



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 6 декабря 2013 г. № 1128

МОСКВА

О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480 "Об утверждении федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 17, ст. 2007; 2002, № 13, ст. 1208; 2003, № 52, ст. 5062; 2004, № 52, ст. 5498; 2006, № 30, ст. 3388; 2007, № 38, ст. 4549; № 50, ст. 6282; 2008, № 17, ст. 1881; № 23, ст. 2713; № 35, ст. 4040; 2009, № 4, ст. 507; № 32, ст. 4041; № 49, ст. 5968; 2010, № 2, ст. 170; № 42, ст. 5374; № 51, ст. 6939; 2011, № 28, ст. 4207; № 35, ст. 5080; 2012, № 3, ст. 414; № 4, ст. 502; № 17, ст. 2004; № 23, ст. 3009; № 40, ст. 5445; № 53, ст. 7922; 2013, № 16, ст. 1971; № 45, ст. 5806).

2. Настоящее постановление вступает в силу с 1 января 2014 г.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в постановление Правительства Российской
Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480**

1. В наименовании слова "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" заменить словами "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года".

2. В преамбуле слова "и Забайкалья" заменить словами "и Байкальского региона".

3. В пункте 1 слова "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" заменить словами "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года".

4. Федеральную целевую программу "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года", утвержденную указанным постановлением, изложить в следующей редакции:

"УТВЕРЖДЕНА
 постановлением Правительства
 Российской Федерации
 от 15 апреля 1996 г. № 480
 (в редакции постановления
 Правительства Российской Федерации
 от 6 декабря 2013 г. № 1128)

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

"Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

П А С П О Р Т

федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие
 Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

Наименование Программы	- федеральная целевая программа "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"
Дата принятия решения о разработке Программы и дата ее утверждения	- Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 1992 г. № 1118, постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480, распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. № 2094-р
Государственный заказчик - координатор Программы	- Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока
Государственные заказчики Программы	- Министерство энергетики Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Основные разработчики Программы	- Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока

Цель и задачи
Программы

- целью Программы является развитие транспортной и энергетической инфраструктуры для обеспечения ускоренного развития Дальнего Востока и Байкальского региона и улучшения инвестиционного климата в макрорегионе.
Задачами Программы являются:
развитие транспортной доступности и повышение качества жизни на территории Дальнего Востока и Байкальского региона за счет строительства и реконструкции участков автомобильных дорог регионального и местного значения;
обеспечение своевременного и надежного вывоза товаров, произведенных на территории Дальнего Востока, а также проходящих транзитом через территорию макрорегиона, за счет значительного увеличения пропускной способности железных дорог и развития морских портов;
создание основы для повышения мобильности населения Дальнего Востока и Байкальского региона за счет осуществления реконструкции аэропортов регионального и местного значения

Целевые индикаторы и
показатели
эффективности
реализации
Программы

- оценка эффективности реализации Программы будет осуществляться с использованием индикаторов, сгруппированных в соответствии с решаемыми задачами.
Задаче повышения транспортной доступности населенных пунктов макрорегиона за счет развития сети дорог общего пользования регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям, соответствует индикатор, касающийся прироста протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (км).
Задаче обеспечения своевременного и надежного вывоза товаров, произведенных на территории Дальнего Востока, а также проходящих транзитом через территорию

макрорегиона, за счет значительного увеличения пропускной способности железных дорог и развития морских портов соответствуют следующие индикаторы, касающиеся:

- строительства дополнительных главных путей (км);
- строительства разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (единиц);
- перспективных грузопотоков, возможных к освоению на Восточном полигоне (млн. тонн в год);
- грузооборота (млрд. т-км в год);
- прироста производственной мощности российских морских портов (млн. тонн в год).

Задаче повышения мобильности населения Дальнего Востока и Байкальского региона за счет развития региональной авиации соответствует индикатор, касающийся количества введенных в эксплуатацию после реконструкции аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий (единиц)

Срок реализации Программы

- с 2014 по 2017 год (в один этап)

Объемы и источники финансирования Программы

- общий объем финансирования Программы на 2014 - 2017 годы составляет 696931,71 млн. рублей, в том числе за счет:

- средств федерального бюджета - 212872,96 млн. рублей;
- средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 10795,7 млн. рублей;
- внебюджетных средств - 473263,05 млн. рублей

Ожидаемые результаты реализации Программы	<ul style="list-style-type: none"> - прирост протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составит 681,2 км; производственная мощность портов увеличится на 15,65 млн. тонн; будет введено в эксплуатацию после реконструкции 40 аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий; будет построено 48 разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (единиц); грузооборот на Восточном полигоне Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей увеличится до 587,6 млрд. т-км в год
---	---

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

1. Роль Дальнего Востока и Байкальского региона в социально-экономическом развитии Российской Федерации

Дальний Восток и Байкальский регион (далее - макрорегион) занимают выгодное экономико-географическое положение в России и Азиатско-Тихоокеанском регионе, соседствуя с такими странами, как Китай, Япония и США. К портам Дальнего Востока имеют выходы широтные транспортные системы Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, пересекающих Евразию. Вдоль дальневосточных берегов проходит Северный морской путь.

Соотношение экономической мощи основных центров мирового хозяйства довольно быстро меняется в пользу Азиатско-Тихоокеанского региона, удельный вес которого возрастает и в производстве валового мирового продукта, и в международной торговле.

В этих условиях развития макрорегиона, являющегося форпостом страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе, необходимо повышенное внимание государства к его геополитическим, стратегическим, экономическим и демографическим проблемам, от решения которых в конечном итоге зависит благополучие всей страны.

Уникальное географическое положение, мощнейшая сырьевая база, научно-технический и оборонный потенциал макрорегиона имеют для Российской Федерации большое геополитическое значение. С возрастающей ролью Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике увеличивается и значимость макрорегиона как контактной зоны, обеспечивающей внешнеэкономическое, культурное и другие виды межгосударственного сотрудничества.

Реализация политики встраивания макрорегиона в общий процесс и динамику развития Азиатско-Тихоокеанского региона и освоения его огромного потенциала требует немедленного стимулирования экономического и демографического развития, технической и технологической модернизации производства, кардинального улучшения инвестиционного климата. Первоочередной потребностью макрорегиона для достижения указанных целей является создание и модернизация опорной транспортной и энергетической инфраструктуры, способной дать импульс всем отраслям экономики макрорегиона, а также оказать положительный эффект на качество жизни населения и инвестиционный климат.

Наиболее важными из частных задач в ближайшей перспективе являются увеличение мощностей портово-железнодорожных комплексов, обеспечивающих транзитные международные грузоперевозки, создание на тихоокеанском побережье России крупных центров внешнеэкономического сотрудничества (сопоставимых с аналогичными центрами в Азиатско-Тихоокеанском регионе), обеспечение населения достойными возможностями для передвижения внутри макрорегиона, в том числе за счет развития региональной авиации, решение наиболее критичных локальных проблем в сфере перевозок грузов и пассажиров и энергоснабжения.

2. Анализ социально-экономического положения макрорегиона

Несмотря на наличие богатых природных ресурсов, экономику макрорегиона можно охарактеризовать как слабую, ориентированную в основном на внешний рынок, имеющую преимущественно сырьевую направленность.

Совокупный объем валового регионального продукта, произведенного на территории макрорегиона в 2012 году, составил лишь около 6 процентов от общероссийского показателя. В макрорегионе

произведено лишь 3 процента продукции национальной обрабатывающей промышленности при том, что население макрорегиона в общей численности населения составляет 7,5 процента, площадь макрорегиона в общей площади страны - 45,5 процента.

По показателю валового регионального продукта в расчете на душу населения наблюдается резкая дифференциация. В 8 регионах из 12 он ниже среднего по России уровня, причем в Забайкальском крае он составляет менее 50 процентов от среднероссийского показателя, в Республике Бурятия - менее 40 процентов. Среднероссийский уровень превышен в Магаданской области, Республике Саха (Якутия), Сахалинской области и Чукотском автономном округе. При этом в Сахалинской области он превышен более чем в 3 раза.

Объем промышленного производства в макрорегионе в целом вышел на уровень 1991 года. Если в 2011 году по Российской Федерации объем промышленной продукции составил 87,8 процента от уровня 1991 года, то по Дальневосточному федеральному округу - 107,6 процента, по Иркутской области - 86,4 процента, по Забайкальскому краю - 68,6 процента, по Республике Бурятия - 184,4 процента. В 4 регионах этот показатель превысил 100 процентов, но при этом в 6 регионах не достиг 70 процентов. Лидером стала Сахалинская область с показателем 241 процент от уровня 1991 года, а наиболее деиндустриализированным регионом оказалась Еврейская автономная область с показателем 38,2 процента. Объем сельскохозяйственного производства по сравнению со средним по России - 86,8 процента от уровня 1990 года был восстановлен по макрорегиону в меньшей степени (до уровня 75,7 процента от уровня 1990 года).

Показатели производительности труда (валовый региональный продукт на одного занятого в экономике и валовый региональный продукт на единицу основных фондов) в макрорегионе ниже среднероссийских (кроме Сахалинской области и Чукотского автономного округа). Удельный вес инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, оказанных услуг организаций ниже среднего по стране.

Несмотря на огромный природно-ресурсный потенциал, роль макрорегиона в экономике России можно охарактеризовать как незначительную. Еще меньшую роль макрорегион играет в экономике Азиатско-Тихоокеанского региона. Реализация природно-ресурсного потенциала вкупе с обеспечением транзита грузов из европейской части

страны в макрорегион и наоборот и со снятием существующих инфраструктурных ограничений способна изменить сложившуюся ситуацию.

Макрорегион располагает ресурсной базой, сопоставимой с ресурсами отдельных иностранных государств, однако эффективность их использования низкая, что в первую очередь обусловлено существующими инфраструктурными и демографическими ограничениями. Валовой региональный продукт макрорегиона в 2011 году составил около 116 млрд. долларов США (в текущих ценах) с учетом паритета покупательной способности - 196,3 млрд. долларов США.

Среднее значение валового регионального продукта в расчете на одного жителя макрорегиона составляет 18,3 тыс. долларов США, что в 2,2 раза больше, чем в Китае, и в 5 раз больше, чем в Индии, но лишь в 1,5 раза больше среднемирового значения (86,8 процента от среднероссийского уровня).

В макрорегионе производится лишь 42,1 процента потребляемого продовольствия. При этом площади сельскохозяйственных угодий и пахотных земель макрорегиона сократились с 1990 года в 1,7 и 2,3 раза соответственно.

Все это в значительной степени обусловило и сложившуюся в макрорегионе демографическую ситуацию. Плотность населения в Дальневосточном федеральном округе составляет всего 1,4 человека на кв. км, тогда как среднероссийский показатель - 8,4 человека на кв. км.

В макрорегионе по состоянию на начало 2013 года проживает 10,8 млн. человек. Снижение уровня жизни при переходе к рыночной экономике, общая обстановка нестабильности негативно сказались на демографической ситуации. Демографические процессы в субъектах Российской Федерации, находящихся на территории макрорегиона, носят ярко выраженный депопуляционный характер, усиливающийся миграционным оттоком населения в европейские и сибирские регионы России, а также в зарубежные страны. За 1990 - 2013 годы численность жителей макрорегиона сократилась на 2,7 млн. человек, что составило около 20 процентов от значения 1990 года. Если рассматривать динамику последних лет, то численность населения макрорегиона по состоянию на 1 января 2013 г. сократилась на 93,7 тыс. человек по сравнению с численностью на 1 января 2010 г. (численность жителей выросла только в Республике Бурятия).

В макрорегионе суммарное сальдо миграции в 2008 - 2012 годах было отрицательным. Лишь в единичные годы в отдельных регионах был небольшой профицит. За эти 5 лет макрорегион покинуло 177 тыс. человек. Снижалась и численность лиц, занятых в экономике. За указанную пятилетку численность лиц, занятых в экономике, сократилась на 75 тыс. человек.

Начиная с 1993 года в подавляющем большинстве субъектов Российской Федерации, расположенных на территории макрорегиона, (исключение составили Республика Саха (Якутия) и Чукотский автономный округ) коэффициенты естественного прироста имели отрицательные значения с ярко выраженным общим минимумом в 2005 году. С 2006 года наблюдается тенденция улучшения показателей естественного прироста с переходом его значения в ряде регионов из отрицательной области в положительную.

3. Основные направления и механизмы государственной поддержки социально-экономического развития макрорегиона

Очевидно, что в ближайшее время макрорегион не сможет конкурировать со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по выпуску продукции машиностроения, информационно-коммуникационных технологий и др. Поэтому позиционирование экономики макрорегиона должно осуществляться путем развития добычи и переработки природных ресурсов и использования его транзитных возможностей.

Как уже отмечалось, в границах Дальневосточного федерального округа и примыкающих регионах Сибирского федерального округа сосредоточен существенный потенциал использования сырьевых ресурсов.

Факторами, затрудняющими освоение природно-ресурсного потенциала макрорегиона, являются:

- наличие инфраструктурных ограничений освоения природно-ресурсной базы, прежде всего в транспортной и энергетической сферах;

- недостаточность информации о запасах ресурсов и их состоянии по причине осуществления в небольших масштабах работ, связанных с геологоразведкой;

- низкая экологическая устойчивость местных экосистем, требующих дополнительных природоохранных затрат в ходе освоения природных ресурсов;

неразвитость или полное отсутствие производств, обеспечивающих комплексную и безотходную переработку сырья, что ведет к нерациональному использованию сырьевой базы;

отставание производительности труда в большинстве природно-ресурсных отраслей макрорегиона от производительности труда в развитых странах Азиатско-Тихоокеанского региона;

дефицит рабочей силы, неразвитость системы подготовки квалифицированных кадров.

Инфраструктурные ограничения являются наиболее критичным фактором, сдерживающим развитие макрорегиона. Именно на их устранение направлены мероприятия федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее - Программа). При этом механизмы государственной поддержки развития добывающей и обрабатывающей промышленности приводятся в государственной программе Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона", утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2013 г. № 466-р, составной частью которой является Программа. Указанные документы стратегического планирования и программно-целевого финансирования призваны способствовать сбалансированному развитию макрорегиона, так как реализация проектов комплексного освоения территории невозможна без осуществления мер по снятию инфраструктурных ограничений на территории макрорегиона.

В последние годы транспорт в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов в макрорегионе. Значительное внимание уделялось вопросам модернизации опорной транспортной сети, повышению безопасности и устойчивости транспортной системы. Реализован ряд крупных проектов по развитию сети железных и автомобильных дорог, аэропортов и морских портов, в том числе в рамках подготовки к проведению саммита в рамках форума "Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество" в 2012 году. Создано федеральное казенное предприятие "Аэропорты Севера".

Несмотря на эти благоприятные тенденции в развитии транспортной системы, ее современное состояние не соответствует задачам ускоренного развития макрорегиона, "узкие места" и диспропорции существуют на всех видах транспорта. По сравнению с другими территориями страны его транспортная инфраструктура развита слабо.

Плотность железных дорог на этой территории в 3,6 раза ниже, чем в среднем по России, а в Чукотском автономном округе, Камчатском крае и в Магаданской области железные дороги отсутствуют. Основные транспортные артерии макрорегиона - Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали требуют усиления, поскольку до 90 процентов их участков работает с критическим уровнем загрузки, прежде всего на подходах к морским портам. К 2015 году пропускные способности этих магистралей будут исчерпаны, что сделает их тормозом экономического развития макрорегиона.

Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали обслуживают не только грузообразующие комплексы на территории макрорегиона, но и обеспечивают транспортно-экономические связи других регионов страны в сообщении с дальневосточными морскими портами и пограничными станциями на границе России с Монголией, Китаем, КНДР. Восточные участки Байкало-Амурской железнодорожной магистрали обеспечивают транспортировку грузов, главным образом в сообщении с Ванино-Советско-Гаванским транспортно-промышленным узлом.

Кроме того, эти железнодорожные направления обеспечивают значительные объемы грузоперевозок для обеспечения жизнедеятельности восточного региона страны, включая поставки сырья на предприятия энергетики и промышленности, вывоз готовой продукции и сырья, транспортировку грузов стройиндустрии и др.

Развитие торгово-экономических отношений России, государств - участников СНГ со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также внутри- и межрегиональных связей позволит нарастить грузовую базу железнодорожных перевозок на подходах или выходах к Восточному полигону.

Однако существующие ограничения железнодорожной инфраструктуры и недофинансирование ее развития не позволяют удовлетворить потенциальный спрос на перевозки грузов в восточном направлении в рассматриваемой перспективе в полном объеме, что приведет к недоосвоению железнодорожным транспортом грузов с продукцией, производимой предприятиями добывающего сектора экономики, в том числе каменного угля с месторождений Кузнецкого угольного бассейна.

Состояние железнодорожной инфраструктуры макрорегиона не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок, а коэффициент

использования мощности на большинстве участков полигона превышает предельно допустимые значения.

На Транссибирской железнодорожной магистрали основными лимитирующими элементами ее пропускной способности являются устройства тягового электроснабжения, а также некоторые участковые и сортировочные станции.

Текущее состояние Байкало-Амурской железнодорожной магистрали характеризуется наличием значительного количества однопутных перегонов длиной более 30 км, а также тепловозной тяги. Кроме того, на магистрали не проводились в необходимом объеме работы по капитальному ремонту пути, искусственных сооружений и технических устройств.

В 2012 году протяженность "узких мест" железных дорог полигона с учетом ранее выполненных мероприятий составила около 2,6 тыс. км.

С учетом роста объемов перевозок подобная тенденция увеличения "узких мест" сохранится даже при условии реализации запланированных в настоящее время мероприятий в рамках инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием на территории макрорегиона в 5,6 раза ниже, чем в среднем по России, что, однако, соответствует диспропорциям в плотности населения страны. Критичным же является тот факт, что около 1400 населенных пунктов макрорегиона не имеют круглогодичной связи с опорной сетью автомобильных дорог. Нормативное транспортно-эксплуатационное состояние не обеспечивается почти на половине протяженности федеральных и региональных автомобильных дорог, опасные условия движения сохраняются на 20 процентах их протяженности.

В Дальневосточном бассейне действуют 28 из 64 российских морских портов. Более 75 процентов грузооборота выполняют основные порты, расположенные в Хабаровском и Приморском краях, - Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри. Первые 4 порта входят в десятку самых крупных портов России и являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов, обеспечивающих продвижение грузов в таких видах сообщения, как экспорт, импорт, каботаж и международный транзит. Паромная переправа Ванино - Холмск обеспечивает устойчивую связь острова Сахалин с материком. Более 90 процентов грузов, перегружаемых в этих портах, обращается в железнодорожно-морской системе. Сложился дефицит портовых

мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов. Портовое хозяйство нуждается в модернизации и развитии мощностей для обеспечения растущих потребностей внешнеторгового оборота России и обеспечения международного транзита.

Состояние местных и региональных авиационных перевозок в районах Дальнего Востока и Байкальского региона в настоящее время характеризуется как критическое.

В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включены 315 аэродромов, в том числе 107 аэродромов, расположенных на территории макрорегиона (91 аэродром на территории Дальнего Востока и 16 аэродромов территории Байкальского региона).

В национальную опорную аэродромную сеть входят 29 аэродромов, расположенных на территории макрорегиона.

При этом 52 аэродрома (49 процентов) в макрорегионе имеют взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием. Остальные аэродромы имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы.

Только 72 аэродрома (67 процентов) на территории макрорегиона оборудованы системой светосигнального оборудования (12 аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования с огнями высокой интенсивности, 60 аэродромов - с огнями малой интенсивности). Светосигнальное оборудование на 60 аэродромах требует замены (срок службы более 15 лет).

Аэропорты как центральное звено наземной инфраструктуры гражданской авиации могут эффективно решать задачи стабильного обеспечения авиaperезовок только на основе своевременного поддержания и развития (модернизация, реконструкция, обновление) материальной базы аэропортов, включая имущество аэродромных комплексов.

При этом воздушный транспорт в макрорегионе является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим его связь с остальной территорией России и выполняющим важную социально-экономическую роль, обеспечивая необходимую транспортную доступность макрорегиона.

Большинство аэропортов на территории макрорегиона находится в оперативном управлении федеральных казенных предприятий либо планируется к передаче в оперативное управление указанных

предприятий. В связи с этим осуществление реконструкции указанных аэропортов возможно только за счет средств федерального бюджета. Учитывая отсутствие коммерческой привлекательности большинства из таких аэропортов, привлечение для их реконструкции средств инвесторов в рамках государственно-частного партнерства не представляется возможным.

В транспортной системе макрорегиона не находит пока должного применения интегрированная логистика, объединяющая элементы транспортной, складской, таможенной и распределительной инфраструктуры. Медленно развиваются интермодальные перевозки, в первую очередь мультимодальные перевозки контейнеров. Значительные проблемы существуют на стыках видов транспорта. Диспропорция сложилась в развитии портов и железнодорожной инфраструктуры, что привело к существенным различиям в уровнях технологичности и производственных параметров портовых узлов.

Кроме того, имеются значительные проблемы в области энергетической инфраструктуры.

На территории макрорегиона расположено 13,5 процента электрогенерирующих мощностей России. Генерирующие мощности распределены по территории макрорегиона неравномерно. Выделяется Иркутская область, в которой расположены крупные гидроэлектростанции и на которую приходится 44 процента суммарной установленной мощности электростанций макрорегиона. Доля остальных регионов в общем объеме генерирующих мощностей макрорегиона не превышает 9 процентов. При этом гидроэнергетические ресурсы Сибири и Дальнего Востока составляют примерно три четверти общероссийского гидроэнергетического потенциала. Практическое использование этих ресурсов в комплексе с мероприятиями по развитию новых добывающих и перерабатывающих производств в районах локализации гидроресурсов требует значительных капиталовложений, в том числе и привлечения значительного объема внебюджетных инвестиций.

Для эффективного использования природного потенциала "чистой энергии" и включения ее в общий энергетический баланс необходимо дальнейшее развитие магистральной электросетевой инфраструктуры, расширение зоны объединенной энергосистемы России, а также присоединение изолированных энергорайонов, в которых это экономически целесообразно. Низкая степень связанности электросетевой инфраструктуры регионов мешает преодолеть дифференциацию в уровне

обеспеченности энергией и, соответственно, в уровнях экономического развития территорий и качестве жизни населения. Общая протяженность линий электропередачи всех классов напряжения на Дальнем Востоке превышает 105 тыс. км, в том числе 12,5 тыс. км составляет протяженность магистральных линий электропередачи напряжением 220 кВ и 500 кВ в операционной зоне объединенной энергосистемы Востока. То есть на каждую тысячу километров линий электропередачи приходится менее 17 человек населения Дальнего Востока. В среднем по России этот показатель составляет около 19 человек.

Энергосистемы, расположенные на территориях Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края, входят в состав объединенной энергосистемы Сибири, которая работает в первой синхронной зоне Единой энергетической системы России. Энергосистемы, расположенные на территориях Амурской области, Хабаровского края, Еврейской автономной области и Приморского края, а также Южно-Якутский энергорайон энергосистемы Республики Саха (Якутия) образуют объединенную энергосистему Востока, которая не объединена на параллельную работу с Единой энергетической системой России. Камчатская, Магаданская, Чукотская и Сахалинская энергосистемы, а также Западный и Центральный энергорайоны Якутской энергосистемы работают изолированно. Чукотская и Сахалинская энергосистемы также включают ряд энергорайонов, работающих изолированно от региональных энергосистем.

Кроме того, на территории макрорегиона велика доля децентрализованного энергоснабжения. Фактически количество территорий, в которых осуществляется централизованное электроснабжение, составляет менее 25 процентов, на остальной территории макрорегиона энергоснабжение потребителей осуществляется децентрализованно - в рамках локальных энергосистем. Ввиду труднодоступности, слабой заселенности и удаленности большинства территорий локальная энергетика и в долгосрочной перспективе останется важнейшей частью энергетической инфраструктуры макрорегиона. Это ставит задачу модернизации локальной энергетики, широкого использования местного топлива и возобновляемых источников энергии. Предполагается разработка и реализация региональных программ развития локальной энергетики в качестве инструментов привлечения внебюджетных инвестиций и получения федерального финансирования на цели развития энергетической инфраструктуры в изолированных

энергоузлах. Повышение эффективности локальной энергетики позволит также обеспечить эффективность проектов развития электросетевого комплекса и сконцентрировать указанные проекты на территориях с более высокой плотностью потребителей.

Приоритетом Программы в части развития электросетевой инфраструктуры является энергообеспечение создаваемых экономических кластеров на территории макрорегиона и развитие магистральных электрических связей с присоединением ряда изолированных энергорайонов. Создается общий электроэнергетический "каркас" и принципиальное условие для выравнивания качества электрообеспечения. При этом должны одновременно решаться задачи модернизации и развития распределительных электрических сетей, а также снижения потерь энергии в сетях, снижения затрат на присоединение новых потребителей. Проекты Программы в части ключевых проектов должны быть поддержаны на региональном и муниципальном уровнях путем разработки перспективных схем электроснабжения, определяющих варианты долгосрочные инвестиционные программы строительства, реконструкции и модернизации распределительных сетей в городах и поселениях, финансирование которых может осуществляться за счет средств внебюджетных источников.

Критериями оценки вариантов развития электросетевой инфраструктуры помимо сугубо отраслевых показателей должны являться показатели результативности интегрированного воздействия энергетической инфраструктуры на экономическое, социально-демографическое и экологическое развитие территории макрорегиона.

Роль государства в обеспечении комплексного развития макрорегиона заключается, прежде всего, в преодолении указанных инфраструктурных ограничений. Требования к обеспеченности соответствующей инфраструктурой особенно возрастут в связи с планируемой реализацией ряда масштабных комплексных инвестиционных проектов, которые призваны вовлечь в хозяйственный оборот огромный ресурсный потенциал макрорегиона. Кроме того, федеральной значимостью обладает задача реализации транзитного потенциала макрорегиона, повышения общего уровня жизни проживающего на его территории населения и улучшения инвестиционного климата.

4. Обоснование необходимости использования программно-целевого метода

Решение задач, связанных с развитием региональной инфраструктуры, относится к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Однако, учитывая низкую бюджетную обеспеченность субъектов Российской Федерации, расположенных на территории макрорегиона, а также необходимость фактически заново создавать инфраструктурные объекты в основном в неблагоприятных климатических условиях, создавая при этом условия для опережающего, а не инерционного развития инфраструктуры, возникает потребность в оказании федеральной поддержки региональных инициатив в отношении проектов, реализация которых должна проводиться в тесной увязке с комплексными проектами федерального значения.

Таким образом, существует необходимость создания инструментов для реализации федеральной региональной политики, обеспечивающих согласованность действий федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации при выполнении мероприятий, направленных на снятие инфраструктурных ограничений на региональном уровне.

Одним из таких инструментов является Программа.

Программа направлена на развитие транспорта и энергетического комплекса, которые являются базой для всех отраслей экономики и обеспечения достойного уровня жизни населения, поэтому ее реализация окажет позитивное влияние как на экономику, так и на социальную сферу и в конечном итоге приведет к подтягиванию инвестиционного климата в макрорегионе к среднероссийскому уровню.

При формировании мероприятий Программы учитывались географическое положение объектов, особенности природных условий, численность и национальный состав населения, а также уровень развития крупных городов как центров концентрации производственного, научного и образовательного потенциала макрорегиона. Кроме того, были приняты во внимание комплексные инвестиционные проекты, реализуемые в макрорегионе согласно государственной программе Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона", утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2013 г. № 466-р. Скоординированность

мероприятий Программы и комплексных инвестиционных проектов указанной государственной программы позволяет получить максимальную отдачу от выделяемого федеральным и местными бюджетами финансирования, получить синергетический эффект от создания, с одной стороны, точек экономического роста, а с другой стороны, важнейших элементов опорной транспортной и энергетической инфраструктуры, снимающих имеющиеся ограничения.

Для количественной оценки основных проблем были использованы данные, касающиеся обеспеченности макрорегиона важнейшими ресурсами, в том числе финансовыми, трудовыми и энергетическими ресурсами, а также уровня развития энергетической и транспортной инфраструктуры.

При оценке каждого мероприятия Программы проводился анализ необходимых финансовых ресурсов (федеральных, региональных, муниципальных средств и средств внебюджетных источников) и сроков его реализации. При этом рассматривались приоритетные направления развития территории макрорегиона, включая развитие транспортной и энергетической инфраструктуры.

С целью эффективного управления выделенными ресурсами для решения проблем макрорегиона предполагается использовать формы и методы оптимального взаимодействия органов государственной власти и коммерческих структур.

При выборе программного механизма государственного финансирования для социально-экономического развития макрорегиона были рассмотрены 2 сценария достижения цели Программы (варианта решения описанных проблем на федеральном уровне), предусматривающие различную степень охвата программными мероприятиями решаемых задач:

реализация наиболее значимых проектов на территории макрорегиона;

осуществление большего комплекса мероприятий, различных по значимости, но более полно охватывающих проблемную область.

Анализ преимуществ и недостатков различных вариантов реализации Программы и ее финансового обеспечения выявил целесообразность выбора первого сценария, предполагающего меньший объем затрат на реализацию мероприятий при сохранении высоких показателей эффективности Программы.

В дальнейшем (при условии успешного выполнения запланированных мероприятий Программы и улучшения инвестиционного климата макрорегиона) привлечь инвестиции в макрорегион поможет создание на базе морских портов портовых особых экономических зон. Наиболее перспективными на сегодняшний день, по предварительным оценкам, являются проекты создания портовых особых экономических зон на территории морских портов Находка, Восточный, Ванино и Советская Гавань.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими основными рисками:

риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в ухудшении макроэкономических показателей, снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита и в конечном итоге в сокращении объемов финансирования объектов инфраструктуры;

риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости работ, снижению объемов строительства и реконструкции объектов инфраструктуры;

риск неисполнения бюджетами субъектов Российской Федерации принимаемых в рамках Программы расходных обязательств;

риск неисполнения подрядчиками обязательств по реконструкции и строительству объектов инфраструктуры в надлежащем объеме, качестве и в установленные сроки;

риск возможных изменений налогового законодательства Российской Федерации, приводящих к ухудшению финансово-экономического положения инвесторов и подрядных организаций, что негативно скажется на инвестиционной привлекательности объектов инфраструктуры.

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

Целью Программы является развитие транспортной и энергетической инфраструктуры для обеспечения ускоренного развития макрорегиона и улучшения в нем инвестиционного климата.

Задачами Программы являются:

развитие транспортной доступности и повышение качества жизни на территории макрорегиона за счет строительства и реконструкции участков автомобильных дорог регионального и местного значения;

обеспечение своевременного и надежного вывоза товаров, произведенных на территории Дальнего Востока, а также проходящих транзитом через территорию макрорегиона, за счет значительного увеличения пропускной способности железных дорог и развития морских портов;

создание основы для повышения мобильности населения макрорегиона за счет осуществления реконструкции аэропортов регионального и местного значения.

Решение комплекса указанных задач прямым образом ведет к достижению цели Программы.

В транспортном комплексе средства сконцентрированы главным образом на строительстве и реконструкции важнейших участков Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, строительстве и реконструкции аэропортов межрегионального и местного значения, автомобильных дорог, обеспечивающих связь с населенными пунктами и важнейшими объектами экономики, объектов портового хозяйства и автомобильно-железнодорожных паромов.

В энергетическом комплексе мероприятия Программы предусматривают устранение сетевых ограничений, оптимизацию схемы энергогенерации, повышение эффективности использования электрической и тепловой энергии.

Программа реализуется с 2014 по 2017 год в один этап.

Целевые индикаторы, используемые для оценки эффективности реализации Программы, сгруппированы по принципу соответствия решаемой задаче, что позволяет регулярно осуществлять мониторинг реализации Программы.

Задаче повышения транспортной доступности населенных пунктов макрорегиона за счет развития сети дорог общего пользования местного и регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, соответствует индикатор - прирост протяженности автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (км).

Задаче обеспечения своевременного и надежного вывоза товаров, произведенных на территории Дальнего Востока, а также проходящих транзитом через территорию макрорегиона, за счет значительного

увеличения пропускной способности железных дорог и развития морских портов соответствуют следующие индикаторы:

строительство дополнительных главных путей (км);

строительство разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (единиц);

перспективные грузопотоки, возможные к освоению на Восточном полигоне (млн. тонн в год);

грузооборот (млрд. т-км в год);

прирост производственной мощности российских морских портов (млн. тонн в год).

Задаче повышения мобильности населения макрорегиона за счет развития региональной авиации соответствует индикатор - количество введенных в эксплуатацию после реконструкции аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий (единиц).

Перечень целевых индикаторов и показателей эффективности реализации Программы приведен в приложении № 1.

Досрочное прекращение реализации Программы может быть осуществлено по решению Правительства Российской Федерации в случае изменения приоритетов при решении общегосударственных задач, а также при неэффективном управлении Программой.

III. Мероприятия Программы

Программа включает в себя мероприятия, имеющие единую целевую направленность в рамках установленных задач, взаимоувязанные источники финансирования и сроки реализации.

Реализация программных мероприятий предусматривает комплекс мер по предотвращению негативных последствий, которые могут возникнуть при их реализации. В первую очередь они касаются неукоснительного соблюдения требований законодательства Российской Федерации в сфере охраны окружающей среды. Защита окружающей среды будет обеспечена путем реализации заложенных в инвестиционные проекты технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и экологическим требованиям.

В ходе реализации мероприятий Программы будут неукоснительно соблюдаться требования законодательства Российской Федерации в сфере охраны окружающей среды и специальные природоохранные требования,

предъявляемые к строительству объектов в пределах особо охраняемых природных территорий.

При проектировании объектов в рамках реализации Программы будет обеспечено:

внедрение оборудования по улавливанию, утилизации и обезвреживанию выбросов (сбросов) вредных загрязняющих веществ;

внедрение энерго- и ресурсосберегающих и экологически безопасных технологий;

внедрение малоотходных и безотходных технологий хранения и перевалки строительных грузов;

оснащение строек и объектов системами контроля за соблюдением нормативов и предельно допустимых выбросов;

проведение рекультивационных работ по восстановлению нарушенного почвенного покрова для предотвращения развития деструктивных процессов в местах строительства объектов.

Безопасность эксплуатации объектов транспортной и энергетической инфраструктуры будет обеспечена в результате развития информационных технологий и широкого внедрения цифровых каналов передачи информации, волоконно-оптических линий связи, радиосвязи, средств сигнализации, а также компьютерных устройств и автоматизированных систем управления нового поколения.

На территории макрорегиона проживает значительная часть коренных малочисленных народов - алеуты, аляutorцы, ительмены, камчадалы, керекы, коряки, нанайцы, негидальцы, нивхи, ороки-ульта, орочи, тазы, удэгейцы, ульчи, чуванцы, чукчи, эвенки, эвены, эскимосы и юкагиры. Проблема сбережения коренных малочисленных народов, сохранения их языков и культур стоит весьма остро. При реализации мероприятий Программы в соответствии с законодательством Российской Федерации предусматривается осуществить комплекс мер государственной защиты исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, способствующих сохранению и развитию их самобытной культуры, сохранению на территориях традиционного природопользования биологического разнообразия.

Объемы финансирования по государственным заказчикам Программы приведены в приложении № 2.

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, находящихся в акционерной собственности, в рамках Программы приведены в приложении № 3.

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, находящихся в федеральной собственности, в рамках Программы приведены в приложении № 4.

Программой предусмотрено предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации и муниципальной собственности, бюджетные инвестиции в которые осуществляются за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов.

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, в рамках Программы приведены в приложении № 5.

В Программе распределение субсидий приведено по категориям указанных объектов.

Дальнейшее пообъектное распределение субсидий осуществляется актом государственного заказчика Программы по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и государственным заказчиком - координатором Программы - Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока.

Объемы финансирования Программы по субъектам Российской Федерации приведены в приложении № 6.

Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы приведены в приложении № 7.

Объемы финансирования Программы по источникам финансирования и направлениям расходования приведены в приложении № 8. Расходы Программы капитального характера составляют 212872,96 млн. рублей, в том числе бюджетные инвестиции - 94029,44 млн. рублей, субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации - 38725,86 млн. рублей, взносы в уставный капитал - 80117,66 млн. рублей. По направлениям, касающимся прочих нужд и научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, финансирование не предусмотрено.

Методика детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках Программы, приведена в приложении № 9.

1. Межрегиональные мероприятия развития опорной транспортной инфраструктуры

В рамках Программы крупнейшим является комплексное мероприятие по развитию железнодорожной инфраструктуры и транспорта, касающееся модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. Это мероприятие включает в себя минимально необходимый набор проектов и работ по снятию инфраструктурных ограничений на Восточном полигоне в соответствии с прогнозируемыми объемами грузо- и пассажироперевозок с учетом генеральной схемы развития железнодорожного транспорта на период до 2020 года.

В рамках Программы предусматривается развитие железнодорожной инфраструктуры западной части Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (Тайшет - Тында) и Транссибирской железнодорожной магистрали (Тайшет - Волочаевка - Находка) для обеспечения дополнительных объемов перевозок в направлении портов Приморья и пограничных переходов Дальнего Востока.

Проект развития Восточной части Байкало-Амурской железнодорожной магистрали будет осуществлен в качестве первого этапа реализации проекта развития всей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Завершение этого этапа с учетом уже реализуемого проекта развития участка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань и введенного в эксплуатацию в конце 2012 года нового Кузнецовского тоннеля позволит обеспечить к 2017 году перевозки грузов в направлении Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла в объемах до 41,7 млн. тонн в год. Первый этап позволит освоить дополнительный объем грузов в размере до 14 млн. тонн в год, в том числе полезных ископаемых с Эльгинского месторождения.

В рамках первого этапа потребуются строительство 13 разъездов, оборудование порядка 500 км пути автоблокировкой, удлинение приемо-отправочных путей станций до полезной длины 1050 метров (71 условный вагон), а также строительство дополнительных сортировочных путей на станции Комсомольск - Сорт.

За период действия Программы на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали предполагается построить 320 км вторых путей, 48 разъездов, реконструировать 4 станции, построить Дабанский тоннель (6,6 км), выполнить усиление устройств электроснабжения и усиление деповских и экипировочных устройств локомотивного хозяйства. Это позволит к 2020 году освоить дополнительный грузопоток объемом более 25 млн. тонн в год.

На Транссибирской железнодорожной магистрали планируется построить 87,3 км третьих путей, реконструировать 25 станций, выполнить усиление устройств электроснабжения и усиление деповских и экипировочных устройств локомотивного хозяйства. Это позволит освоить к 2020 году дополнительный грузопоток объемом более 106 млн. тонн в год.

Реконструкция участка Биробиджан - Ленинск необходима для организации движения поездов через железнодорожный пункт пропуска между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, предусмотренного Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве, эксплуатации, содержании и обслуживании железнодорожного мостового перехода через р. Амур (Хэйлунцзян) на участке российско-китайской государственной границы в районе населенного пункта Нижнеленинское Еврейской автономной области (Российская Федерация) и г. Тунцзян провинции Хэйлунцзян (Китайская Народная Республика) от 28 октября 2008 г.

Развитие участка Барановский - Хасан направлено на увеличение его пропускной способности в связи с планируемым ростом объемов перевозки грузов прежде всего в направлении порта Посыет.

В рамках первого этапа реализации проекта необходимо строительство разъезда Рязановка, что позволит увеличить пропускную способность участка Барановский - Хасан с 9 до 16 пар поездов.

Железнодорожная сеть Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей имеет ряд проблем, которые при постоянно увеличивающемся объеме перевозок являются сдерживающим фактором их освоения. В целях их устранения и оптимизации эксплуатационной работы участков сети, не вошедших в указанные проекты, планируются мероприятия по развитию:

- станционного хозяйства;
- пограничных станций;

железнодорожных узлов и вторых путей;
техническому перевооружению станций и участков.

До 2018 года необходимо осуществить строительство и развитие станций Угольная, Посъет, Находка-Восточная, Сухановка и Первая речка, станций Ванинского железнодорожного узла, новой припортовой станции Зарубино и участка до новой станции Зарубино.

Также предусматривается развитие железнодорожной инфраструктуры участка Махалино - Камышовая - Госграница с Китайской Народной Республикой. В составе работ на этом участке предусмотрены развитие и реконструкция станций, реконструкция верхнего строения пути и искусственных сооружений, устройство объектов электроэнергетики, реконструкция волоконно-оптической линии связи, оборудование полуавтоматической блокировкой участков, строительство поста электрической централизации, а также строительство объектов пункта пропуска на пограничной станции.

На участке Уссурийск - Находка планируется проведение работ по усилению устройств электроснабжения общей протяженностью 240 км.

Развитие сортировочных станций направлено на путевое развитие и комплексное оборудование сортировочных станций железных дорог устройствами механизации и системами автоматизации основных технологических процессов для увеличения перерабатывающей способности. Мероприятие предусматривает внедрение информационных технологий на сортировочных станциях, механизацию и автоматизацию сортировочных горок, строительство и удлинение приемо-отправочных и сортировочных парков, выправку продольных профилей путей, модернизацию освещения, средств связи, внедрение эксплуатационных вагонных депо с устройствами автоматизированного контроля подвижного состава, комплексов автоматизированного учета вагонооборота с функциями распознавания и идентификации номеров вагонов, автоматических систем коммерческого осмотра поездов и вагонов.

Полученные технологические эффекты обеспечат:

оптимизацию плана формирования поездов, концентрацию сортировочной работы и повышение транзитности вагонопотоков на ее основе;

повышение маневренности железнодорожной сети, создание условий для дальнейшего развития и реконструкции железнодорожной инфраструктуры;

улучшение состояния безопасности движения поездов и маневровой работы, улучшение условий и безопасности труда. В период действия Программы необходимо в первоочередном порядке развитие 6 сортировочных станций - Карымская, Хабаровск, Тайшет, Уссурийск, Комсомольск и Красноярск.

Реализация межрегиональных мероприятий в области строительства и реконструкции железнодорожной инфраструктуры вместе с мероприятиями в рамках отдельных субъектов Российской Федерации позволит обеспечить перевозку порядка 155 млн. тонн грузов, следующих в направлении портов и пограничных переходов макрорегиона.

В результате осуществления мероприятий Программы предполагается ввести в эксплуатацию более 400 км дополнительных главных путей, 48 разъездов, оборудовать 180 км путей системами автоблокировки. Кроме того, предусматривается реализовать мероприятия по реконструкции более 30 станций (в том числе с удлинением приемоотправочных путей), усилению устройств электроснабжения на протяжении всех основных направлений полигона, реконструкции ряда крупных и средних искусственных сооружений, а также по реконструкции сортировочных, пограничных, предпортовых и припортовых станций.

2. Основные мероприятия по субъектам Российской Федерации

Республика Бурятия

Перспективы дальнейшего развития экономики Республики Бурятия связаны прежде всего с освоением богатых запасов полезных ископаемых (урановых руд, руд цветных металлов и др.), увеличением объема транзитных грузоперевозок железнодорожным транспортом и интенсификацией деятельности по оказанию туристических услуг, прежде всего на побережье озера Байкал.

В целях инфраструктурного обеспечения социально-экономического развития Республики Бурятия планируется проведение работ по реконструкции участков автомобильной дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян.

Кроме того, в целях сохранения культурных ценностей Республики Бурятия необходимо реконструировать автомобильную дорогу от автомобильной дороги Гусиноозерск - Петропавловка - Закаменск к станции Гусиное Озеро в Республике Бурятия, обеспечивающую подъезд к Тамчинскому дацану.

В результате появится возможность выхода из южных районов Республики Бурятия на автомобильную дорогу Северобайкальск - Кичера - Новый Уоян, далее на западе - на Усть-Кут, на востоке - до Чары (Забайкальский край), на севере - до Бодайбо (Иркутская область) и Ленска (Республика Саха (Якутия), а также откроется доступ к освоению минерально-сырьевых ресурсов зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и строительству каскада гидроэлектростанций на р. Витим.

Кроме того, в целях поддержания эксплуатационной годности аэропортовой сети необходимо осуществление реконструкции взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием аэропорта Улан-Удэ.

Республика Саха (Якутия)

Развитие ключевых для Якутии добывающих отраслей во многом будет опираться на ведущееся в Республике Саха (Якутия) или планируемое строительство крупных инфраструктурных объектов - магистрального газопровода на юге и автомобильных дорог. Мобильность населения планируется обеспечить за счет строительства региональной аэропортовой сети. Обеспечение нормальной жизнедеятельности населения предусматривается достигать и за счет строительства объектов локальной энергетики.

Статус опорной инфраструктуры в части автомобильных дорог имеет автомобильная дорога "Амга", участки которой (Якутск - Амга - Усть-Мая - Эльдикан - Югоренок - Аян в пределах Республики Саха (Якутия) планируется построить и реконструировать в рамках Программы. Этот проект является одним из системообразующих для комплексного развития Южной Якутии, где в ближайшей перспективе будут осваиваться железнорудные, апатитные, урановые и газовые месторождения.

В целях поддержания эксплуатационной годности региональной аэропортовой сети предусматривается реконструкция аэропортов Чокурдах, Нюрба, Нерюнгри, Сангар, Среднеколымск, Депутатский, Черский, Олекминск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Вилуйск, Саккырыр, Зырянка и Тикси.

Забайкальский край

Ключевыми секторами экономики Забайкальского края являются горнодобывающая промышленность и цветная металлургия. Стратегическое значение для России имеют осуществляемые на

Приаргунском комбинате добыча и переработка урановых руд (свыше 90 процентов производства в стране). Значительны объемы добычи золота, молибдена (примерно одна третья российского производства), добычи и переработки вольфрама (примерно одна четвертая российского производства). При этом возможности по наращиванию добычи этих и других полезных ископаемых в Забайкальском крае весьма велики. Именно здесь находится входящее в тройку крупнейших в мире Удоканское медное месторождение.

Большое значение как для самого региона, так и для страны в целом имеют транзитные транспортные магистрали широтного направления - железные и автомобильные дороги, трубопроводы. Планируемое значительное повышение пропускной способности этих магистралей окажет положительный эффект на экономику края.

Для интеграции в опорную сеть автомобильных дорог промышленно развивающихся территорий края предполагается строительство и реконструкция автомобильных дорог, обеспечивающих связь отдельных населенных пунктов (Песчанка, Ключевский, Нерчинск, Сбега, Ксеньевка, Урюм, Ульякан, Давенда и Тупик) с автомобильной дорогой федерального значения Чита - Хабаровск.

Камчатский край

В целях реализации этапа по интеграции Камчатского края в единую транспортно-экономическую систему России, обеспечения развития экономики в зонах опережающего роста и формирования опорной сети автомобильных дорог Камчатского края планируется осуществить строительство и реконструкцию автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский - Мильково - Ключи - Усть-Камчатск, а также строительство автозимника продленного действия с. Анавгай - пос. Палана.

В целях поддержания эксплуатационной годности аэропортовой сети планируется осуществить реконструкцию аэропортов Петропавловск-Камчатский, Никольское, Пахачи, Мильково, Усть-Камчатск, Соболево, Озерная, Усть-Хайрюзово, взлетно-посадочной полосы аэропорта Палана, а также строительство новых аэропортов Тилички, Оссора и Тигиль.

Запланирован ряд мероприятий по развитию портового хозяйства Камчатского края. Эти мероприятия нацелены на обеспечение бесперебойного ввоза и вывоза грузов в прибрежные населенные пункты, снижение транспортных расходов при доставке грузов и пассажиров, повышение безопасности судоходства. Так, Программа предполагает

строительство причального пирса в с. Тилички и реконструкцию портовых пунктов в с. Усть-Хайрюзово.

Приморский край

Транспортный комплекс Приморского края имеет федеральное значение. Порты и железные дороги Приморья обслуживают преобладающую часть экспортно-импортных грузов, пересекающих восточные границы России. Этот грузовой поток в ближайшие годы будет только расти, в том числе благодаря ожидаемому расширению пропускной способности Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, а также строительству новых портовых мощностей. Кроме того, вполне возможен быстрый рост международных азиатско-европейских транзитных перевозок через территорию Приморья. Все это обеспечит существенный прирост объемов производимого в крае валового внутреннего продукта.

Важнейшей задачей в целях реализации транзитного потенциала Приморского края является строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный, а также строительство автомобильной дороги от автомобильной дороги федерального значения Хабаровск - Владивосток до автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный. Эти проекты призваны решить проблему связи портов Находка и Восточный с транспортным коридором Восток - Запад.

В акватории бухты Суходол планируется строительство нового специализированного порта на Дальневосточном побережье Российской Федерации мощностью 20 млн. тонн угля в год для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий. Реализация проекта строительства нового угольного порта имеет большое значение как для развития и повышения конкурентоспособности угледобывающих предприятий, так и для всей транспортной системы Российской Федерации, поскольку планируемый порт будет обрабатывать существенный объем угля для потребителей Азиатско-Тихоокеанского региона.

Хабаровский край

В качестве перспективных специализаций хабаровской агломерации планируется развитие инновационно-проводящей инфраструктуры, услуг

образования, здравоохранения, культуры и спорта. Индустриальный профиль экономики хабаровской агломерации сохранится в средне- и долгосрочной перспективе, что определяет необходимость создания технико-внедренческих зон. В агломерации будет сформирован транспортно-логистический комплекс общероссийского значения. На побережье Татарского пролива активно формируется новая зона развития - Ванино - Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел.

Планируется проведение реконструкции береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино - Холмск в морском порту Ванино, а в целях увеличения объема перевалки угольных грузов будет построен специализированный угольный терминал морского порта Ванино в районе мыса Бурный.

На период реализации Программы планируется осуществить строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог Хабаровск - Лидога - Ванино с подъездом к г. Комсомольску-на-Амуре, Селихино - Николаевску-на-Амуре, Комсомольску-на-Амуре - Березовому - Амгуне - Могды - Чегдомыну, что также будет содействовать развитию Ванино - Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла. В целях поддержания эксплуатационной годности региональной аэропортовой сети планируется реконструировать аэропортовые комплексы Охотск, Аян (Мунук) и Херпучи.

Амурская область

Перспективы Амурской области определяются формированием 3 зон опережающего экономического развития, базирующихся на добыче и переработке природных ресурсов за счет реализации инвестиционных проектов, обеспеченных необходимой транспортной и энергетической инфраструктурой.

Строительство автомобильных дорог укрепит транспортный каркас территорий нового освоения. Так, для интеграции в опорную сеть автомобильных дорог территорий области предполагается строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Благовещенск - Свободный с обходом г. Свободный, Зея - Тыгда, Введеновка - Февральск - Экимчан со строительством мостового перехода через р. Селемджа на 303 км).

Строительство мостового перехода через р. Зея в г. Благовещенске будет способствовать увеличению объемов межрайонных, межрегиональных и международных грузов и пассажирских перевозок, в

том числе за счет выхода от имеющихся пунктов пропуска на государственной границе с Китаем на федеральную дорогу "Амур", и значительно улучшит логистические возможности г. Благовещенска как экономического центра Амурской области.

В целях поддержания эксплуатационной годности аэропортовой сети планируется осуществить реконструкцию аэропортов Зея, Экимчан и посадочной площадки Бомнак.

Иркутская область

Экономика Иркутской области является наиболее диверсифицированной на территории макрорегиона. Область занимает 1-е место среди регионов России по производству деловой древесины и первичного алюминия, 2-е место по производству электроэнергии, в больших объемах поставляя ее в соседние регионы, 2-е место по производству целлюлозы, 3-е место по производству картона, 6-е место по производству первичных пластмасс. Высокой значимостью обладают также такие отрасли областной экономики, как нефтехимическая и химическая промышленность, в том числе производство по обогащению урана, машиностроение и золотодобыча. Существенны объемы добычи железной руды и производства ферросплавов, добычи угля, производства строительных материалов. В ходе освоения Ковыктинского месторождения Иркутская область превратится в один из крупнейших национальных центров газодобычи. Огромен потенциал развития туристической отрасли региона.

Особое значение для страны имеет транспортный комплекс области, где находятся важнейшие узлы, через которые происходит грузовое и пассажирское сообщение с востоком и северо-востоком России, с югом Сибири, а также со странами Северо-Восточной Азии. По мере развития восточных транспортных маршрутов ожидается дальнейшее увеличение масштабов отрасли. Таким образом, развитие экономики региона в особенной степени опирается на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, повышение надежности электроснабжения отдельных районов.

Важнейшее значение для повышения связанности региона имеет проект строительства автомобильной дороги Тайшет - Чуна - Братск. В целях развития туризма и решения локальных транспортных проблем на Байкальском тракте будет произведена реконструкция автомобильной дороги Иркутск - Листвянка.

Магаданская область

Доминирующим сектором экономики Магаданской области является добыча полезных ископаемых - на эту отрасль приходится более трети валового регионального продукта. Федеральное значение имеет производство золота и серебра (включая аффинаж), причем в течение ближайшего десятилетия объемы выпуска этих металлов могут быть увеличены в несколько раз. На внешний спрос ориентированы также добыча олова и вольфрама, однако масштабы этих производств невелики. В обозримом будущем может начаться разработка богатых медно-молибденовых месторождений области.

Развитие транспортной инфраструктуры региона будет осуществляться через создание транспортно-логистического комплекса, интегрирующего автодорожную, морскую портовую и аэропортовую сети с целью интенсификации и повышения надежности перевозок грузов и пассажиров.

Перспективы развития зон опережающего роста связаны с развитием аэропортов Северо-Эвенск и Сеймчан, а также реконструкцией гидротехнических сооружений в морском порту Магадан.

Для обеспечения развития месторождений полезных ископаемых необходимо произвести строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на территории Магаданской области, а именно Палатка - Кулу - Нексикан, Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь.

Вместе с тем в целях улучшения транспортной доступности территорий традиционного проживания и рыболовства коренных малочисленных народов необходимо осуществить строительство мостового перехода через р. Армань на 52 км автомобильной дороги Магадан - Балаганное - Талон. Для обеспечения потребностей добывающей отрасли Магаданской области будет осуществлено строительство высоковольтной линии электропередачи (220 кВ) Оротукан - Палатка - Центральная.

Сахалинская область

В целом на территории Сахалинской области с учетом специфики экономического развития и расселения населения выделяются три зоны опережающего экономического развития: Курильская, Северо-Сахалинская и Южно-Сахалинская.

Особое значение для развития вышеуказанных зон и повышения их связанности имеет снятие транспортных ограничений. Крупнейшим и важнейшим объектом финансирования на территории Сахалинской области является подлежащая реконструкции автомобильная дорога Южно-Сахалинск - Оха, связывающая все муниципальные образования региона между собой.

Учитывая удаленность и низкую транспортную доступность ключевых населенных пунктов по отношению друг к другу, дальнейшее развитие получит морской транспорт. Будут проведены работы по реконструкции гидротехнических сооружений в морских портах Углегорск и Корсаков, а также реконструкции береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино - Холмск в морском порту Холмск.

Еврейская автономная область

В Еврейской автономной области слабо развита опорная транспортная сеть. Можно отметить лишь наличие на территории области коротких отрезков транзитных магистралей - железных и автомобильных дорог, трубопроводов.

Для обеспечения социально-экономического развития Еврейской автономной области будет осуществлена реконструкция участков автомобильных дорог Биробиджан - Унгун - Ленинское, Биробиджан - Амурзет.

Кроме того, в целях осуществления работ на месторождениях полезных ископаемых необходимо завершить реконструкцию автомобильного подъезда к с. Пашково.

Чукотский автономный округ

Формирование опорной сети автомобильных дорог в пределах Чукотского автономного округа является одной из приоритетных задач дальнейшего социально-экономического развития округа, решение которой позволит обеспечить доступ к месторождениям полезных ископаемых и формированию межрегиональных выходов. В перспективе в рамках реализации стратегических приоритетов развития Дальнего Востока актуальными будут мероприятия, направленные на повышение внутренней связанности наземной транспортной сети. Кроме того, будут объединены транспортные системы Чукотского автономного округа

в целях обеспечения выхода на Магаданскую область и Республику Саха (Якутия).

Развитие внутренней транспортной сети региона будет обеспечиваться за счет строительства участков автомобильной дороги Омсукчан - Омолон - Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского и Эквекинота в целях создания необходимой транспортной инфраструктуры округа, что позволит снизить зависимость от сезонного завоза грузов и минимизировать бюджетные затраты.

Планируемое строительство морского паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в пос. Угольные Копи будет содействовать динамичному развитию угледобывающей отрасли округа, обеспечит безопасность мореплавания на внутрелиманских пассажирских перевозках, предотвратит возникновение чрезвычайных ситуаций, связанных с человеческими жизнями. В целях поддержания нормального жизнеобеспечения жителей округа, а также надежного ввоза-вывоза товаров будет проведена также реконструкция гидротехнических сооружений в морских портах Певек и Анадырь.

В целях поддержания эксплуатационной годности региональной аэропортовой сети будут реконструированы аэропорты Беринговский, Залив Креста, Кепервеем и Омолон.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения реализации Программы

Общий объем финансирования мероприятий Программы на период 2014 - 2017 годов в ценах соответствующих лет составляет 696931,71 млн. рублей, в том числе за счет:

средств федерального бюджета - 212872,96 млн. рублей;

средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 10795,7 млн. рублей;

внебюджетных средств - 473263,05 млн. рублей.

Бюджетные ассигнования на финансирование мероприятий на территории макрорегиона предусмотрены на:

повышение транспортной доступности, включая развитие сети автомобильных дорог, аэропортов местного значения, морских портов и железных дорог;

обеспечение развития экономики и улучшение качества жизни населения отдаленных районов;

развитие инфраструктуры в зоне добычи полезных ископаемых;

создание условий для развития экономической специализации субъектов Российской Федерации на основе природно-ресурсного и индустриального потенциала.

Общий объем средств на реализацию мероприятий по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры в рамках Программы составляет 523,41 млрд. рублей, из них средств федерального бюджета - 76,36 млрд. рублей, внебюджетных источников - 447,04 млрд. рублей, в том числе средств Фонда национального благосостояния - 150 млрд. рублей. При этом во внебюджетных источниках финансирования Программы на 2017 год учтены средства в размере 26029,95 млн. рублей в целях реализации инвестиционных проектов по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с возможным частичным их замещением средствами Фонда национального благосостояния сверх ранее согласованных лимитов на указанные проекты (150 млрд. рублей).

Ввиду оптимизации в 2013 году расходов средств федерального бюджета на 2014 - 2016 годы окончательная стоимость проекта по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей будет актуализирована после проведения технологического и ценового аудита.

Данные инвестиции необходимы для реализации приоритетных, но экономически некупаемых для открытого акционерного общества "Российские железные дороги" проектов, обладающих при этом бюджетной эффективностью, а также экономической и социальной важностью для региона и страны в целом. Вложения государства позволят обеспечить перевозку более 155 млн. тонн грузов, следующих преимущественно через порты и погранпереходы макрорегиона.

Из общей суммы потребностей в инвестициях собственными источниками открытого акционерного общества "Российские железные дороги" будет обеспечено 271,01 млрд. рублей, направленных в том числе на реализацию следующих мероприятий:

комплексная реконструкция участка Карымская - Забайкальск - 18,8 млрд. рублей;

завершение проекта развития участка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля - 19,7 млрд. рублей;

проект развития Восточной части Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (Тында - Комсомольск-на-Амуре, Волочаевка II - Комсомольск-Сорт.) - 40,1 млрд. рублей;

реконструкция железнодорожного пути - 198,4 млрд. рублей;

строительство и реконструкция искусственных сооружений - 25 млрд. рублей.

Общая потребность в средствах на реализацию мероприятий по строительству и реконструкции инфраструктуры аэропортов составляет 73,72 млрд. рублей. Данная потребность будет обеспечена за счет средств федерального бюджета в размере 73,57 млрд. рублей, а также за счет средств внебюджетных источников в размере 0,15 млрд. рублей.

Общая потребность в средствах на реализацию мероприятий по строительству и реконструкции инфраструктуры автомобильных дорог составляет 49,52 млрд. рублей. Данная потребность будет обеспечена за счет средств федерального бюджета в размере 38,72 млрд. рублей и за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации в размере 10,79 млрд. рублей.

Общая потребность в средствах на реализацию мероприятий по строительству и реконструкции инфраструктуры морских портов составляет 46,52 млрд. рублей. Данная потребность будет обеспечена за счет средств федерального бюджета в размере 20,45 млрд. рублей, а также за счет средств внебюджетных источников в размере 26,06 млрд. рублей.

Объем средств на реализацию мероприятий по строительству и реконструкции энергетической инфраструктуры составляет 3,7 млрд. рублей.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации определены в соответствии с Правилами предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы, предусмотренных приложением № 7 к Программе.

V. Механизм реализации Программы

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

организационных, экономических и правовых мероприятий, необходимых для достижения цели и задач Программы.

Государственным заказчиком - координатором Программы является Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока.

Государственными заказчиками Программы являются:

Министерство энергетики Российской Федерации - по объектам топливно-энергетического комплекса;

Федеральное дорожное агентство - по объектам автодорожного комплекса;

Федеральное агентство воздушного транспорта - по объектам авиации;

Федеральное агентство морского и речного транспорта - по объектам морского и речного транспорта;

Федеральное агентство железнодорожного транспорта - по объектам железнодорожного комплекса.

Мероприятия Программы сформированы государственным заказчиком - координатором Программы на основе предложений, представленных в установленном порядке заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и субъектами Российской Федерации, расположенными на территории макрорегиона.

Выбор мероприятий для включения в Программу осуществлялся государственным заказчиком - координатором Программы исходя из поставленной цели и необходимости решения задач по ее достижению с учетом прогнозного объема финансирования Программы и сроков ее реализации.

Важнейшим элементом механизма реализации Программы является взаимосвязь планирования, реализации, мониторинга, уточнения и корректировки целевых показателей, мероприятий Программы и ресурсов для их реализации.

В связи с этим ход реализации Программы ежеквартально оценивается на основе показателей результативности мероприятий Программы, достижения целевых индикаторов, уточнения перечня проводимых мероприятий и выделяемых на их реализацию объемов финансовых ресурсов.

Принятие управленческих решений в рамках Программы осуществляется с учетом информации, поступающей от государственных заказчиков и исполнителей мероприятий Программы.

Государственный заказчик - координатор Программы и государственные заказчики Программы в случае необходимости организуют экспертные проверки хода реализации Программы.

Государственные заказчики Программы:

обеспечивают реализацию Программы в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд" и несут ответственность за достижение ее результатов в соответствии с законодательством Российской Федерации;

ежеквартально и по итогам года представляют государственному заказчику - координатору Программы информацию о ходе ее реализации по установленным формам;

осуществляют в сфере своей ответственности координацию деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации (органов местного самоуправления), расположенных на территории макрорегиона, по подготовке и реализации мероприятий Программы;

осуществляют контроль за целевым и эффективным использованием средств, выделяемых на реализацию Программы.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

Реализация Программы позволит обеспечить создание экономических условий для устойчивого развития макрорегиона с учетом геостратегических интересов и обеспечения безопасности Российской Федерации на основе преодоления инфраструктурных ограничений и создания благоприятного инвестиционного климата для развития приоритетных отраслей экономики региона.

За период реализации Программы намечается достижение следующих основных показателей:

прирост протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составит 681,2 км;

увеличение производственной мощности портов составит 15,65 млн. тонн;

будет введено в эксплуатацию после реконструкции 40 аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий;

будет построено 48 разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали;

грузооборот на Восточном полигоне Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей увеличится до 587,6 млрд. т-км в год.

Эффективность расходования бюджетных средств, направленных на реализацию Программы, основана на результатах осуществления мероприятий Программы при плановых объемах и источниках финансирования.

Оценка эффективности расходования бюджетных средств осуществляется за отчетный финансовый год в течение всего срока реализации Программы.

Эффективность расходования бюджетных средств характеризуется следующими показателями:

степень соответствия фактического и планового уровня использования бюджетных средств;

степень исполнения плана реализации мероприятий Программы;

степень достижения целей и решения задач Программы.

Степень соответствия фактического и планового уровня использования бюджетных средств характеризуется своевременностью, полнотой и целевым характером использования средств, предусмотренных на реализацию Программы. Оценка данного показателя осуществляется путем сопоставления фактически произведенных в отчетном году затрат по направлениям реализации и мероприятиям Программы с их плановыми значениями, предусмотренными приложением № 1 к Программе.

Оценка степени исполнения плана реализации мероприятий Программы осуществляется на основе информации, характеризующей:

полноту и своевременность выполнения мероприятий, финансируемых за счет средств, предусмотренных на реализацию Программы;

достижение запланированных результатов мероприятий Программы.

Для выявления степени достижения целей и решения задач Программы в отчетном году фактически достигнутые значения целевых показателей и индикаторов сопоставляются с их плановыми значениями.

Методика оценки эффективности реализации Программы приведена в приложении № 10.

Фактическое достижение значений целевых индикаторов Программы в отчетном финансовом году является подтверждением эффективности использования бюджетных средств.

Методика расчета индикаторов и показателей эффективности реализации Программы приведена в приложении № 11.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

П Е Р Е Ч Е Н Ь

**целевых индикаторов и показателей эффективности реализации федеральной целевой программы
"Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"***

	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
I. Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, по результатам строительства и реконструкции (км)**				
Всего	203,9	114,7	112,9	249,7
в том числе:				
Республика Саха (Якутия)	19,9	-	-	-
Камчатский край	42	3,1	-	37,7
Приморский край	-	5	6,7	15
Хабаровский край	60	26,2	10,4	20,2
Амурская область	-	-	-	24,1
Магаданская область	-	0,4	-	25

	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Иркутская область	11	25	45	33
Сахалинская область	19,7	16,7	-	25,9
Еврейская автономная область	9,4	-	-	-
Чукотский автономный округ	23,2	-	39,8	36,8
Республика Бурятия	-	28,9	-	-
Забайкальский край	18,7	9,4	11	32
II. Прирост производственной мощности российских портов (млн. тонн в год)				
Всего	-	-	0,28	15,37
в том числе:				
Приморский край	-	-	-	6
Хабаровский край	-	-	-	7,8
Камчатский край	-	-	0,08	0,12
Магаданская область	-	-	-	0,3
Сахалинская область	-	-	-	0,8
Чукотский автономный округ	-	-	0,2	0,35
III. Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий (единиц)				
Всего	3	1	12	24
в том числе:				
Республика Саха (Якутия)	-	-	10	5

	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Приморский край	-	-	-	-
Хабаровский край	-	-	-	3
Амурская область	-	-	-	3
Камчатский край	3	-	1	8
Магаданская область	-	1	1	-
Иркутская область	-	-	-	-
Чукотский автономный округ	-	-	-	4
Республика Бурятия	-	-	-	1
Забайкальский край	-	-	-	-
IV. Строительство дополнительных главных путей (км)				
Всего	18	175,2	165	104,8
V. Строительство разъездов на Байкало-Амурской магистрали (единиц)				
Всего	12	17	7	12
VI. Перспективные грузопотоки, возможные к освоению на Восточном полигоне (млн. тонн в год)				
Всего	130,5	136	143	155,3
VII. Грузооборот (млрд. т-км в год)				
Всего	520,5	528	550,4	587,6

* Значения индикаторов устанавливаются исходя из мощностей объектов капитального строительства, включенных в Программу, имеющих положительные заключения на документацию органов государственной экспертизы, и планируемых сроков их реализации.

** Показатели в 2014 - 2017 годах будут уточнены по результатам разработки проектно-сметной документации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

**по государственным заказчикам федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Государственный заказчик	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Всего	2014 - 2017 годы	696931,71	212872,96	10795,7	473263,05
	в том числе:				
	2014 год	131138,85	22260,25	1912,3	106966,3
	2015 год	206952,19	72062,09	2871,3	132018,8
	2016 год	209929,53	76784,03	2525,3	130620,2
	2017 год	148911,14	41766,59	3486,8	103657,75

Государственный заказчик	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Росморречфлот	2014 - 2017 годы	46522,54	20458,14	-	26064,4
	в том числе:				
	2014 год	7917,68	4094,68	-	3823
	2015 год	13260,56	5823,56	-	7437
	2016 год	12694,9	5294,9	-	7400
	2017 год	12649,4	5245	-	7404,4
Росавтодор	2014 - 2017 годы	49521,56	38725,86	10795,7	-
	в том числе:				
	2014 год	10897,46	8985,16	1912,3	-
	2015 год	14473,77	11602,47	2871,3	-
	2016 год	12146,54	9621,24	2525,3	-
	2017 год	12003,79	8516,99	3486,8	-
Росавиация	2014 - 2017 годы	73721,3	73571,3	-	150
	в том числе:				
	2014 год	5576,2	5426,2	-	150
	2015 год	19831,14	19831,14	-	-

Государственный заказчик	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Росжелдор	2016 год	32309,36	32309,36	-	-
	2017 год	16004,6	16004,6	-	-
	2014 - 2017 годы	523412,1	76363,45	-	447048,65
	в том числе:				
	2014 год	102993,3	-	-	102993,3
	2015 год	159386,72	34804,92	-	124581,8
	2016 год	152778,73	29558,53	-	123220,2
Минэнерго России	2017 год	108253,35	12000	-	96253,35
	2014 - 2017 годы	3754,21	3754,21	-	-
	в том числе:				
	2014 год	3754,21	3754,21	-	-
	2015 год	-	-	-	-
	2016 год	-	-	-	-
	2017 год	-	-	-	-

* С учетом средств Фонда национального благосостояния в размере 150000 млн. рублей на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. Кроме того, учтены средства в размере 26029,95 млн. рублей в целях реализации инвестиционных проектов по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с возможным частичным их замещением средствами Фонда национального благосостояния сверх ранее согласованных лимитов на указанные проекты.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Р О П Р И Я Т И Я

по строительству и реконструкции объектов, находящихся в акционерной собственности, в рамках федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Всего			2014 - 2017 годы	527166,31	80117,66	-	447048,65
			в том числе:				
			2014 год	106747,51	3754,21	-	102993,3
			2015 год	159386,72	34804,92	-	124581,8
			2016 год	152778,73	29558,53	-	123220,2
			2017 год	108253,35	12000	-	96253,35

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Росжелдор							
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей			2014 - 2017 годы	523412,1	76363,45	-	447048,65
			в том числе:				
			2014 год	102993,3	-	-	102993,3
			2015 год	159386,72	34804,92	-	124581,8
			2016 год	152778,73	29558,53	-	123220,2
		2017 год	108253,35	12000	-	96253,35	
Минэнерго России							
Всего			2014 - 2017 годы	3754,21	3754,21	-	-
			в том числе:				
			2014 год	3754,21	3754,21	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
		2017 год	-	-	-	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств*
Строительство ВЛ-220 кВ Оротукан - Палатка - Центральная***	Магаданская область	377,67 км	2014 - 2017 годы	3754,21	3754,21**	-	-
			в том числе:				
			2014 год	3754,21	3754,21	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

* С учетом средств Фонда национального благосостояния в размере 150000 млн. рублей на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. Кроме того, учтены средства в размере 26029,95 млн. рублей в целях реализации инвестиционных проектов по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с возможным частичным их замещением средствами Фонда национального благосостояния сверх ранее согласованных лимитов на указанные проекты.

** Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 879,11 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

*** Стоимость проекта согласно проектно-сметной документации составляет 10908,43 млн. рублей, в том числе 879,11 млн. рублей, предусмотренные федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Р О П Р И Я Т И Я

по строительству и реконструкции объектов, находящихся в федеральной собственности, в рамках федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Всего			2014 - 2017 годы	120243,84	94029,44	-	26214,4
			в том числе:				
			2014 год	13493,88	9520,88	-	3973
			2015 год	33091,7	25654,7	-	7437
			2016 год	45004,26	37604,26	-	7400
			2017 год	28654	21249,6	-	7404,4

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Росавиация							
Всего			2014 - 2017 годы	73721,3	73571,3	-	150
			в том числе:				
			2014 год	5576,2	5426,2	-	150
			2015 год	19831,14	19831,14	-	-
			2016 год	32309,36	32309,36	-	-
			2017 год	16004,6	16004,6	-	-
Реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием аэропорта Чокурдах	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	1292,4	1292,4	-	-
			в том числе:				
			2014 год	100	100	-	-
			2015 год	791,53	791,53	-	-
			2016 год	400,87	400,87	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция (восстановление) аэропорта Нерюнгри	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	6272,08	6272,08	-	-
			в том числе:				
			2014 год	360	360	-	-
			2015 год	1779,74	1779,74	-	-
			2016 год	2869,53	2869,53	-	-
			2017 год	1262,81	1262,81	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Нюрба	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	3373,7	3373,7	-	-
			в том числе:				
			2014 год	193	193	-	-
			2015 год	958,4	958,4	-	-
			2016 год	1578,41	1578,41	-	-
Реконструкция аэропорта Сангар	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	282,18	282,18	-	-
			в том числе:				
			2014 год	10,5	10,5	-	-
			2015 год	138,33	138,33	-	-
			2016 год	133,35	133,35	-	-
Реконструкция аэропорта Среднеколымск	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	358,84	358,84	-	-
			в том числе:				
			2014 год	20	20	-	-
			2015 год	161,77	161,77	-	-
			2016 год	177,07	177,07	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Депутатский	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	368,28	368,28	-	-
			в том числе:				
			2014 год	20	20	-	-
			2015 год	167,27	167,27	-	-
			2016 год	181,01	181,01	-	-
		2017 год	-	-	-	-	
Реконструкция аэропорта Черский	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	2805,41	2805,41	-	-
			в том числе:				
			2014 год	140	140	-	-
			2015 год	803,82	803,82	-	-
			2016 год	1337,59	1337,59	-	-
		2017 год	524	524	-	-	
Реконструкция аэропорта Олекминск	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	3210,49	3210,49	-	-
			в том числе:				
			2014 год	183	183	-	-
			2015 год	912,45	912,45	-	-
			2016 год	1615	1615	-	-
		2017 год	500,04	500,04	-	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Хандыга	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	457	457	-	-
			2014 год	14	14	-	-
			2015 год	260,86	260,86	-	-
			2016 год	182,14	182,14	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Белая Гора	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	328,55	328,55	-	-
			2014 год	12	12	-	-
			2015 год	187,68	187,68	-	-
			2016 год	128,87	128,87	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Верхневиллюйск	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	255,03	255,03	-	-
			2014 год	8	8	-	-
			2015 год	127,93	127,93	-	-
			2016 год	119,1	119,1	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Вилуйск	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	267,45	267,45	-	-
			2014 год	10	10	-	-
			2015 год	156,93	156,93	-	-
			2016 год	100,52	100,52	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Саккырыр	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	335,64	335,64	-	-
			2014 год	12,8	12,8	-	-
			2015 год	192,93	192,93	-	-
			2016 год	129,91	129,91	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Зырянка	Республика Саха (Якутия)	объект	2014 - 2017 годы в том числе:	7046,27	7046,27	-	-
			2014 год	199	199	-	-
			2015 год	2121	2121	-	-
			2016 год	3000	3000	-	-
			2017 год	1726,27	1726,27	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Тикси	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	200	200	-	-
			2014 год	10	10	-	-
			2015 год	2	2	-	-
			2016 год	188	188	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция объектов федеральной собственности в аэропорту Петропавловск-Камчатский ¹	Камчатский край	212,5 тыс. кв. метров	2014 - 2017 годы в том числе:	1400	1400	-	-
			2014 год	1400	1400	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта Палана	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	200,3	200,3	-	-
			2014 год	200,3	200,3	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Никольское	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	356,8	206,8	-	150
			2014 год	356,8	206,8	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Строительство аэропорта Тиличики	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	4136,8	4136,8	-	-
			2014 год	242	242	-	-
			2015 год	932,98	932,98	-	-
			2016 год	2100	2100	-	-
			2017 год	861,82	861,82	-	-
Строительство аэропорта Оссора	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе:	1591,2	1591,2	-	-
			2014 год	496,8	496,8	-	-
			2015 год	560	560	-	-
			2016 год	534,4	534,4	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство аэропорта Тигиль	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	2488	2488	-	-
			в том числе:				
			2014 год	165	165	-	-
			2015 год	701,1	701,1	-	-
			2016 год	1117	1117	-	-
Реконструкция аэропорта Пахачи	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1497,88	1497,88	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	70	70	-	-
			2016 год	699,82	699,82	-	-
Реконструкция аэропорта Мильково	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	2230,14	2230,14	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	105	105	-	-
			2016 год	1210	1210	-	-
			2017 год	915,14	915,14	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Усть-Камчатск	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1433,33	1433,33	-	-
			в том числе:				
			2014 год	79	79	-	-
			2015 год	5	5	-	-
			2016 год	860	860	-	-
		2017 год	489,33	489,33	-	-	
Реконструкция аэропорта Соболево	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1951,95	1951,95	-	-
			в том числе:				
			2014 год	108	108	-	-
			2015 год	606	606	-	-
			2016 год	800	800	-	-
		2017 год	437,95	437,95	-	-	
Реконструкция аэропорта Озерная	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1807,51	1807,51	-	-
			в том числе:				
			2014 год	100	100	-	-
			2015 год	506	506	-	-
			2016 год	800	800	-	-
		2017 год	401,51	401,51	-	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Усть-Хайрюзово	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1565,27	1565,27	-	-
			в том числе:				
			2014 год	86	86	-	-
			2015 год	6	6	-	-
			2016 год	880	880	-	-
Реконструкция аэропорта Беринговский	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017 годы	1868,49	1868,49	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	104	104	-	-
			2016 год	1086	1086	-	-
Реконструкция аэропорта Залив Креста	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017 годы	1886,99	1886,99	-	-
			в том числе:				
			2014 год	107	107	-	-
			2015 год	530	530	-	-
			2016 год	950	950	-	-
			2017 год	299,99	299,99	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Кеperвеем	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017 годы	2131,49	2131,49	-	-
			в том числе:				
			2014 год	105	105	-	-
			2015 год	610,19	610,19	-	-
			2016 год	1063	1063	-	-
Реконструкция аэропорта Омолон	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017 годы	1000,76	1000,76	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	50	50	-	-
			2016 год	325	325	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса в г. Зея	Амурская область	1 объект	2014 - 2017 годы	2192,13	2192,13	-	-
			в том числе:				
			2014 год	126	126	-	-
			2015 год	624,04	624,04	-	-
			2016 год	885	885	-	-
			2017 год	557,09	557,09	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Экимчан	Амурская область	1 объект	2014 - 2017 годы	1711,53	1711,53	-	-
			в том числе:				
			2014 год	97	97	-	-
			2015 год	464,53	464,53	-	-
			2016 год	800	800	-	-
Реконструкция посадочной площадки Бомнак	Амурская область	1 объект	2014 - 2017 годы	817,58	817,58	-	-
			в том числе:				
			2014 год	47	47	-	-
			2015 год	4	4	-	-
			2016 год	516,58	516,58	-	-
Реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием аэропорта Улан-Удэ	Республика Бурятия	1 объект	2014 - 2017 годы	4970	4970	-	-
			в том числе:				
			2014 год	350	350	-	-
			2015 год	2699,18	2699,18	-	-
			2016 год	1220,82	1220,82	-	-
			2017 год	700	700	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэродрома Охотск	Хабаровский край	1 объект	2014 - 2017 годы	2909,07	2909,07	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	169	169	-	-
			2016 год	1367,59	1367,59	-	-
			2017 год	1372,48	1372,48	-	-
Реконструкция аэродрома Аян (Мунук)	Хабаровский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1745,3	1745,3	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	99	99	-	-
			2016 год	946	946	-	-
			2017 год	700,3	700,3	-	-
Реконструкция аэропорта Херпучи	Хабаровский край	1 объект	2014 - 2017 годы	1360,2	1360,2	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	77	77	-	-
			2016 год	755	755	-	-
			2017 год	528,2	528,2	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция аэропорта Северо-Эвенск	Магаданская область	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	1902,26 108 542,48 1251,78 -	1902,26 108 542,48 1251,78 -	- - - -	- - - -
Реконструкция аэропорта Сеймчан	Магаданская область	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	1713 110 1603 - -	1713 110 1603 - -	- - - -	- - - -
Всего			Росморречфлот 2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	46522,54 7917,68 13260,56 12694,9 12649,4	20458,14 4094,68 5823,56 5294,9 5245	- - - -	26064,4 3823 7437 7400 7404,4

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в пос. Угольные Копи	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017 годы	602	602	-	-
			в том числе:				
			2014 год	10	10	-	-
			2015 год	22	22	-	-
			2016 год	250	250	-	-
2017 год	320	320	-	-			
Реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек	Чукотский автономный округ	366 пог. метров	2014 - 2017 годы	1160,1	1100,1	-	60
			в том числе:				
			2014 год	142	119	-	23
			2015 год	318,8	281,8	-	37
			2016 год	350	350	-	-
2017 год	349,3	349,3	-	-			
Реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Анадырь (причалы 12-13)	Чукотский автономный округ	107 пог. метров	2014 - 2017 годы	507,2	507,2	-	-
			в том числе:				
			2014 год	250	250	-	-
			2015 год	200	200	-	-
			2016 год	57,2	57,2	-	-
2017 год	-	-	-	-			

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция объектов федеральной собственности (гидротехнических сооружений) в морском порту Магадан	Магаданская область	405 пог. метров	2014 - 2017 годы	1127,35	1127,35	-	-
			в том числе:				
			2014 год	40	40	-	-
			2015 год	36,5	36,5	-	-
			2016 год	482	482	-	-
		2017 год	568,85	568,85	-	-	
Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино - Холмск в морском порту Холмск ²	Сахалинская область	420 метров	2014 - 2017 годы	1018,4	1018,4	-	-
			в том числе:				
			2014 год	1,8	1,8	-	-
			2015 год	440,7	440,7	-	-
			2016 год	419,4	419,4	-	-
		2017 год	156,5	156,5	-	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино - Холмск в морском порту Ванино ³	Хабаровский край	420 метров	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	1037,86 1,8 350,5 353,3 332,26	1037,86 1,8 350,5 353,3 332,26	- - - - -	- - - - -
Строительство причала в портовом пункте Оссора	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	649,5 30 10 350 259,5	649,5 30 10 350 259,5	- - - - -	- - - - -
Строительство специализированного терминала (угольные грузы) морского порта Ванино в районе мыса Бурный ⁴	Хабаровский край	15 млн. тонн в год	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	11060 - 3630 3630 3800	260 - 30 30 200	- - - - -	10800 - 3600 3600 3600

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство нового специализированного порта на Дальневосточном побережье Российской Федерации для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий ⁵	Приморский край	20 млн. тонн в год	2014 - 2018 годы	18004,4	2800	-	15204,4
			в том числе:				
			2014 год	3800	-	-	3800
			2015 год	4619,37	819,37	-	3800
			2016 год	4734,68	934,68	-	3800
		2017 год	4850,35	1045,95	-	3804,4	
Строительство причального пирса в с. Тиличики	Камчатский край	4 швартовых места	2014 - 2017 годы	509,44	509,44	-	-
			в том числе:				
			2014 год	12,8	12,8	-	-
			2015 год	304,54	304,54	-	-
			2016 год	192,1	192,1	-	-
		2017 год	-	-	-	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция портового пункта в с. Усть-Хайрюзово	Камчатский край	4 швартовых места	2014 - 2017 годы	513,69	513,69	-	-
			в том числе:				
			2014 год	3,36	3,36	-	-
			2015 год	370,33	370,33	-	-
			2016 год	140	140	-	-
	2017 год	-	-	-	-		
Реконструкция и строительство объектов федеральной собственности (гидротехнические сооружения) морского терминала Углегорск морского порта Шахтерск	Сахалинская область	200 пог. метров	2014 - 2017 годы	915	915	-	-
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	15,3	15,3	-	-
			2016 год	28,8	28,8	-	-
	2017 год	870,9	870,9	-	-		

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство двух автомобильно-железнодорожных паромов	Сахалинская область	2 единицы	2014 - 2017 годы	5544	5544	-	-
			в том числе:				
			2014 год	3107,54	3107,54	-	-
			2015 год	1705,12	1705,12	-	-
			2016 год	650	650	-	-
Реконструкция объектов федеральной собственности (гидротехнические сооружения и пассажирский терминал) морского порта Корсаков ⁶	Сахалинская область	1 объект	2014 - 2017 годы	1262,5	1262,5	-	-
			в том числе:				
			2014 год	16	16	-	-
			2015 год	420,1	420,1	-	-
			2016 год	376,4	376,4	-	-
Проектирование и строительство морского вокзала в г. Петропавловске-Камчатском ⁷	Камчатский край	8533 кв. метров	2014 - 2017 годы	572,8	572,8	-	-
			в том числе:				
			2014 год	240	240	-	-
			2015 год	240,3	240,3	-	-
			2016 год	92,5	92,5	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Реконструкция портового пункта в пос. Палана ⁸	Камчатский край	4 швартовых места	2014 - 2017 годы в том числе:	473,9	473,9	-	-
			2014 год	1,88	1,88	-	-
			2015 год	163,5	163,5	-	-
			2016 год	158,52	158,52	-	-
			2017 год	150	150	-	-
Строительство причала с обустройством сезонного морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в с. Никольское	Камчатский край	4000 пасс. в год	2014 - 2017 годы в том числе:	1564,4	1564,4	-	-
			2014 год	260,5	260,5	-	-
			2015 год	413,5	413,5	-	-
			2016 год	430	430	-	-
			2017 год	460,4	460,4	-	-

¹ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 3854,3 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

² Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 2,6 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

³ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 2,6 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

⁴ Объемы финансирования за счет внебюджетных средств будут уточнены по результатам разработки проектно-сметной документации.

⁵ Объемы финансирования за счет внебюджетных средств будут уточнены по результатам разработки проектно-сметной документации.

⁶ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 2,7 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

⁷ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 1 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

⁸ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 2,02 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Р О П Р И Я Т И Я

по строительству и реконструкции объектов, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, в рамках федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Всего			2014 - 2017 годы	49521,56	38725,86	10795,7	-
			в том числе:				
			2014 год	10897,46	8985,16	1912,3	-
			2015 год	14473,77	11602,47	2871,3	-
			2016 год	12146,54	9621,24	2525,3	-
			2017 год	12003,79	8516,99	3486,8	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Росавтодор							
Всего			2014 - 2017 годы	49521,56	38725,86	10795,7	-
			в том числе:				
			2014 год	10897,46	8985,16	1912,3	-
			2015 год	14473,77	11602,47	2871,3	-
			2016 год	12146,54	9621,24	2525,3	-
			2017 год	12003,79	8516,99	3486,8	-
Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги регионального и местного значения "Амга" ¹	Республика Саха (Якутия)	19,9 км	2014 - 2017 годы	117,3	105,6	11,7	-
			в том числе:				
			2014 год	117,3	105,6	11,7	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (автомобильная дорога от автомобильной дороги Гусиноозерск - Петропавловка - Закаменск к станции Гусиное Озеро, обеспечивающая подъезд к Тамчинскому дацану, автомобильная дорога Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян)	Республика Бурятия	28,9 км	2014 - 2017 годы	1393,6	1296,3	97,3	-
			в том числе:				
			2014 год	579,8	539,9	39,9	-
			2015 год	813,8	756,4	57,4	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (подъезды от федеральной автодороги "Амур" Чита - Хабаровск к населенным пунктам Песчанка, Ключевский, Нерчинск, Сбега, Ксеньевка, Урюм, Ульякан, Давенда и Тупик, участок Могойтуй - Первомайский - Казаново автомобильной дороги Могойтуй - Сретенск - Олочи)	Забайкальский край	71,1 км	2014 - 2017 годы	1814,2	1632,8	181,4	-
			в том числе:				
			2014 год	414,7	373,2	41,5	-
			2015 год	522,2	470	52,2	-
			2016 год	505,1	454,6	50,5	-
			2017 год	372,2	335	37,2	-
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Тайшет - Чуна - Братск, Иркутск - Листвянка)	Иркутская область	114 км	2014 - 2017 годы	9284,5	5570,7	3713,8	-
			в том числе:				
			2014 год	1428,5	1057,1	371,4	-
			2015 год	2326,3	1595,8	730,5	-
			2016 год	2399,9	1538,7	861,2	-
			2017 год	3129,8	1379,1	1750,7	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Петропавловск-Камчатский - Мильково - Ключи - Усть-Камчатск, Анавгай - Палана)	Камчатский край	82,8 км	2014 - 2017 годы	4741,8	4267,6	474,2	-
			в том числе:				
			2014 год	968	851,2	116,8	-
			2015 год	1493,3	1364	129,3	-
			2016 год	1188,9	1070	118,9	-
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Владивосток - Находка - порт Восточный, автомобильная дорога от автомобильной дороги федерального значения Хабаровск - Владивосток до автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный)	Приморский край	26,7 км	2014 - 2017 годы	6081,2	5473,1	608,1	-
			в том числе:				
			2014 год	1111,1	1000	111,1	-
			2015 год	1555,6	1400	155,6	-
			2016 год	2111,1	1900	211,1	-
			2017 год	1303,4	1173,1	130,3	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Хабаровск - Лидога - Ванино с подъездом к г. Комсомольску-на-Амуре, Селихино - Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре - Березовый - Амгунь - Могды - Чегдомын)	Хабаровский край	116,8 км	2014 - 2017 годы	6507,66	5863,06	644,6	-
			в том числе:				
			2014 год	2819,56	2537,56	282	-
			2015 год	1912,57	1761,27	151,3	-
			2016 год	1296,64	1166,94	129,7	-
		2017 год	478,89	397,29	81,6	-	
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Благовещенск - Свободный с обходом г. Свободный, Зея - Тыгда, Введеновка - Февральск - Экимчан со строительством мостового перехода через р. Селемджа на 303 км, мостовой переход через р. Зея в г. Благовещенске)	Амурская область	24,1 км	2014 - 2017 годы	4588,3	4129,5	458,8	-
			в том числе:				
			2014 год	666,7	600	66,7	-
			2015 год	833,3	750	83,3	-
			2016 год	888,9	800	88,9	-
		2017 год	2199,4	1979,5	219,9	-	

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Палатка - Кулу - Нексикан, мостовой переход через р. Армань на км 52 автомобильной дороги Магадан - Балаганное - Талон, Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь на территории Магаданской области)	Магаданская область	25,4 км	2014 - 2017 годы	3435	3091,5	343,5	-
			в том числе:				
			2014 год	768,3	691,5	76,8	-
			2015 год	1088,9	980	108,9	-
			2016 год	900	810	90	-
			2017 год	677,8	610	67,8	-
Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги регионального и местного значения (Южно-Сахалинск - Оха) ²	Сахалинская область	62,3 км	2014 - 2017 годы	6667,4	3333,7	3333,7	-
			в том числе:				
			2014 год	1317,4	658,7	658,7	-
			2015 год	2150	1075	1075	-
			2016 год	1400	700	700	-
			2017 год	1800	900	900	-

	Субъект Российской Федерации	Мощность	Срок реализации	Объем финансирования			
				всего	в том числе		
					за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Биробиджан - Унгун - Ленинское, Биробиджан - Амурзет, подъезд к с. Пашково)	Еврейская автономная область	9,4 км	2014 - 2017 годы	495,5	445,9	49,6	-
			в том числе:				
			2014 год	55,6	50	5,6	-
			2015 год	277,8	250	27,8	-
			2016 год	162,1	145,9	16,2	-
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь на территории Чукотского автономного округа, участок Омолон - Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского и Эгвекинота)	Чукотский автономный округ	99,8 км	2014 - 2017 годы	4395,1	3516,1	879	-
			в том числе:				
			2014 год	650,5	520,4	130,1	-
			2015 год	1500	1200	300	-
			2016 год	1293,9	1035,1	258,8	-
			2017 год	950,7	760,6	190,1	-

¹ Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 542 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

² Без учета средств федерального бюджета на 2013 год в размере 945,7 млн. рублей, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

**федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года" по субъектам Российской Федерации**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Всего	2014 - 2017 годы	696931,71	212872,96	10795,7	473263,05
	в том числе:				
	2014 год	131138,85	22260,25	1912,3	106966,3
	2015 год	206952,19	72062,09	2871,3	132018,8
	2016 год	209929,53	76784,03	2525,3	130620,2
	2017 год	148911,14	41766,59	3486,8	103657,75

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Республика Бурятия	2014 - 2017 годы	6363,6	6266,3	97,3	-
	в том числе:				
	2014 год	929,8	889,9	39,9	-
	2015 год	3512,98	3455,58	57,4	-
	2016 год	1220,82	1220,82	-	-
	2017 год	700	700	-	-
Республика Саха (Якутия)	2014 - 2017 годы	26970,62	26958,92	11,7	-
	в том числе:				
	2014 год	1409,6	1397,9	11,7	-
	2015 год	8762,64	8762,64	-	-
	2016 год	12141,37	12141,37	-	-
	2017 год	4657,01	4657,01	-	-

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Забайкальский край	2014 - 2017 годы	1814,2	1632,8	181,4	-
	в том числе:				
	2014 год	414,7	373,2	41,5	-
	2015 год	522,2	470	52,2	-
	2016 год	505,1	454,6	50,5	-
	2017 год	372,2	335	37,2	-
Камчатский край	2014 - 2017 годы	29684,71	29060,51	474,2	150
	в том числе:				
	2014 год	4750,44	4483,64	116,8	150
	2015 год	6487,55	6358,25	129,3	-
	2016 год	11553,24	11434,34	118,9	-
	2017 год	6893,48	6784,28	109,2	-

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Приморский край	2014 - 2017 годы	24085,6	8273,1	608,1	15204,4
	в том числе:				
	2014 год	4911,1	1000	111,1	3800
	2015 год	6174,97	2219,37	155,6	3800
	2016 год	6845,78	2834,68	211,1	3800
	2017 год	6153,75	2219,05	130,3	3804,4
Хабаровский край	2014 - 2017 годы	24620,09	13175,49	644,6	10800
	в том числе:				
	2014 год	2821,36	2539,36	282	-
	2015 год	6238,07	2486,77	151,3	3600
	2016 год	8348,53	4618,83	129,7	3600
	2017 год	7212,13	3530,53	81,6	3600

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Амурская область	2014 - 2017 годы	9309,54	8850,74	458,8	-
	в том числе:				
	2014 год	936,7	870	66,7	-
	2015 год	1925,87	1842,57	83,3	-
	2016 год	3090,48	3001,58	88,9	-
	2017 год	3356,49	3136,59	219,9	-
Иркутская область	2014 - 2017 годы	9284,5	5570,7	3713,8	-
	в том числе:				
	2014 год	1428,5	1057,1	371,4	-
	2015 год	2326,3	1595,8	730,5	-
	2016 год	2399,9	1538,7	861,2	-
	2017 год	3129,8	1379,1	1750,7	-

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Магаданская область	2014 - 2017 годы	11931,82	11588,32	343,5	-
	в том числе:				
	2014 год	4780,51	4703,71	76,8	-
	2015 год	3270,88	3161,98	108,9	-
	2016 год	2633,78	2543,78	90	-
	2017 год	1246,65	1178,85	67,8	-
Сахалинская область	2014 - 2017 годы	15407,3	12073,6	3333,7	-
	в том числе:				
	2014 год	4442,74	3784,04	658,7	-
	2015 год	4731,22	3656,22	1075	-
	2016 год	2874,6	2174,6	700	-
	2017 год	3358,74	2458,74	900	-

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Еврейская автономная область	2014 - 2017 годы	495,5	445,9	49,6	-
	в том числе:				
	2014 год	55,6	50	5,6	-
	2015 год	277,8	250	27,8	-
	2016 год	162,1	145,9	16,2	-
	2017 год	-	-	-	-
Чукотский автономный округ	2014 - 2017 годы	13552,13	12613,13	879	60
	в том числе:				
	2014 год	1264,5	1111,4	130,1	23
	2015 год	3334,99	2997,99	300	37
	2016 год	5375,1	5116,3	258,8	-
	2017 год	3577,54	3387,44	190,1	-

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных средств
Межрегиональные проекты (модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало- Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей)	2014 - 2017 годы в том числе: 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	523412,1 102993,3 159386,72 152778,73 108253,35	76363,45 - 34804,92 29558,53 12000	- - - - -	447048,65* 102993,3 124581,8 123220,2 96253,3

* С учетом средств Фонда национального благосостояния в размере 150000 млн. рублей на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. Кроме того, учтены средства в размере 26029,95 млн. рублей в целях реализации инвестиционных проектов по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодородных магистралей с возможным частичным их замещением средствами Фонда национального благосостояния сверх ранее согласованных лимитов на указанные проекты.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского
региона на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

П Р А В И Л А

**предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета
бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию
мероприятий федеральной целевой программы "Экономическое
и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"**

1. Настоящие Правила устанавливают порядок предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам Республики Саха (Якутия), Республики Бурятия, Забайкальского края, Камчатского края, Приморского края, Хабаровского края, Амурской области, Иркутской области, Магаданской области, Сахалинской области, Еврейской автономной области, Чукотского автономного округа на софинансирование мероприятий, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее соответственно - субсидии, Программа).

2. Субсидии предоставляются в целях софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации на реализацию региональных (муниципальных) целевых программ социально-экономического развития, предусматривающих развитие дорожного хозяйства (строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог регионального и местного значения).

Субсидии предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период главному распорядителю средств федерального бюджета на реализацию укрупненных мероприятий Программы согласно приложению № 5 к Программе.

3. Условиями предоставления субсидий являются:

а) наличие региональной и (или) муниципальных программ, аналогичных Программе;

б) наличие в бюджете субъекта Российской Федерации (местных бюджетах) расходных обязательств и бюджетных ассигнований на реализацию указанных региональной и (или) муниципальных программ;

в) обязательство субъекта Российской Федерации по обеспечению соответствия значений показателей, устанавливаемых региональными (муниципальными) программами, иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, значениям показателя результативности предоставления субсидий, установленным соглашениями между главными распорядителями средств федерального бюджета и высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации о предоставлении субсидий (далее - соглашение).

4. Критерием отбора субъектов Российской Федерации для предоставления субсидии является наличие в региональной и (или) муниципальной программах мероприятий, направленных на развитие дорожного хозяйства.

5. Форма соглашения утверждается соответствующим федеральным органом исполнительной власти (в сфере развития транспортной инфраструктуры - Министерством транспорта Российской Федерации), осуществляющим выработку и реализацию государственной политики и нормативно-правовое регулирование в установленной сфере деятельности.

6. Распределение субсидий между бюджетами субъектов Российской Федерации по мероприятиям, связанным со строительством и реконструкцией автомобильных дорог регионального и местного значения, осуществляется согласно приложению № 5 к Программе.

7. Размер уровня софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидий (Y_i) определяется по формуле:

$$Y_i = 0,9/RBO_i,$$

где:

0,9 - средний уровень софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации;

RBO_i - уровень расчетной бюджетной обеспеченности i -го субъекта Российской Федерации на очередной финансовый год, рассчитанный в

соответствии с методикой распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2004 г. № 670 "О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации".

Уровень финансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации, принимаемый для расчета размера субсидии, не может составлять больше 90 процентов и меньше 10 процентов расходного обязательства.

В случае если объем бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджете субъекта Российской Федерации на финансовое обеспечение расходного обязательства (расходных обязательств) субъекта Российской Федерации, не обеспечивает установленный уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидии, размер предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации субсидии подлежит сокращению в целях обеспечения соответствующего уровня софинансирования.

Увеличение размера средств бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов) на реализацию мероприятий, указанных в соглашении, не влечет увеличения размера предоставляемой субсидии.

8. В случае если субъект Российской Федерации не может обеспечить установленный в соответствии с пунктом 7 настоящих Правил уровень софинансирования и (или) у субъекта Российской Федерации отсутствует потребность в субсидии в утвержденном объеме софинансирования на очередной финансовый год, что подтверждается письменным обращением субъекта Российской Федерации в адрес соответствующего главного распорядителя средств федерального бюджета в срок до 25 декабря текущего года, а также согласованием указанных изменений с этим главным распорядителем средств федерального бюджета, государственный заказчик Программы готовит соответствующие предложения государственному заказчику - координатору Программы по корректировке Программы в целях перераспределения остатка субсидий между бюджетами других субъектов Российской Федерации, имеющих право на получение субсидий в соответствии с настоящими Правилами и готовых обеспечить дополнительное финансирование мероприятий соответствующим уровнем софинансирования.

При этом субъект Российской Федерации, не достигший значения показателя результативности предоставления субсидии в отчетном

финансовом году, не имеет права подавать заявку на получение дополнительных субсидий, образовавшихся в связи с невозможностью субъектов Российской Федерации обеспечить установленный в соответствии с пунктом 7 настоящих Правил уровень софинансирования и (или) незаявленных в связи с отсутствием потребности в субсидии в утвержденном объеме в текущем финансовом году.

Кроме того, в случае если в отчетном финансовом году субъектом Российской Федерации не достигнуты значения показателя результативности предоставления субсидии, установленные соглашением, субсидия, предусмотренная бюджету субъекта Российской Федерации в очередном финансовом году, подлежит сокращению из расчета 1 процент субсидии за каждый процент недостижения соответствующего значения показателя результативности предоставления субсидии.

Предельный размер сокращения субсидии равен 15 процентам субсидии, предусмотренной бюджету субъекта Российской Федерации на текущий финансовый год.

Решение о приостановлении перечисления (сокращения) субсидии в бюджет субъекта Российской Федерации не принимается в случае, если условия предоставления субсидии не были выполнены в силу обстоятельств непреодолимой силы.

Предложения о сокращении предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации субсидии вносятся соответствующим главным распорядителем средств федерального бюджета на рассмотрение государственному заказчику - координатору Программы в составе предложений по корректировке Программы на текущий год.

Высвобождающиеся средства могут быть перераспределены (при наличии потребности) между бюджетами других субъектов Российской Федерации, имеющих право на их получение.

9. Размер перераспределяемых остатков субсидии из федерального бюджета (С_{по}) определяется по формуле:

$$С_{по} = С_{пн} + С_{пу},$$

где:

С_{пн} - размер перераспределяемого остатка субсидии, возникшего в связи с невозможностью обеспечить субъектом Российской Федерации установленный в соответствии с пунктом 7 настоящих Правил уровень софинансирования и (или) отсутствием у субъекта Российской Федерации

потребности в субсидии в утвержденном объеме софинансирования на текущий финансовый год;

Спу - размер перераспределяемого остатка субсидии, возникшего в связи с недостижением субъектом Российской Федерации значения показателя результативности предоставления субсидии в отчетном финансовом году.

10. В случае если общая потребность в средствах, заявленных субъектами Российской Федерации, больше размера перераспределяемого остатка субсидии из федерального бюджета, размер перераспределяемого остатка субсидии, предоставляемой бюджету *i*-го субъекта Российской Федерации ($C_{прni}$), определяется по формуле:

$$C_{прni} = (C_{по} / \sum P_i) \times P_i,$$

где:

$\sum P_i$ - общая потребность в средствах, заявленных субъектами Российской Федерации;

P_i - потребность в средствах, заявленных *i*-м субъектом Российской Федерации.

11. В случае если общая потребность в средствах, заявленных субъектами Российской Федерации, меньше размера перераспределяемого остатка субсидии из федерального бюджета, субъекты Российской Федерации получают право на использование дополнительных субсидий в объемах согласно своим предложениям.

Кроме того, главный распорядитель средств федерального бюджета направляет информацию о дополнительных (незаявленных) объемах субсидий в субъекты Российской Федерации, имеющие право на их получение, в целях подготовки субъектами Российской Федерации предложений по их использованию. В случае получения указанных предложений от субъекта Российской Федерации размер перераспределяемого остатка субсидии, предоставляемой бюджету *i*-го субъекта Российской Федерации, определяется по формуле, предусмотренной пунктом 10 настоящих Правил.

В случае получения отказа от использования дополнительных (незаявленных) объемов субсидий от субъектов Российской Федерации главный распорядитель средств федерального бюджета направляет предложения государственному заказчику - координатору Программы по их дальнейшему использованию.

12. В целях подтверждения участия субъекта Российской Федерации в процедуре подготовки предложений по перераспределению остатков субсидий, а также определения размера дополнительной субсидии и сроков перечисления средств высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации представляет главному распорядителю средств федерального бюджета и в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока идентичные заявки об участии в указанной процедуре в сроки, установленные главным распорядителем средств федерального бюджета.

13. В заявке об участии в процедуре подготовки предложений по перераспределению остатков субсидий, образовавшихся в связи невозможностью обеспечить субъектом Российской Федерации установленный в соответствии с пунктом 7 настоящих Правил уровень софинансирования и (или) отсутствием у субъекта Российской Федерации потребности в субсидии в утвержденном объеме софинансирования на текущий финансовый год, а также остатка, образовавшегося в связи с недостижением субъектом Российской Федерации значения показателя результативности предоставления субсидии в отчетном финансовом году, указывается следующая информация:

а) размер запрашиваемой дополнительной субсидии из федерального бюджета на текущий год;

б) предложения по адресному (пообъектному) распределению дополнительных субсидий из федерального бюджета, подготовленные в установленном порядке;

в) нормативные правовые акты субъекта Российской Федерации, подтверждающие наличие объемов средств в бюджете субъекта Российской Федерации, достаточных для обеспечения установленного уровня финансирования расходного обязательства на текущий год, или сроки их планируемого изменения.

14. Распределение (перераспределение) средств федерального бюджета между субъектами Российской Федерации утверждается Правительством Российской Федерации.

15. В целях определения объема и срока перечисления средств в рамках предусмотренной субъекту Российской Федерации субсидии высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации представляет главному распорядителю средств федерального бюджета заявку о перечислении субсидии по форме и в срок,

которые установлены главным распорядителем средств федерального бюджета.

16. Субсидии предоставляются главным распорядителем средств федерального бюджета в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным бюджетом на очередной финансовый год и плановый период, в соответствии с соглашениями.

17. Соглашение должно содержать следующие положения:

а) сведения о размере субсидии, условия предоставления и расходования субсидии;

б) целевое назначение субсидии;

в) сведения о размере средств, предусмотренных в бюджете субъекта Российской Федерации и (или) местных бюджетах, направляемых на реализацию мероприятий Программы;

г) сведения о наличии утвержденной проектной документации на объекты, строительство или реконструкция которых предусмотрены мероприятиями Программы;

д) обязательство заключения высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации соглашения с органами местного самоуправления о предоставлении субсидий из бюджета субъекта Российской Федерации местным бюджетам в случае, если субсидия используется субъектом Российской Федерации на софинансирование мероприятий муниципальных программ по направлениям реализации Программы;

е) значения показателя результативности предоставления субсидии;

ж) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации о представлении отчетов об исполнении им обязательств, вытекающих из соглашения, а также о достигнутых значениях показателя результативности предоставления субсидии;

з) порядок осуществления контроля за исполнением обязательств, вытекающих из соглашения;

и) осуществление контроля за соблюдением субъектом Российской Федерации условий предоставления субсидии;

к) последствия недостижения субъектом Российской Федерации установленного значения показателя результативности предоставления субсидии;

л) сроки и порядок представления отчетности об осуществлении расходов бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых является субсидия;

м) перечень объектов капитального строительства с указанием сведений об объектах капитального строительства (мощность, сроки строительства и сметная стоимость в ценах соответствующих лет);

н) ответственность сторон за нарушение условий соглашения;

о) наличие нормативного правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего расходное обязательство субъекта Российской Федерации, на исполнение которого предоставляется субсидия;

п) иные условия, регулирующие порядок предоставления субсидии.

18. Адресное (пообъектное) распределение субсидии по объектам капитального строительства (укрупненным инвестиционным проектам) на реализацию мероприятий Программы утверждается актом федерального органа исполнительной власти - государственного заказчика Программы по согласованию с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока, Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством регионального развития Российской Федерации.

19. Оценка эффективности использования субъектами Российской Федерации субсидии осуществляется главным распорядителем средств федерального бюджета по итогам финансового года путем сравнения фактически достигнутых значений и установленных соглашениями значений показателя результативности предоставления субсидий - прироста протяженности автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (км).

20. Перечисление субсидий 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.

21. Операции по кассовым расходам бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов), источником финансового обеспечения которых является субсидия, в том числе ее остатки, не использованные на 1 января текущего года, осуществляются с учетом особенностей,

установленных положениями Бюджетного кодекса Российской Федерации и федеральным законом о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период.

22. Информация об объемах и о сроках перечисления субсидий учитывается главным распорядителем средств федерального бюджета при формировании прогноза кассовых выплат из федерального бюджета, необходимого для составления в установленном порядке кассового плана исполнения федерального бюджета.

23. Не использованный на 1 января текущего года остаток субсидии подлежит возврату в федеральный бюджет органами государственной власти субъекта Российской Федерации, за которыми в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами закреплены источники доходов бюджета субъекта Российской Федерации по возврату остатков субсидий, в соответствии с требованиями, установленными Бюджетным кодексом Российской Федерации и федеральным законом о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период.

При наличии потребности в не использованном в текущем финансовом году остатке субсидий указанный остаток в соответствии с решением главного распорядителя средств федерального бюджета может быть использован субъектом Российской Федерации в очередном финансовом году на те же цели в порядке, установленном бюджетным законодательством Российской Федерации для осуществления расходов бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых являются субсидии.

24. В случае если неиспользованный остаток субсидии не перечислен в доход федерального бюджета, указанные средства подлежат взысканию в доход федерального бюджета в порядке, установленном Министерством финансов Российской Федерации.

25. В случае если соглашением предусмотрено предоставление субсидий из бюджета субъекта Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование объектов, относящихся к муниципальной собственности, высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации обязан перечислить соответствующие субсидии местным бюджетам.

26. Субсидия в случае ее нецелевого использования подлежит взысканию в доход федерального бюджета в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации.

27. Субъект Российской Федерации представляет главному распорядителю средств федерального бюджета отчеты об исполнении условий предоставления субсидий по формам и в сроки, которые предусмотрены главным распорядителем средств федерального бюджета.

28. Ответственность за недостоверность сведений, представляемых главному распорядителю средств федерального бюджета, нецелевое расходование средств федерального бюджета и средств бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых является субсидия, возлагается на высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации.

29. В случае невыполнения в течение текущего финансового года субъектом Российской Федерации обязательств, предусмотренных соглашением, в том числе непредставление в установленный срок отчетности, перечисление субсидии приостанавливается в порядке, установленном Министерством финансов Российской Федерации. При этом главный распорядитель средств федерального бюджета информирует высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации о приостановлении предоставления субсидии с указанием причин приостановления ее перечисления и срока устранения нарушений.

30. Контроль за соблюдением субъектами Российской Федерации условий предоставления субсидий осуществляется главным распорядителем средств федерального бюджета и Федеральной службой финансово-бюджетного надзора.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского
региона на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

**федеральной целевой программы "Экономическое и социальное
развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период
до 2018 года" по источникам финансирования
и направлениям расходования**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Источники и направления финансирования	Объем финансирования				
	всего	в том числе			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Росавиация					
Всего	73721,3	5576,2	19831,14	32309,36	16004,6
Федеральный бюджет - всего	73571,3	5426,2	19831,14	32309,36	16004,6
в том числе					
капитальные вложения	73571,3	5426,2	19831,14	32309,36	16004,6
из них					
бюджетные инвестиции	73571,3	5426,2	19831,14	32309,36	16004,6
Внебюджетные источники	150	150	-	-	-

Источники и направления финансирования	Объем финансирования				
	всего	в том числе			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Росморречфлот					
Всего	46522,54	7917,68	13260,56	12694,9	12649,4
Федеральный бюджет - всего	20458,14	4094,68	5823,56	5294,9	5245
в том числе					
капитальные вложения	20458,14	4094,68	5823,56	5294,9	5245
из них					
бюджетные инвестиции	20458,14	4094,68	5823,56	5294,9	5245
Внебюджетные источники	26064,4	3823	7437	7400	7404,4
Росавтодор					
Всего	49521,56	10897,46	14473,77	12146,54	12003,79
Федеральный бюджет - всего	38725,86	8985,16	11602,47	9621,24	8516,99
в том числе					
капитальные вложения	38725,86	8985,16	11602,47	9621,24	8516,99
из них					
субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации	38725,86	8985,16	11602,47	9621,24	8516,99
Бюджеты субъектов Российской Федерации	10795,7	1912,3	2871,3	2525,3	3486,8
Росжелдор					
Всего	523412,1	102993,3	159386,72	152778,73	108253,35
Федеральный бюджет - всего	76363,45	-	34804,92	29558,53	12000

Источники и направления финансирования	Объем финансирования				
	всего	в том числе			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
в том числе					
капитальные вложения	76363,45	-	34804,92	29558,53	12000
из них					
взносы в уставный капитал	76363,45	-	34804,92	29558,53	12000
Внебюджетные источники	447048,65	102993,3	124581,8	123220,2	96253,35

Минэнерго России

Всего	3754,21	3754,21	-	-	-
Федеральный бюджет - всего	3754,21	3754,21	-	-	-
в том числе					
капитальные вложения	3754,21	3754,21	-	-	-
из них					
взносы в уставный капитал	3754,21	3754,21	-	-	-

Всего по Программе

Всего	696931,71	131138,85	206952,19	209929,53	148911,14
Федеральный бюджет - всего	212872,96	22260,25	72062,09	76784,03	41766,59
в том числе					
капитальные вложения	212872,96	22260,25	72062,09	76784,03	41766,59
из них:					
бюджетные инвестиции	94029,44	9520,88	25654,7	37604,26	21249,6
субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации	38725,86	8985,16	11602,47	9621,24	8516,99

Источники и направления финансирования	Объем финансирования				
	всего	в том числе			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
взносы в уставный капитал	80117,66	3754,21	34804,92	29558,53	12000
Бюджеты субъектов Российской Федерации	10795,7	1912,3	2871,3	2525,3	3486,8
Внебюджетные источники	473263,05	106966,3	132018,8	130620,2	103657,75

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского
региона на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Т О Д И К А

**детализации укрупненных инвестиционных проектов,
реализуемых в рамках федеральной целевой программы
"Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и
Байкальского региона на период до 2018 года"**

1. Настоящая Методика определяет порядок детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее - Программа).

2. В процессе реализации Программы осуществляются мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренные приложением № 5 к Программе.

3. Основными критериями для отбора объектов капитального строительства для включения в Программу в рамках реализации укрупненных инвестиционных проектов является степень их влияния на социально-экономическое развитие субъекта Российской Федерации, а также на перспективы реализации крупных инвестиционных проектов.

Такие проекты должны соответствовать следующим критериям:

а) наличие четко сформулированной цели проекта;

б) соответствие цели проекта приоритетам и целям, определенным в Программе.

4. Государственный заказчик Программы проводит детализацию укрупненных инвестиционных проектов путем определения конкретных объектов капитального строительства для включения в Программу и представляет соответствующие материалы в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока.

По результатам согласования с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока материалов по детализации

укрупненных инвестиционных проектов государственный заказчик представляет их в Министерство экономического развития Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации.

Одновременно представляется пакет документов по каждому из объектов капитального строительства для их включения в Программу.

Согласованные с Министерством экономического развития Российской Федерации материалы по детализации крупненных инвестиционных проектов являются основанием для включения конкретных объектов капитального строительства, включенных в Программу, в федеральную адресную инвестиционную программу в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5. Государственный заказчик Программы после детализации крупненного инвестиционного проекта и включения объектов капитального строительства в федеральную адресную инвестиционную программу организует строительство конкретных объектов с учетом требований законодательства Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского
региона на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Т О Д И К А

оценки эффективности реализации федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"

1. Степень достижения ожидаемых результатов реализации федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее - Программа) планируется измерять на основании сопоставления фактически достигнутых значений целевых индикаторов с их плановыми значениями.

Сопоставление значений целевых индикаторов производится по каждому расчетному и базовому показателю.

На плановый период указываются плановые значения по годам, а также целевое значение на среднесрочную перспективу с указанием года достижения этого значения.

2. Оценка эффективности реализации отдельного мероприятия Программы определяется на основе расчетов по формуле:

$$E_n = \frac{T_{f1}}{T_{n1}} \times 100\%,$$

где:

E_n - эффективность хода реализации соответствующего мероприятия Программы (процентов);

T_{f1} - фактическое значение индикатора, достигнутое в ходе реализации Программы;

T_{n1} - нормативное значение индикатора, утвержденное Программой.

3. Оценка эффективности реализации Программы в целом определяется на основе расчетов по формуле:

$$E_M = \frac{T_{f1}}{T_{n1}} + \frac{T_{f2}}{T_{n2}} + \frac{T_{fn}}{T_{Nn}} \times 100\%,$$

где:

E - эффективность реализации Программы (процентов);

T_{f1}, T_{f2}, T_{fn} - фактические значения индикаторов, достигнутые в ходе реализации Программы;

T_{n1}, T_{n2}, T_{Nn} - нормативные значения индикаторов, утвержденные Программой;

M - количество индикаторов Программы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11
к федеральной целевой программе
"Экономическое и социальное развитие
Дальнего Востока и Байкальского
региона на период до 2018 года"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 декабря 2013 г. № 1128)

М Е Т О Д И К А

**расчета индикаторов и показателей эффективности реализации
федеральной целевой программы "Экономическое и социальное
развитие Дальнего Востока и Байкальского региона
на период до 2018 года"**

1. Целевые индикаторы и показатели эффективности реализации федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее - Программа) должны обеспечивать ежегодную, а также поквартальную оценку реализации Программы с целью принятия при необходимости своевременных управленческих решений по ее корректировке.

Для определения базовых значений целевых индикаторов и показателей были использованы данные Федеральной службы государственной статистики и результаты реализации федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

2. Целевой индикатор, касающийся прироста протяженности автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, по результатам строительства и реконструкции (км), определяется по формуле:

$$I_i = S_i - S_0,$$

где:

S_i - протяженность автомобильных дорог регионального и местного значения, введенных в текущем году;

S_0 - протяженность автомобильных дорог регионального и местного значения, введенных в базовом году.

Значение данного индикатора устанавливается исходя из мощностей объектов капитального строительства, включенных в Программу, имеющих положительные заключения на документацию органов государственной экспертизы, и планируемых сроков их реализации.

Источником указанных данных является ведомственная статистика.

3. Целевой индикатор, касающийся прироста производственной мощности российских портов (млн. тонн в год), определяется по формуле:

$$P_i = M_i - M_0 ,$$

где:

M_i - производственные мощности российских портов, достигнутые в текущем году;

M_0 - производственные мощности российских портов, достигнутые в базовом году.

4. Целевой индикатор, касающийся количества введенных в эксплуатацию после реконструкции аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий (единиц), характеризуется количеством введенных аэропортовых комплексов и посадочных площадок региональных и местных воздушных линий. Источником указанных данных является ведомственная статистика.

5. Целевой индикатор, касающийся строительства дополнительных главных путей (км), характеризуется протяженностью построенных дополнительных главных путей в текущем году. Источником указанных данных является ведомственная статистика.

6. Целевой индикатор, касающийся строительства разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (единиц), характеризуется количеством построенных разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в текущем году. Источником указанных данных является ведомственная статистика.

7. Целевой индикатор, касающийся перспективных грузопотоков, возможных к освоению на Восточном полигоне (млн. тонн в год), характеризуется массой грузов (тонн), перевозимых за год. Источником указанных данных является ведомственная статистика.

8. Целевой индикатор, касающийся грузооборота (млрд. т-км в год), определяется по формуле:

$$Q_i = M_i \times L,$$

где:

M_i - масса перевозимого за текущий год груза;

L - среднее расстояние перевозки груза."
