

## ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 15 апреля 1996 г. N 480

#### ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА ПЕРИОД ДО 2018 ГОДА"

Список изменяющих документов

(в ред. Постановлений Правительства РФ  
от 19.03.2002 N 169, от 18.12.2003 N 758,  
от 23.12.2004 N 834, от 07.07.2006 N 419,  
от 10.09.2007 N 571, от 21.11.2007 N 801,  
от 19.04.2008 N 286, от 02.06.2008 N 423,  
от 25.08.2008 N 644, от 10.01.2009 N 15,  
от 31.07.2009 N 633, от 28.11.2009 N 965,  
от 15.12.2009 N 1012, от 05.10.2010 N 796,  
от 08.12.2010 N 1004, от 29.06.2011 N 508,  
от 18.08.2011 N 690, от 20.12.2011 N 1059,  
от 22.12.2011 N 1110, от 17.04.2012 N 333,  
от 20.05.2012 N 511, от 24.09.2012 N 963,  
от 21.12.2012 N 1365, от 15.04.2013 N 343,  
от 25.10.2013 N 962, от 06.12.2013 N 1128,  
от 28.02.2015 N 185,

с изм., внесенными [Указом](#) Президента РФ от 23.04.1996 N 601,  
[распоряжением](#) Правительства РФ от 21.10.2004 N 1355-р)

В целях обеспечения условий для экономического и социального развития Дальнего Востока и Байкальского региона Правительство Российской Федерации постановляет:

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 06.12.2013 N 1128)

1. Утвердить федеральную целевую [программу](#) "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее именуется - Программа).

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 10.01.2009 N 15, от 06.12.2013 N 1128)

2 - 4. Утратили силу. - [Постановление](#) Правительства РФ от 19.03.2002 N 169.

5. Одобрительно отнестись к предложению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, находящихся на Дальнем Востоке и в Забайкалье, об образовании в установленном порядке фонда

реконструкции и развития Дальнего Востока и Забайкалья.

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
В.ЧЕРНОМЫРДИН

Утверждена  
Постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 15 апреля 1996 г. N 480

---

КонсультантПлюс: примечание.

[Указом](#) Президента РФ от 23.04.1996 N 601 Федеральной целевой программе экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996 - 2005 годы был присвоен статус президентской. В соответствии с [Постановлением](#) Правительства РФ от 06.12.2013 N 1128 указанная программа переименована в Федеральную целевую программу "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года".

---

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА  
"ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО  
ВОСТОКА  
И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА ПЕРИОД ДО 2018 ГОДА"  
Список изменяющих документов  
(в ред. Постановлений Правительства РФ от 06.12.2013 N 1128,  
от 28.02.2015 N 185)**

**ПАСПОРТ**

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	- <a href="#">Указ</a> Президента Российской Федерации от 22 сентября 1992 г. N 1118, постановление

Программы и дата ее утверждения	Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. N 480, <a href="#">распоряжение</a> Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. N 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	<p>- целью Программы является развитие транспортной и энергетической инфраструктуры для обеспечения ускоренного развития Дальнего Востока и Байкальского региона и улучшения инвестиционного климата в макрорегионе.</p> <p>Задачами Программы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>создание основы для повышения мобильности населения Дальнего Востока и Байкальского региона за счет осуществления реконструкции аэропортов регионального и местного значения</li> </ul>

<p>Целевые индикаторы и показатели эффективности реализации Программы</p>	<p>- оценка эффективности реализации Программы будет осуществляться с использованием индикаторов, сгруппированных в соответствии с решаемыми задачами.</p> <p>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).</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>строительства дополнительных главных путей (км);</li> <li>строительства разъездов на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (единиц);</li> <li>перспективных грузопотоков, возможных к освоению на Восточном полигоне (млн. тонн в год);</li> <li>грузооборота (млрд. т-км в год);</li> <li>прироста производственной мощности российских морских портов (млн. тонн в год).</li> </ul> <p>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)</p>
<p>Срок реализации Программы</p>	<p>- с 2014 по 2017 год (в один этап)</p>

Объемы и источники финансирования Программы - общий объем финансирования Программы на 2014 - 2017 годы составляет 696671,21 млн. рублей, в том числе за счет:  
средств федерального бюджета - 212612,46 млн. рублей;  
средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 10795,7 млн. рублей;  
внебюджетных средств - 473263,05 млн. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Ожидаемые результаты реализации Программы - 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. N 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 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 авиaperевозок 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. N 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 N 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, алюторцы, ительмены, камчадалы, кереки, 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 N 2](#).

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, находящихся в акционерной собственности, в рамках Программы приведены в [приложении N 3](#).

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, находящихся в федеральной собственности, в рамках Программы приведены в [приложении N 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 N 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 N 6](#).

Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы приведены в [приложении N 7](#).

Объемы финансирования Программы по источникам финансирования и направлениям расходования приведены в [приложении N 8](#). Расходы Программы капитального характера составляют 212612,46 млн. рублей, в том числе бюджетные инвестиции - 93768,94 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.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Методика детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках Программы, приведена в [приложении N 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 потребуется 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 Посьет.

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, Посьет, 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 развязок, 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 развития региональной аэропортовой сети предусматриваются реконструкция аэропортов Чокурдах, Нюрба, Нерюнгри, Сангар, Среднеколымск, Депутатский, Черский, Олекминск, Хандыга, Белая Гора, Верхневиллюйск, Виллюйск, Саккырыр, Тикси и строительство аэропорта Зырянка.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

### 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, Введенка - 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 696671,21 млн. рублей, в том числе за счет:

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

средств федерального бюджета - 212612,46 млн. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

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 46,26 млрд. рублей. Данная потребность будет обеспечена за счет средств федерального бюджета в размере 20,19 млрд. рублей, а также за счет средств

внебюджетных источников в размере 26,06 млрд. рублей.  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

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 N 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. N 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 N 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 N 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 N 11](#).

Приложение N 1  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

ПЕРЕЧЕНЬ  
ЦЕЛЕВЫХ ИНДИКАТОРОВ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
РЕАЛИЗАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И  
СОЦИАЛЬНОЕ  
РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА  
НА ПЕРИОД ДО 2018 ГОДА" <\*>

Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

	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
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)

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Всего	2	2	12	24
-------	---	---	----	----

в том числе:

Республика Саха (Якутия)	-	-	10	5
Приморский край	-	-	-	-
Хабаровский край	-	-	-	3
Амурская область	-	-	-	3
Камчатский край	2	1	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 N 2  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ  
ПО ГОСУДАРСТВЕННЫМ ЗАКАЗЧИКАМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ  
"ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА ПЕРИОД ДО 2018 ГОДА"  
Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

(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 <*>	696671,21	212612,46	10795,7	473263,05
	в том числе:				
	2014 год <*>	130730,35	21999,75	1912,3	106818,3
	2015 год	207100,19	72062,09	2871,3	132166,8
	2016 год	209929,53	76784,03	2525,3	130620,2
	2017 год	148911,14	41766,59	3486,8	103657,75
Росморречфлот	2014 - 2017 годы	46262,04	20197,64	-	26064,4

	В том числе:				
	2014 год	7657,18	3834,18	-	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	5428,2	5426,2	-	2
	2015 год	19979,14	19831,14	-	148

	2016 год	32309,36	32309,36	-	-
	2017 год	16004,6	16004,6	-	-
Росжелдор	2014 - 2017 годы	523412,1	76363,45	-	447048,6 5
	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	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 дорожного фонда в размере 1497,76 млн. рублей и дорожных фондов субъектов Российской Федерации в размере 488,93 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направленных на те же цели в 2014 году.

Приложение N 3  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

**МЕРОПРИЯТИЯ  
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	за счет средств

					средств федерального бюджета	консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации	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
			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	-	-	-	-
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 N 4  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

МЕРОПРИЯТИЯ  
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"

Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

(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	119983,34	93768,94	-	26214,4
			в том числе:				
			2014 год	13085,38	9260,38	-	3825
			2015 год	33239,7	25654,7	-	7585
			2016 год	45004,26	37604,26	-	7400
			2017 год	28654	21249,6	-	7404,4

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Росавиация

Всего			2014 - 2017 годы	73721,3	73571,3	-	150
-------	--	--	---------------------	---------	---------	---	-----

в том числе:

2014 год	5428,2	5426,2	-	2
2015 год	19979,14	19831,14	-	148
2016 год	32309,36	32309,36	-	-
2017 год	16004,6	16004,6	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием аэропорта Чокурдах	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017	1292,4	1292,4	-	-	
			годы	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	6272,08	6272,08	-	-	
			годы	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	-	-
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	-	-
			2017 год	643,89	643,89	-	-
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	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта	Республика Саха	1 объект	2014 - 2017 годы	358,84	358,84	-	-

Среднеколымск	(Якутия)		в том числе:				
			2014 год	20	20	-	-
			2015 год	161,77	161,77	-	-
			2016 год	177,07	177,07	-	-
			2017 год	-	-	-	-
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	-	-
Реконструкция аэропорта Хандыга	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	457	457	-	-
			в том числе:				
			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	328,55	328,55	-	-
			в том числе:				

			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	255,03	255,03	-	-
			в том числе:				
			2014 год	8	8	-	-
			2015 год	127,93	127,93	-	-
			2016 год	119,1	119,1	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Виллюйск	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017 годы	267,45	267,45	-	-
			в том числе:				
			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	335,64	335,64	-	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	12,8	12,8	-	-
			2015 год	192,93	192,93	-	-
			2016 год	129,91	129,91	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Строительство аэропорта Зырянка	Республика Саха (Якутия)	объект	2014 - 2017	7046,27	7046,27	-	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	199	199	-	-
			2015 год	2121	2121	-	-
			2016 год	3000	3000	-	-
			2017 год	1726,27	1726,27	-	-
(в ред. <a href="#">Постановления</a> Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)							
Реконструкция аэропорта Тикси	Республика Саха (Якутия)	1 объект	2014 - 2017	200	200	-	-
			годы				
			в том числе:				

			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	1400	1400	-	-
			в том числе:				
			2014 год	1400	1400	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта Палана	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	200,3	200,3	-	-
			в том числе:				
			2014 год	200,3	200,3	-	-
			2015 год	-	-	-	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

Реконструкция аэропорта Никольское	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	356,8	206,8	-	150
в том числе:							
				2014 год	2	-	2
				2015 год	354,8	206,8	148
				2016 год	-	-	-
				2017 год	-	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

Строительство аэропорта Тилички	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	4136,8	4136,8	-	-
в том числе:							
				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	1591,2	1591,2	-	-
в том числе:							

2014 год	703,6	703,6	-	-
2015 год	353,2	353,2	-	-
2016 год	534,4	534,4	-	-
2017 год	-	-	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

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	-	-
2017 год	504,9	504,9	-	-

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	-	-

			2017 год	728,06	728,06	-	-
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	-	-
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	-	-
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	-	-
			2017 год	593,27	593,27	-	-

Реконструкция аэропорта Беринговский	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017	1868,49	1868,49	-	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	104	104	-	-
			2016 год	1086	1086	-	-
			2017 год	678,49	678,49	-	-
Реконструкция аэропорта Залив Креста	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017	1886,99	1886,99	-	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	107	107	-	-
			2015 год	530	530	-	-
			2016 год	950	950	-	-
			2017 год	299,99	299,99	-	-
Реконструкция аэропорта Кепервеем	Чукотский автономный округ	1 объект	2014 - 2017	2131,49	2131,49	-	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	105	105	-	-

			2015 год	610,19	610,19	-	-
			2016 год	1063	1063	-	-
			2017 год	353,3	353,3	-	-
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	-	-
			2017 год	625,76	625,76	-	-
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	-	-
Реконструкция	Амурская	1 объект	2014 - 2017	1711,53	1711,53	-	-

аэропорта Экимчан	область		годы				
			в том числе:				
			2014 год	97	97	-	-
			2015 год	464,53	464,53	-	-
			2016 год	800	800	-	-
			2017 год	350	350	-	-
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	-	-
			2017 год	250	250	-	-
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	-	-
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	-	-
Реконструкция аэропорта Северо- Эвенск	Магаданская область	1 объект	2014 - 2017 годы	1902,26	1902,26		
			в том числе:				
			2014 год	108	108	-	-
			2015 год	542,48	542,48	-	-
			2016 год	1251,78	1251,78	-	-
			2017 год	-	-	-	-
Реконструкция аэропорта Сеймчан	Магаданская область	1 объект	2014 - 2017 годы	1713	1713	-	-
			в том числе:				
			2014 год	110	110	-	-
			2015 год	1603	1603	-	-
			2016 год	-	-	-	-

			2017 год	-	-	-	-
			Росморречфлот				
Всего			2014 - 2017 годы	46262,04	20197,64	-	26064,4
			в том числе:				
			2014 год	7657,18	3834,18	-	3823
			2015 год	13260,56	5823,56	-	7437
			2016 год	12694,9	5294,9	-	7400
			2017 год	12649,4	5245	-	7404,4
(в ред. <a href="#">Постановления</a> Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)							
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	Чукотский	366 пог.	2014 - 2017	1160,1	1100,1	-	60

объектов федеральной собственности в морском порту Певек	автономный округ	метров	годы				
			в том числе:				
			2014 год	142	119	-	23
			2015 год	318,8	281,8	-	37
			2016 год	350	350	-	-
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	-	-
Реконструкция объектов федеральной собственности (гидротехнических сооружений) в морском порту	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	-	-

Магадан			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	-	-
Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино - Холмск в морском порту Ванино <3>	Хабаровский край	420 метров	2014 - 2017 годы	1037,86	1037,86	-	-
			в том числе:				
			2014 год	1,8	1,8	-	-
			2015 год	350,5	350,5	-	-
			2016 год	353,3	353,3	-	-
			2017 год	332,26	332,26	-	-
Строительство причала в портовом пункте	Камчатский край	1 объект	2014 - 2017 годы	649,5	649,5	-	-

Оссора

в том числе:

2014 год	30	30	-	-
2015 год	10	10	-	-
2016 год	350	350	-	-
2017 год	259,5	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  
11060 260 - 10800

в том числе:

2014 год	-	-	-	-
2015 год	3630	30	-	3600
2016 год	3630	30	-	3600
2017 год	3800	200	-	3600

Строительство нового специализированного порта на Дальневосточном побережье Российской Федерации для облегчения доступа к портовой

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	-	-
2016 год	4734,68	934,68	-	3800

инфраструктуре малых и средних угледобывающих с предприятий <5>			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	-	-	-	-
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	Сахалинская область	200 пог. метров	2014 - 2017 годы	915	915	-	-

объектов федеральной собственности (гидротехнические сооружения) морского терминала Углегорск морского порта Шахтерск			в том числе:				
			2014 год	-	-	-	-
			2015 год	15,3	15,3	-	-
			2016 год	28,8	28,8	-	-
			2017 год	870,9	870,9	-	-
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	-	-

			2017 год	450	450	-	-
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	-	-	-	-
Реконструкция портового пункта в пос. Палана <8>	Камчатский край	4 швартовых места	2014 - 2017 годы	473,9	473,9	-	-
			в том числе:				
			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	Камчатский край	4000 пасс. в год	2014 - 2017 годы	1303,9	1303,9	-	-
			в том числе:				

пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в с. Никольское	2014 год	-	-	-	-
	2015 год	413,5	413,5	-	-
	2016 год	430	430	-	-
	2017 год	460,4	460,4	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

---

-----  
<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 N 5  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

МЕРОПРИЯТИЯ  
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"  
Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

(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	-

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	-
Строительств о и реконструкци я участков автомобильно й дороги региональног о и местного значения "Амга"	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	-	-	-	-

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 -	Республика Бурятия	28,9 км	2014 - 2017	1393,6	1296,3	97,3	-
			годы				
			в том числе:				
			2014 год	579,8	539,9	39,9	-
			2015 год	813,8	756,4	57,4	-
			2016 год	-	-	-	-
			2017 год	-	-	-	-

Курумкан -  
Новый Уоян)

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,	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	-

участок  
 Могойтуй -  
 Первомайски  
 й - Казаново  
 автомобильно  
 й дороги  
 Могойтуй -  
 Сретенск -  
 Олочи) <\*>

Строительств о и реконструкци я участков автомобильны х дорог региональног о и местного значения (Тайшет - Чуна - Братск, Иркутск - Листвянка)	Иркутская область	114 км	2014 -	9284,5	5570,7	3713,8	-
			2017				
			годы				
			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	-
Строительств о и реконструкци я участков	Камчатский край	82,8 км	2014 -	4741,8	4267,6	474,2	-
			2017				
			годы				
			в том				

автомобильны х дорог региональног о и местного значения (Петропавлов ск- Камчатский - Мильково - Ключи - Усть- Камчатск, Анавгай - Палана)			числе:				
			2014 год	968	851,2	116,8	-
			2015 год	1493,3	1364	129,3	-
			2016 год	1188,9	1070	118,9	-
			2017 год	1091,6	982,4	109,2	-
Строительств о и реконструкци я участков автомобильны х дорог региональног о и местного значения (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	-			

автомобильна  
я дорога от  
автомобильно  
й дороги  
федерального  
значения  
Хабаровск -  
Владивосток  
до  
автомобильно  
й дороги  
Владивосток -  
Находка -  
порт  
Восточный)

Строительств о и реконструкци я участков автомобильны х дорог региональног о и местного значения (Хабаровск - Лидога - Ванино с	Хабаровски й край	116,8 км	2014 - 2017 годы  в том числе:  2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	6507,66  2819,56 1912,57 1296,64 478,89	5863,06  2537,56 1761,27 1166,94 397,29	644,6  282 151,3 129,7 81,6	-  - - -
--	----------------------	----------	---	--	--	--	----------------------

подъездом к г.  
Комсомольск  
у-на-Амуре,  
Селихино -  
Николаевск-  
на-Амуре,  
Комсомольск-  
на-Амуре -  
Березовый -  
Амгунь -  
Могды -  
Чегдомын)

Строительств о и реконструкци я участков автомобильны х дорог региональног о и местного значения (Благовещенс к - Свободный с обходом г. Свободный, Зея - Тыгда	Амурская область	24,1 км	2014 - 2017 годы  в том числе:  2014 год 2015 год 2016 год 2017 год	4588,3  666,7 833,3 888,9 2199,4	4129,5  600 750 800 1979,5	458,8  66,7 83,3 88,9 219,9	-  - - -
---	---------------------	---------	---	---	---	--	----------------------

<\*\*\*>

Введенювка -  
Февральск -  
Экимчан со  
строительство  
м мостового  
перехода  
через р.  
Селемджа на  
303 км,  
мостовой  
переход через  
р. Зея в г.  
Благовещенск  
е)

Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного значения (Палатка - Кулу - Нексикан)	Магаданская область	25,4 км	2014 - 2017 годы  в том числе:	3435	3091,5	343,5	-
			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	-

<\*\*\*\*\*>

мостовой  
переход через  
р. Армань на  
км 52  
автомобильно  
й дороги  
Магадан -  
Балаганное -  
Талон,  
Колыма -  
Омсукчан -  
Омолон -  
Анадырь на  
территории  
Магаданской  
области)

Строительств о и реконструкци я участков автомобильно й дороги региональног о и местного значения (Южно-	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	-

Сахалинск - Оха)			2017 год	1800	900	900	-
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	-
			2017 год	-	-	-	-
Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального и местного	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	-

значения	2016 год	1293,9	1035,1	258,8	-
(Кольма -	2017 год	950,7	760,6	190,1	-
Омсукчан -					
Омолон -					
Анадырь на					
территории					
Чукотского					
автономного					
округа,					
участок					
Омолон -					
Анадырь с					
подъездами					
до Билибино,					
Комсомольск					
ого и					
Эгвекинота)					
<*****>					

---

-----  
<\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1497,76 млн. рублей и дорожных фондов субъектов Российской Федерации в размере 488,93 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1,66 млн. рублей и дорожного фонда Забайкальского края в размере 182,07 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 105,28 млн. рублей и дорожного фонда Приморского края в размере 116,05 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1296,84 млн. рублей и дорожного фонда Амурской области в размере 130 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 27,79 млн. рублей и дорожного фонда Магаданской области в размере 10,83 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 66,19 млн. рублей и дорожного фонда Чукотского автономного округа в размере 49,98 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

Приложение N 6  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И  
СОЦИАЛЬНОЕ  
РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА  
ПЕРИОД

ДО 2018 ГОДА" ПО СУБЪЕКТАМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Субъект Российской Федерации	Срок реализации	Объем финансирования			
		всего	в том числе		
			за счет средств федеральн ого бюджета	за счет средств консолидир ованных бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюдж етных средств <*>
Всего	2014 - 2017 годы <*>	696671,21	212612,46	10795,7	473263,0 5
	в том числе:				
	2014 год <*>	130730,35	21999,75	1912,3	106818,3
	2015 год	207100,19	72062,09	2871,3	132166,8
	2016 год	209929,53	76784,03	2525,3	130620,2
	2017 год	148911,14	41766,59	3486,8	103657,7 5
Республика	2014 - 2017	6363,6	6266,3	97,3	-

Бурятия	годы				
	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	-	-
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	29424,21	28800,01	474,2	150
	в том числе:				
	2014 год	4341,94	4223,14	116,8	2
	2015 год	6635,55	6358,25	129,3	148
	2016 год	11553,24	11434,34	118,9	-
	2017 год	6893,48	6784,28	109,2	-
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
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	-
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	-
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	-
Межрегиональные проекты (модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодородных магистралей с	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

развитием  
пропускных и  
провозных  
способностей)

---

-----  
<\*> 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 дорожного фонда в размере 1497,76 млн. рублей и дорожных фондов субъектов Российской Федерации в размере 488,93 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направленных на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1,66 млн. рублей и дорожного фонда Забайкальского края в размере 182,07 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 105,28 млн. рублей и дорожного фонда Приморского края в размере 116,05 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1296,84 млн. рублей и дорожного фонда Амурской области в размере 130 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 27,79 млн. рублей и дорожного фонда Магаданской области в размере 10,83 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

<\*\*\*\*\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 66,19 млн. рублей и дорожного фонда Чукотского автономного округа в размере 49,98 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

Приложение N 7  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

ПРАВИЛА

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"  
Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)

1. Настоящие Правила устанавливают порядок предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Дальнего Востока и Байкальского региона, на софинансирование их расходных обязательств, связанных с реализацией мероприятий, предусмотренных федеральной целевой программой "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (далее соответственно - Программа, субсидии).

2. Субсидии предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации в соответствии со сводной бюджетной росписью федерального бюджета в пределах лимитов бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период Федеральному дорожному агентству (далее - главный распорядитель средств федерального бюджета), в целях софинансирования мероприятий по строительству (реконструкции) объектов дорожного хозяйства (участков автомобильных дорог регионального и местного значения), находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, и (или) предоставления субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование соответствующих объектов капитального строительства муниципальной собственности (далее - объекты капитального строительства).

3. Условиями предоставления и расходования субсидий являются:

а) наличие в государственной программе субъекта Российской Федерации указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил мероприятий, на софинансирование которых предоставляются субсидии;

б) наличие в законе о бюджете субъекта Российской Федерации на текущий финансовый год и плановый период бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение расходных обязательств субъекта Российской Федерации, связанных с реализацией мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил. Объем таких бюджетных ассигнований определяется исходя из необходимости достижения значений показателей результативности использования субсидий, установленных соглашением между главным распорядителем средств федерального бюджета и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Федерации (далее - орган исполнительной власти) о предоставлении субсидий (далее - соглашение).

4. Критериями отбора субъектов Российской Федерации для предоставления субсидии на реализацию указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил мероприятий являются наличие в государственных программах субъекта Российской Федерации и (или) муниципальных программах мероприятий, направленных на развитие дорожного хозяйства, а также выполнение условий предоставления и расходования субсидий, предусмотренных [пунктом 3](#) настоящих Правил.

5. В целях определения размера и срока перечисления субсидии орган исполнительной власти до 1 декабря года, предшествующего году предоставления субсидии, представляет главному распорядителю средств федерального бюджета заявку по форме, которая устанавливается главным распорядителем средств федерального бюджета, с приложением копий утвержденной в установленном порядке проектной документации на объекты капитального строительства, получившие положительные заключения государственной экспертизы, а также положительных заключений государственной экспертизы о проверке достоверности определения сметной стоимости таких объектов.

6. В случае если субъектом Российской Федерации нарушены условия представления заявки на получение субсидии, установленные [пунктом 5](#) настоящих Правил, высвободившиеся средства подлежат перераспределению между субъектами Российской Федерации, указанными в [пункте 1](#) настоящих Правил, обеспечившими соблюдение условий предоставления субсидии. Размер перераспределяемого высвободившегося объема субсидий между бюджетами субъектов Российской Федерации в таком случае определяется по формуле, указанной в [пункте 14](#) настоящих Правил.

7. Предоставление субсидий осуществляется на основании соглашения.

8. Соглашение предусматривает:

а) размер предоставляемой субсидии, порядок, условия и сроки ее перечисления в бюджет субъекта Российской Федерации, а также объем бюджетных ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации и (или) муниципальных бюджетов на реализацию соответствующих расходных обязательств;

б) значения показателей результативности использования субсидии и обязательства субъекта Российской Федерации по их достижению;

в) перечень объектов капитального строительства, финансирование которых будет осуществляться за счет субсидий, и обязательства субъекта Российской Федерации по соблюдению графика выполнения мероприятий по строительству (реконструкции) указанных объектов в пределах установленной стоимости строительства (реконструкции) - в отношении субсидий, предоставляемых на софинансирование строительства (реконструкции, в том числе с элементами реставрации, технического перевооружения) объектов капитального строительства;

г) обязательства субъекта Российской Федерации по согласованию с

Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока государственных программ субъектов Российской Федерации (муниципальных программ), софинансируемых за счет средств федерального бюджета, и внесению в них изменений, которые влекут изменения объемов финансирования и (или) показателей результативности государственных программ субъектов Российской Федерации (муниципальных программ) и (или) изменение состава мероприятий указанных программ, на финансовое обеспечение которых предоставляются субсидии;

д) реквизиты правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего расходное обязательство субъекта Российской Федерации, в целях софинансирования которого предоставляется субсидия;

е) сроки и порядок представления отчетности об осуществлении расходов бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых является субсидия, о достижении значений показателей результативности использования субсидии и об исполнении графика выполнения мероприятий по строительству (реконструкции) объектов капитального строительства;

ж) порядок осуществления контроля за выполнением субъектом Российской Федерации обязательств, предусмотренных соглашением;

з) последствия недостижения субъектом Российской Федерации установленных значений показателей результативности использования субсидии и несоблюдения графика выполнения мероприятий по строительству (реконструкции) объектов капитального строительства;

и) иные условия, регулирующие порядок предоставления субсидии.

9. Форма соглашения утверждается Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации.

10. Главный распорядитель средств федерального бюджета вправе заключать соглашение на 3-летний срок в соответствии с утвержденной формой.

11. Внесение в соглашение изменений, предусматривающих ухудшение значений показателей результативности использования субсидии, а также увеличение сроков реализации предусмотренных соглашением мероприятий, не допускается в течение всего периода действия соглашения, за исключением случаев, если выполнение условий предоставления субсидии оказалось невозможным вследствие обстоятельств непреодолимой силы, изменения значений целевых показателей и индикаторов государственных программ Российской Федерации, а также в случае существенного (более чем на 20 процентов) сокращения размера субсидии.

12. К соглашению прилагаются перечень объектов капитального строительства, предусмотренный **подпунктом "в" пункта 8** настоящих Правил, с указанием наименований, адресов (при наличии), стоимости (предельной стоимости), реквизитов положительного заключения об эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденного в порядке,

предусмотренном [Правилами](#) проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. N 590 "О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения", а также график выполнения мероприятий по проектированию и (или) строительству соответствующих объектов.

13. Распределение субсидий между бюджетами субъектов Российской Федерации осуществляется согласно [приложению N 5](#).

14. Размер перераспределяемого высвободившегося объема субсидий, предоставляемых бюджету  $i$ -го субъекта Российской Федерации ( $C_i$ ), обеспечившему соблюдение условий предоставления субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на создание объектов капитального строительства, определяется по формуле:

$$C_i = O_{\text{фб}} \times \frac{K_i}{\sum_{i=1}^p K_i},$$

где:

$O_{\text{фб}}$  - размер высвободившихся бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на соответствующий финансовый год на софинансирование мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил;

$K_i$  - коэффициент стоимости мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил,  $i$ -го субъекта Российской Федерации;

$p$  - количество субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Дальнего Востока и Байкальского региона.

15. Коэффициент стоимости мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил,  $i$ -го субъекта Российской Федерации ( $K_i$ ) определяется по формуле:

$$K_i = \frac{\sum_{j=1}^{KP} CT_{ij}}{\sum_{i=1}^p \left[ \sum_{j=1}^{KP} CT_{ij} \right]},$$

где:

$CT_{ij}$  - объем затрат *i*-го субъекта Российской Федерации на реализацию мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил, в соответствующем финансовом году в пределах общей стоимости проекта, не превышающей предельного значения, определяемого главным распорядителем средств федерального бюджета;

КП - количество объектов капитального строительства *i*-го субъекта Российской Федерации в рамках мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил, но не более предельного значения, определяемого главным распорядителем средств федерального бюджета.

16. Если иное не установлено нормативными правовыми актами и поручениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, содержащими указания на особенности их реализации, уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидий в 2015 году устанавливается в соответствии с [приложением N 5](#) к Программе, в 2016 году и последующих годах не может быть менее 70 процентов расходного обязательства, а для высокودотационных субъектов Российской Федерации устанавливается равным 95 процентам расходного обязательства.

17. В случае если при заключении соглашения размер средств, предусмотренных в бюджете субъекта Российской Федерации на реализацию мероприятий, указанных в [пункте 2](#) настоящих Правил, меньше размера, установленного в соответствии с [подпунктом "б" пункта 3](#) настоящих Правил, размер субсидии, предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации в текущем финансовом году, подлежит пропорциональному сокращению.

18. В случае уменьшения потребности в субсидии субъекта Российской Федерации в текущем финансовом году в соответствии с заявкой, указанной в [пункте 5](#) настоящих Правил, размер субсидии, предоставляемой бюджету субъекта Российской Федерации в текущем финансовом году, подлежит соответствующему сокращению.

19. Соглашение должно быть заключено не позднее 1 июня текущего финансового года.

В случае отсутствия на 1 июня текущего финансового года заключенного соглашения размер субсидии, предусмотренный бюджету субъекта Российской Федерации в федеральном бюджете на текущий финансовый год, подлежит перераспределению.

Решение о перераспределении не принимается в случае, если соглашение не было заключено в силу обстоятельств непреодолимой силы.

20. Высвободившиеся средства, образовавшиеся в соответствии с [пунктами 17 - 19](#) настоящих Правил по состоянию на 1 июня текущего финансового года, подлежат перераспределению между субъектами Российской Федерации, имеющими право на получение субсидий в соответствии с настоящими Правилами.

Перераспределение субсидий осуществляется на основании письменных

обращений органов исполнительной власти в адрес главного распорядителя средств федерального бюджета об увеличении годового размера выделяемых субсидий пропорционально удельному весу дополнительной потребности субъекта Российской Федерации в субсидии в общем объеме дополнительной потребности субъектов Российской Федерации в субсидии с учетом фактического освоения средств, предусмотренных в соглашениях, за отчетный период при выполнении требований и условий, указанных в [пунктах 3 и 4](#) настоящих Правил.

21. Адресное (пообъектное) распределение субсидии устанавливается соглашением.

22. Перечисление субсидий в бюджеты субъектов Российской Федерации, возврат средств из бюджетов субъектов Российской Федерации в федеральный бюджет в случае нарушения обязательств, предусмотренных соглашением, и их последующее использование осуществляются в соответствии с [пунктами 14 - 20, 22 и 23](#) Правил формирования, предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2014 г. N 999 "О формировании, предоставлении и распределении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации".

23. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации представляет главному распорядителю средств федерального бюджета ежеквартально, не позднее 15-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, сведения об исполнении графика выполнения мероприятий по проектированию и (или) строительству объектов капитального строительства, а также отчет об исполнении условий предоставления субсидии, о достижении значений целевых показателей результативности использования субсидии, установленных соглашением, по форме, утверждаемой главным распорядителем средств федерального бюджета.

Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации несет ответственность за своевременность представления указанных сведений и отчета и достоверность содержащихся в нем сведений.

24. Оценка эффективности использования субсидии субъектом Российской Федерации в отчетном финансовом году осуществляется главным распорядителем средств федерального бюджета на основании сравнения установленных соглашением и фактически достигнутых субъектом Российской Федерации по итогам отчетного финансового года значений такого показателя результативности использования субсидии, как прирост протяженности автомобильных дорог регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

25. Не использованный на 1 января текущего финансового года остаток субсидии подлежит возврату в доход федерального бюджета органами государственной власти субъектов 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 бюджетным законодательством Российской Федерации.

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.

В соответствии с решением главного распорядителя средств федерального бюджета о наличии потребности в не использованном на 1 января текущего финансового года остатке субсидии указанные средства в размере, не превышающем такой остаток, могут быть возвращены в бюджет субъекта Российской Федерации в текущем финансовом году на те же цели в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации.

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

Приложение N 8  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

**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  
Список изменяющих документов  
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 28.02.2015 N 185)**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Источники финансирования и направления расходования	Объем финансирования				
	всего	в том числе			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Росавиация					
Всего	73721,3	5428,2	19979,14	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	2	148	-	-
Росморречфлот					
Всего	46262,04	7657,18	13260,56	12694,9	12649,4
Федеральный бюджет - всего	20197,64	3834,18	5823,56	5294,9	5245

в том числе капитальные вложения	20197,64	3834,18	5823,56	5294,9	5245
из них бюджетные инвестиции	20197,64	3834,18	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	10795,7	1912,3 <*>	2871,3	2525,3	3486,8

субъектов  
Российской  
Федерации

Росжелдор

Всего	523412,1	102993,3	159386,72	152778,73	108253,35
Федеральный бюджет - всего	76363,45	-	34804,92	29558,53	12000
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	696671,21	130730,35	207100,19	209929,53	148911,14
		<*>			
Федеральный бюджет - всего	212612,46	21999,75	72062,09	76784,03	41766,59
		<*>			
в том числе капитальные вложения	212612,46	21999,75	72062,09	76784,03	41766,59
		<*>			
из них:					
бюджетные инвестиции	93768,94	9260,38	25654,7	37604,26	21249,6
субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации	38725,86	8985,16	11602,47	9621,24	8516,99
		<*>			
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	106818,3	132166,8	130620,2	103657,75

-----  
<\*> Без учета средств Федерального дорожного фонда в размере 1497,76 млн. рублей и дорожных фондов субъектов Российской Федерации в размере 488,93 млн. рублей, не использованных в 2013 году и направляемых на те же цели в 2014 году.

Приложение N 9  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

МЕТОДИКА  
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 N 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 укрупненных 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 укрупненного инвестиционного проекта и включения объектов капитального строительства в федеральную адресную инвестиционную программу организует строительство конкретных объектов с учетом требований законодательства Российской Федерации.

Приложение N 10  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

**МЕТОДИКА  
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 N 11  
к федеральной целевой программе  
"Экономическое и социальное развитие  
Дальнего Востока и Байкальского региона  
на период до 2018 года"

МЕТОДИКА  
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.

---