

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 18 ноября 2011 г. N 2074-р

1. Утвердить прилагаемую Стратегию социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года (далее - Стратегия).
2. Минрегиону России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации по согласованию с полномочным представителем Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе и заинтересованными организациями представить в 6-месячный срок в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии.
3. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и иных программных документов.
4. Органам государственной власти субъектов Российской Федерации рекомендовать руководствоваться положениями Стратегии при разработке региональных целевых программ и иных программных документов.
5. Минрегиону России обеспечить контроль за реализацией положений Стратегии при согласовании государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и иных программных документов с учетом комплексного территориального развития регионов.

Председатель Правительства Российской Федерации В.ПУТИН

Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2011 г. N 2074-р

СТРАТЕГИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

Раздел IV. Состояние и перспективы развития общерегиональной инфраструктуры

1. Развитие транспортной инфраструктуры

Транспортный комплекс Северо-Западного федерального округа играет важную роль в экономике региона и всей Российской Федерации. Благодаря уникальному географическому положению и непосредственной близости к странам Европейского Союза и крупнейшим портам Европы через округ проходит существенная доля международных грузов страны в рамках международных транспортных коридоров. В непосредственной близости от северного побережья округа расположена трасса Северного морского пути.

Наличие морских портов, достаточно развитой сети железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, Северного морского пути, Волго-Балтийского водного пути, а также трубопроводного транспорта, обеспечивающего как внутренние потребности региона, так и экспорт нефти, газа и продукции их переработки, делает Северо-Западный федеральный округ стратегически важным для экономики и национальной безопасности страны.

Роль транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа в обеспечении работы транспортной системы Российской Федерации определяется в первую очередь специализацией и пропускной способностью транспортной инфраструктуры, обеспечивающей импорт и экспорт российских грузов, а также способностью создать условия для устойчивого развития предприятий округа.

Северо-Западный федеральный округ занимает значительное место во внешней торговле России - в 2010 году около 30 процентов внешнеторговых грузов страны было перевезено через территорию округа.

За последние годы наблюдается существенный рост спроса на услуги транспортного комплекса, что связано как с развитием международной торговли, так и с возросшими объемами производства отраслей экономики. Северо-Западный федеральный округ является лидером в России по темпам роста контейнерного грузопотока, а также по темпам развития сетевой торговли и сборочных

производств международных концернов. Транспорт оказывает значительное влияние на повышение конкурентоспособности экономики округа.

Транспортный комплекс и дорожное хозяйство являются крупнейшими потребителями продукции различных отраслей промышленности, включая отрасли транспортного машиностроения, производства строительных материалов и оборудования. Для обеспечения потребностей транспортного комплекса должна быть проведена масштабная модернизация транспортного машиностроения, направленная на создание конкурентоспособных производств по выпуску современных видов продукции. Высокий спрос на современные транспортные средства, включая железнодорожную и авиационную технику, морские и речные суда (в том числе контейнерные суда, нефтеналивные танкеры, продуктово- и газовозы, суда усиленного ледового класса и др.), автомобили, соответствующие экологическим нормам Евро-4 и Евро-5, городской пассажирский транспорт и дорожно-строительную технику, предопределяет перспективы развития промышленности Северо-Западного федерального округа. Эти направления связаны с реализацией технологических платформ, касающихся применения инновационных технологий для повышения эффективности строительства, содержания и безопасности автомобильных и железных дорог, а также высокоскоростного интеллектуального железнодорожного транспорта.

Морской транспорт играет важную роль в обеспечении внешнеэкономических связей России и развитии экономики Северо-Западного федерального округа, выполняя экспортно-импортные, транзитные и каботажные (в том числе арктические) морские перевозки. В труднодоступных районах Крайнего Севера морской транспорт зачастую является единственным видом транспорта, способным перевозить крупные партии грузов, обеспечивая жизнедеятельность малочисленных народов Севера и освоение природных богатств страны. Указанный вид транспорта обеспечивает прямую транспортную связь с Калининградской областью без пересечения территорий других государств.

Внутренний водный транспорт, являясь неотъемлемой составной частью транспортного комплекса округа, обеспечивает региональные и международные перевозки. Внутренние водные пути округа связаны со стратегически важными морскими бассейнами (Балтийским, Северным, Каспийским, Азово-Черноморским).

Развитие внутреннего водного транспорта имеет важное значение для Архангельской области, Республики Коми и Ненецкого автономного округа, где сеть железных и автомобильных дорог недостаточно развита.

Значительная часть внутренних водных путей Северо-Западного федерального округа входит в состав важнейших внутренних водных путей международного значения, в том числе международного транспортного коридора "Север - Юг".

Северо-Западный федеральный округ, часть которого расположена севернее Полярного круга, включает целый ряд районов, доступность которых обеспечивается только посредством воздушного транспорта. В Республике Коми, Архангельской и Мурманской областях, Ненецком автономном округе обслуживание отдаленных населенных пунктов осуществляется преимущественно воздушным транспортом. Аэропортовый комплекс включает в себя 66 аэропортов, в том числе 7 международных.

Автомобильный транспорт лидирует по объему перевозок грузов и пассажиров в Северо-Западном федеральном округе и занимает ведущее место во внешнеторговых автомобильных перевозках Российской Федерации. Через пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, находящиеся на территории округа, перевозится около трети общего объема внешнеторговых грузов, транспортировка которых осуществляется автомобильным транспортом.

По территории Северо-Западного федерального округа проходит ряд международных транспортных коридоров, в состав которых включены основные федеральные дороги "Скандинавия", "Россия", "Кола", "Холмогоры", "Вятка", Калининград - Черняховск - Нестеров и др.

Наблюдается существенная дифференциация субъектов Российской Федерации по уровню обеспеченности автомобильными дорогами. В настоящее время более одной третьей сельских населенных пунктов Северо-Западного федерального округа не обеспечены постоянной связью дорог с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования. Из-за плохого состояния дорожной сети и отсутствия дорог с твердым покрытием в сельской местности наблюдается падение объемов сельскохозяйственного производства и отток населения из этих районов. Ненецкий автономный округ отрезан от сети автомобильных и железных дорог России. Крупные промышленные центры Республики Коми (гг. Печора, Инта, Воркута) также не имеют автотранспортной связи даже со столицей республики.

Нехватка широтных магистралей сдерживает социально-экономическое развитие субъектов Северо-Западного федерального округа, затрудняет их сотрудничество и интеграцию с Уральским федеральным округом и другими регионами России.

Структура сети региональных дорог во многих субъектах Российской Федерации повторяет общие недостатки сети федеральных дорог - связь соседних районных центров или близко расположенных

сельских населенных пунктов часто осуществляется соответственно через региональные и районные центры, что приводит к перепробегу автомобильного транспорта и перегрузке автомобильных дорог около региональных центров.

К основным проблемам транспортного обеспечения потребностей экономики и населения Северо-Западного федерального округа относятся:

недостаточная плотность развития транспортной инфраструктуры, несовершенство структуры транспортной сети, нехватка широтных магистралей;

недостаточная пропускная способность транспортной инфраструктуры на ряде направлений, обслуживающей мощные грузо- и пассажиропотоки;

перегрузка значительной части автомобильных дорог федерального значения и железных дорог;

несоответствие автомобильных дорог нормативным требованиям. Доля протяженности автомобильных дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 75 процентов их общей протяженности. В Архангельской и Вологодской областях, а также Ненецком автономном округе из всей протяженности дорог регионального значения более 90 процентов дорог не соответствуют нормативным требованиям;

недостаточный уровень конкурентоспособности транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа на мировом рынке транспортных услуг. Рост международных перевозок, в том числе транзитных, сдерживается из-за нехватки терминально-логистических центров и объектов сервиса, неэффективной системы документооборота, а также длительной задержки грузов на границе;

высокая степень износа основных фондов транспортного комплекса (на внутреннем водном транспорте - свыше 70 процентов, на автомобильном, морском и воздушном видах транспорта - более 40 процентов, на железнодорожном транспорте - свыше 20 процентов). Высокой степенью износа характеризуется состояние целого ряда трубопроводов;

регулярные заторы движения, вызывающие потери времени, рост транспортных расходов и ухудшение экологической ситуации в крупных и крупнейших городах округа.

Северо-Западный федеральный округ в недостаточной степени использует преимущества своего выгодного географического положения. Международные грузы следуют по территории в основном транзитом, создавая дополнительную нагрузку на транспортную инфраструктуру и окружающую среду. При этом добавленную стоимость от переработки международных грузов, следующих по территории округа, получают в основном соседние государства (Финляндия и страны Балтии), а также другие регионы России.

В округе отмечается дефицит качественных услуг, связанных с терминальной обработкой, совершением таможенных операций, складированием, хранением, консолидированием и формированием товарных партий для отправления в регионы России и зарубежные страны.

Транспортный комплекс Северо-Западного федерального округа еще не может в полной мере удовлетворить требования населения и отраслей экономики страны, а также предоставить российским и зарубежным потребителям услуги на уровне, соответствующем мировым стандартам.

Уникальное геополитическое положение Северо-Западного федерального округа является основным конкурентным преимуществом на мировом рынке транспортно-логистических услуг. Одним из самых привлекательных вариантов снижения зависимости российской экономики от цен на энергоресурсы является обслуживание транзитного моста между Европой и Азией. Транспортный комплекс округа может стать составляющей глобальной системы производства.

На развитие транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа в наибольшей степени будут оказывать влияние следующие факторы:

увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров по территории округа, что будет связано с постепенным ростом реальных доходов населения, повышением объемов производства, а также расширением международного и межрегионального обмена;

диверсификация экономики приведет к росту спроса на грузоперевозки, обеспечивающие регулярную доставку товаров небольшими партиями, надежность, высокую скорость и точность графика товародвижения, поэтому наиболее высокими темпами будет расти спрос на автомобильные перевозки, логистические и терминально-складские услуги, а также на перевозку готовых изделий;

наиболее динамично будет расти спрос на перевозку импортных грузов (прежде всего машин и оборудования для модернизации российских предприятий), а также на потребительские товары по мере роста реальных доходов населения;

освоение природных богатств континентального шельфа арктической зоны Российской Федерации;

формирование единого экономического пространства и Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества позволит упростить и ускорить прохождение грузов по территориям России, Казахстана и Белоруссии, что приведет к росту грузопотоков, проходящих по территории округа. Этому также будет способствовать создание нового международного маршрута Европа - западный Китай;

коммерческая эксплуатация Северного морского пути.

Развитие транспортного комплекса в Северо-Западном федеральном округе повлечет за собой увеличение спроса на транспортно-логистические услуги, что потребует соответствующего развития транспортной и терминально-складской инфраструктуры.

К преимуществам транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа относятся:

выгодное географическое положение, позволяющее организовать эффективные транзитные перевозки и улучшить транспортную доступность основных мировых рынков для субъектов Российской Федерации;

выгодное положение для обслуживания связей между субъектами Российской Федерации, входящими в состав Северо-Западного, Центрального и Приволжского федеральных округов, располагающих мощным экономическим потенциалом;

прохождение по территории округа ряда международных транспортных коридоров;

наличие морских и речных портов, сети автомобильных и железных дорог, трубопроводов, системы воздушных сообщений, терминально-логистических комплексов и таможенно-логистических терминалов.

К угрозам, которые могут оказать негативное влияние на развитие транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа, относятся:

новая волна экономического кризиса, в результате которой могут снизиться объемы международной торговли и темпы социально-экономического развития субъектов Российской Федерации;

снижение инвестиционных возможностей бюджетной системы и активности частных инвесторов;

развитие альтернативных маршрутов транспортировки грузов как между Азией и Европой (железнодорожный маршрут через Иран и Турцию), так и между Российской Федерацией и другими странами (через Украину и страны Балтии).

Целью развития транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа является создание условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности и улучшения качества жизни населения за счет предоставления транспортно-логистических услуг, удовлетворяющих требуемым показателям спроса, надежности, безопасности, экологичности и ценовой доступности для потребителей.

С целью обеспечения спроса на услуги транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа для населения и отраслей экономики необходимо решение следующих задач:

увеличение протяженности и пропускной способности опорной транспортной сети округа за счет строительства автомагистралей, высокоскоростных и скоростных железных и автомобильных дорог, создания новых широтных маршрутов и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;

сохранение за округом лидирующих позиций в обеспечении транзита российских внешнеторговых грузов, увеличение международных перевозок и унификация транспортных стандартов;

занятие ключевых позиций на рынке транспортно-логистических услуг в целях обеспечения потребностей Российской Федерации в экспортно-импортных перевозках;

приоритетное развитие перегрузочных терминалов в морских портах округа, создание речных тримодальных контейнерных терминалов, формирование кластеров сопутствующих производств в зонах тяготения морских и речных портов;

улучшение качества и ценовой доступности транспортных услуг, обеспечение мобильности жителей округа, повышение транспортной доступности всех субъектов Российской Федерации, входящих в состав Северо-Западного федерального округа;

превращение округа из перевалочного центра внешнеэкономических грузов в крупнейший транспортно-логистический и распределительный центр, специализирующийся на обработке контейнерного грузопотока и потребительских грузов;

транспортное обеспечение комплексного освоения и развития северных территорий округа, активное развитие грузовых перевозок в Арктике и судоходства по Северному морскому пути, что создаст условия для освоения морского шельфа, а в перспективе - для обеспечения транзита грузов по кратчайшему пути из стран Юго-Восточной Азии в Северную Европу и Америку;

обеспечение приоритета развития общественного транспорта в городах, внедрение интеллектуальных транспортных систем для оптимизации условий движения транспортных потоков и улучшения состояния окружающей среды.

Развитие транспортной инфраструктуры необходимо для увеличения добычи и переработки углеводородов в Республике Коми, Ненецком автономном округе и на шельфе Баренцева моря. Проект комплексного освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения предполагает строительство подводного газопровода до береговой инфраструктуры и портового транспортно-технологического комплекса.

Поставки природного газа будут осуществляться по магистральному газопроводу "Северный поток" как для потребителей стран Западной Европы, так и для потребителей Северо-Западного федерального округа. С развитием добычи углеводородов на шельфе арктических морей и увеличением экспорта энергоресурсов связано комплексное развитие Мурманского транспортного узла и строительство глубоководного района в северной части порта Архангельск.

Расширение нефтедобычи в Ненецком автономном округе потребует увеличения мощности выносного причала в порту Варандей.

Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар с подъездами к гг. Воркуте и Салехарду и автомобильной дороги Пермь - Кудымкар - Сыктывкар - Архангельск с применением механизмов государственно-частного партнерства обеспечит развитие нефтегазового и горнодобывающего комплексов в северных районах Республики Коми, Ненецком автономном округе, на шельфе Баренцева моря, а также будет востребовано для строительства магистральных газопроводов в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и на Ямальском газовом месторождении.

Открытое акционерное общество "Газпром" финансирует строительство газопровода Бованенково - Ухта.

Еще одним стратегическим проектом развития трубопроводного транспорта является завершение строительства нефтепровода Балтийской трубопроводной системы - 2 с выходом на нефтяной терминал в морском торговом порту Усть-Луга.

Строительство участка железнодорожной ветки г. Воркута - пос. Усть-Кара позволит приступить к разработке новых месторождений твердых полезных ископаемых восточной части Тимано-Печорской провинции Республики Коми и Ненецкого автономного округа.

Важнейшим проектом для развития экономики региона является строительство железной дороги "Белкомур", предполагающей создание железнодорожного сообщения между субъектами Российской Федерации, входящими в состав Северо-Западного федерального округа (Республика Коми, Архангельская и Мурманская области), а также Пермским краем, входящим в состав Приволжского федерального округа. Эта железнодорожная магистраль позволит соединить развитые промышленные районы Сибири с основными морскими портами Северо-Западного федерального округа.

Кроме того, предусмотрено развитие на основе государственно-частного партнерства без привлечения средств федерального бюджета таможенно-логистических терминалов во всех субъектах Российской Федерации, входящих в состав Северо-Западного федерального округа, особенно вблизи многосторонних автомобильных пунктов пропуска через государственную границу

Российской Федерации - Светогорск, Торфяновка, Ивангород в Ленинградской области, Багратионовск, Мамоново, Советск и Чернышевское в Калининградской области и Вяртсиля в Республике Карелия.

Одним из приоритетных направлений взаимоувязанного развития всех видов транспорта и терминально-складской инфраструктуры является комплексное развитие таких крупных транспортных узлов, как Санкт-Петербургский, Мурманский, Вологодский, Архангельский и Калининградский.

Для решения указанных задач развития транспортного комплекса потребуется обеспечить:

привлечение частных инвестиций в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих расширение ресурсной базы отрасли;

внедрение эффективных методов управления, включая методы проектного финансирования, планирования расходов на период жизненного цикла транспортных сооружений, а также заключение долгосрочных контрактов, широкое применение различных форм и механизмов государственно-частного партнерства;

внедрение инноваций в управление транспортным комплексом за счет использования систем навигации, создания интеллектуальных транспортных систем и перехода к современным информационным технологиям управления перевозочно-логистическими процессами;

создание эффективной конкурентной рыночной среды, ориентированной на внедрение инноваций, использование высококачественных строительных материалов, современных технологий, машин и оборудования, снижение уровня издержек, повышение качества и производительности труда на транспорте и в дорожном хозяйстве;

создание конкурентоспособного сектора исследований и разработок, обеспечивающего расширенное воспроизводство научных и опытно-конструкторских работ во всех отраслях транспортного комплекса;

развитие системы высшего и среднего профессионального образования, непрерывного обучения и повышения квалификации специалистов для транспорта и дорожного хозяйства.

Развитие транспортной инфраструктуры в сфере воздушного транспорта в Северо-Западном округе предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

реконструкция инженерных сооружений аэропортовых комплексов "Кресты" (г. Псков) и "Бесовец" (г. Петрозаводск);

реконструкция аэропортового комплекса "Кречевицы" (Новгородская область) на основе государственно-частного партнерства без привлечения средств федерального бюджета, аэропортовых комплексов в гг. Воркуте, Усинске и Ухте (Республика Коми);

реконструкция и эксплуатация объектов аэропорта Пулково (г. Санкт-Петербург).

Развитие транспортной инфраструктуры в сфере железнодорожного транспорта в Северо-Западном федеральном округе предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва, развитие скоростного движения на направлениях Санкт-Петербург - Москва и Санкт-Петербург - Бусловская по маршруту Санкт-Петербург - Хельсинки;

развитие железнодорожных подходов к морским портам округа;

завершение изыскательских работ и запуск строительства железной дороги "Белкомур" Соликамск - Сыктывкар - Архангельск, а также принятие решений по оптимизации и рационализации ее строительства;

строительство новых участков железнодорожной сети и усиление существующей ее части наряду с электрификацией;

вынос грузового движения на участок Ручьи - Лосево - Каменногорск - Выборг с целью разделения скоростного пассажирского и грузового движения и обеспечения доставки грузов к портам Высоцк,

Приморск и Выборг, а также к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации Бусловская и Светогорск;

строительство восточного железнодорожного обхода г. Санкт-Петербурга;

строительство технологических линий Петяярви - Каменногорск, Мурмаши-2 - Лавна;

строительство 2-го мостового перехода через р. Шую на направлении Санкт-Петербург - Мурманск;

реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, в том числе строительство 1-й очереди станции Лужская-Сортировочная и электрификация участка Гатчина - Лужская;

строительство дополнительных главных путей на участках Мурманск - Петрозаводск, Беломорск - Обозерская, Вырица - Батецкая, Мга - Гатчина - Веймарн, Обозерская - Архангельск, Тосно - Любань;

проектирование и строительство железной дороги станция Медгора - Коноша (Северная железная дорога);

подготовка предложений по проектированию и строительству железной дороги Псков - Гдов для выхода к морскому торговому порту Усть-Луга;

развитие Вологодского, Череповецкого, Волховстроевского железнодорожных узлов и станции Бабаево.

Развитие транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства в Северо-Западном федеральном округе предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

строительство скоростной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург;

развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров, обеспечение их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции с европейской сетью автомобильных дорог;

реконструкция (с учетом пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации) автодорожных подходов к государственной границе Российской Федерации, а также к морским и речным портам, аэропортам и крупным транспортным узлам;

строительство автомобильной дороги Великий Новгород - Усть-Луга для обеспечения доставки грузов к морскому торговому порту Усть-Луга;

ликвидация грунтовых разрывов автомобильных дорог регионального значения и строительство обходов городов;

создание дорожной сети для обеспечения экономического развития округа, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых;

софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

развитие дорожной сети в городах в увязке с системами организации дорожного движения;

проведение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, включая строительство разноуровневых развязок и пешеходных переходов, обустройство дорог ограждениями, освещением и разметкой.

Развитие транспортной инфраструктуры в сфере морского транспорта в Северо-Западном федеральном округе предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

модернизация и строительство портовых терминалов по перевалке угля, контейнеров, нефти и нефтепродуктов в рамках проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла";

строительство терминалов по перевалке сжиженного газа в пос. Териберка (Мурманская область) и пос. Индига (Ненецкий автономный округ);

проектирование и строительство пассажирского терминала по обработке паромов и круизных судов в порту Мурманск;

увеличение мощности Балтийской трубопроводной системы, обеспечивающей транспортировку российской нефти на рынки Европы и США, нефтепродуктопровода "Север" и объемов перевалки нефти и нефтепродуктов в портах Приморск и Усть-Луга;

строительство морского порта в г. Беломорске, в состав которого войдут 2 грузовых района - специализированный угольный комплекс и универсальный комплекс;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург, включая канал, акваторию и причалы порта;

завершение строительства морского пассажирского терминала на Васильевском острове и реконструкция участка морского фарватера, систем безопасности и средств навигационного обеспечения;

реконструкция объектов инфраструктуры портов Выборг и Высоцк;

развитие морского порта Усть-Луга, формирование акватории его южной и северной частей, включая операционную акваторию контейнерного терминала, а также строительство специализированных причалов;

строительство глубоководного порта в г. Балтийске (Калининградская область);

реконструкция и строительство терминалов, обеспечивающих работу Балтийской трубопроводной системы и разработку шельфовых месторождений;

реконструкция и строительство объектов инфраструктуры в морском порту Архангельск;

создание тыловой инфраструктуры портов, в том числе контейнерных терминалов, таможенных складов и логистических центров;

строительство многофункционального морского перегрузочного комплекса "Бронка" и формирование подходного канала и его акватории.

Развитие транспортной инфраструктуры в сфере внутреннего водного транспорта в Северо-Западном федеральном округе предполагается осуществлять по следующим направлениям:

реконструкция и развитие инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, включая строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла;

реконструкция Беломорско-Балтийского канала;

реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы.

В 2016 - 2030 годах в Северо-Западном федеральном округе развитие транспортной инфраструктуры предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

проектирование и реконструкция аэропортового комплекса в г. Нарьян-Маре (Ненецкий автономный округ);

проектирование и строительство объектов аэропортового комплекса "Храброво" (г. Калининград);

проектирование, строительство и реконструкция объектов аэропортового комплекса "Кречевицы" (Новгородская область) на основе государственно-частного партнерства без привлечения средств федерального бюджета;

проектирование и реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Мурманск (Мурманская область);

проектирование и строительство аэропортового комплекса в г. Сыктывкаре (Республика Коми);

проектирование и строительство технологических линий Сыктывкар - Пермь (Соликамск), Вендинга - Карпогоры, Сосногорск - Индига, Воркута - Усть-Кара;

электрификация участков Бологое - Дно - Печоры-Псковские и Оредеж - Будогощь - Ярославль;

строительство дополнительных главных путей на участках Обозерская - Беломорск, Чум - Инта - Коноша, Мга - Сонково - Ярославль;

завершение строительства скоростной платной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург;

завершение строительства платной автомагистрали "Западный скоростной диаметр" в г. Санкт-Петербурге;

строительство в г. Санкт-Петербурге Орловского тоннеля под р. Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути на основе государственно-частного партнерства;

реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндией с организацией платного проезда;

проектирование и строительство 2-го дальнего обхода г. Санкт-Петербурга (Ленинградская область);

комплексная модернизация и развитие дорожной сети в Мурманском транспортном узле;

строительство приморской кольцевой дороги в Калининградской области;

проектирование, строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожные маршруты по кратчайшему расстоянию, Москва - Ярославль - Вологда, Санкт-Петербург - Псков - граница с Республикой Белоруссия;

строительство нового грузового района и реконструкция подходного канала в порту Архангельск;

развитие морских портов Мурманск, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Калининград, Балтийск;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

развитие малых портов Финского залива в составе Большого порта Санкт-Петербург (гг. Бронка, Ломоносов, Кронштадт, Горская);

модернизация и создание контейнерных терминалов в портах Санкт-Петербург, Архангельск, Подпорожье, Череповец и Петрозаводск.