

ДОКЛАД
О РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

Отчетный период: 2017 год

Москва
2018 г.

Содержание доклада о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

1. Общая информация о Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее – ТС)

№ п/п	Содержание раздела
1.1	Наименование отраслевого документа стратегического планирования: Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации с изменениями, внесенными распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р
1.3	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): Министерство транспорта Российской Федерации
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: 2017год

2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p style="text-align: center;"><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>В 2017 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 86 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями.</p> <p>Анализ достижения целевых индикаторов в 2017 г. по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» демонстрирует положительную динамику развития транспортной отрасли Российской Федерации в части формирования единого транспортного пространства.</p> <p>Из 19 показателей по данной группе 37 % опережают установленные Транспортной стратегией целевые уровни, несмотря на снижение темпов роста экономики как Российской Федерации, так и мировой экономики в целом. Особенно высокими темпами роста характеризуется индикаторы строительства новых региональных автомобильных дорог общего пользования.</p> <p>В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 Транспортной стратегии составил 101,4 %.</p> <p>Анализ уровня достижения целевых индикаторов в 2017 году по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» показывает, что из 17 индикаторов по данной цели 8 индикаторов превышают целевые значения. Например, на 151 % выполнен целевой индикатор по снижению</p>

среднего возраста парка грузовых железнодорожных вагонов.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии составил 102,1 %, при этом демонстрируя рост на 2,8% относительно аналогичного интегрального показателя за 2016 год.

Анализ достижения целевых индикаторов по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» демонстрирует в 2017 году повышение уровня достижения указанной цели для 7 индикаторов из 23. Наиболее значимым является высокий уровень индикатора «Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)», который составил 145,3%. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 в 2017 году составил 97,64 %, при этом демонстрируя положительную динамику относительно уровня 2016 года на 1,06%.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2017 году по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» показывает недостаточный уровень достижения данной цели. Из 11 индикаторов плановые значения превышены только одним индикатором. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 4 составил 78,93 %. При этом наблюдается высокая положительная динамика роста относительно 2016 года в размере 9,1%

Основными причинами являются продолжающие свое действие ограничения на импорт и транзит продовольственных грузов из Европы, сокращение товарооборота с Украиной. В 2017 году продолжил повышаться уровень конкуренции со стороны морских портов сопредельных государств в Черноморском и Балтийском бассейнах, на Дальнем Востоке. При этом активное развитие транзитного потенциала Российской Федерации, ускорение движения грузов по Транссибу, появление грузопотоков в направлении международного транспортного коридора «Север – Юг», запуск новых мощностей в морских портах, увеличение грузооборота со странами Юго-Восточной Азии и другие факторы позволили увеличить интегрированный показатель относительно 2016 года.

Анализ динамики достижения целевых индикаторов в 2017 году по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» показывает высокий уровень достижения данной цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 составил 150,84 %, что на 5% выше уровня 2016 года. Восемь из девяти индикаторов превысили целевые показатели, что говорит о полном и своевременном выполнении транспортной отраслью всех требований законодательства, направленных на обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры и населения.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2017 году по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» показывает выполнение и превышение целевых значений по 4 индикаторам из 7. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 6 демонстрирует положительную динамику по сравнению с прошлым годом и составляет 112,3 %, что на 16,7 % выше уровня 2016 года.

Таким образом, анализ работы транспортной отрасли в 2017 году показал, что целевые индикаторы, отражающие ход реализации Транспортной стратегии достигнуты или перевыполнены по четырем основным целям. Несмотря на недостижение целевых значений интегрированными показателями по двум целям, по ним наблюдается положительная динамика относительно уровня 2016 года.

При этом наиболее значимые показатели, необходимые для будущего опережающего развития транспортной системы, а также для обеспечения

безопасности граждан на транспорте выполнены в полном объеме, несмотря на изменение экономических условий, в которых разрабатывалась Транспортная стратегия.

По итогам проведенного анализа результатов реализации Транспортной стратегии за отчетный период, можно сделать вывод о положительной динамике развития транспортной системы Российской Федерации, достижении основных целевых индикаторов и выполнении наиболее важных мероприятий в сложившихся условиях изменения внешнеэкономических факторов и сокращения объемов бюджетного и внебюджетного финансирования.

В 2017 году сохраняется высокая доля внебюджетных источников в реализации мероприятий Транспортной стратегии, что говорит о высоком потенциале и привлекательности для инвесторов транспортной системы страны. Сохранение данного потенциала, обеспечение опережающего развития транспортного комплекса в условиях глобальных макроэкономических и геополитических изменений, и безусловное достижение целевых значений индикаторов Транспортной стратегии являются приоритетными направлениями деятельности транспортной отрасли.

Динамика основных объемных показателей работы транспортного комплекса в 2017 году отражает удовлетворение спроса на транспортные услуги в сложившихся макроэкономических условиях. В 2017 году при сохранении неблагоприятной внешнеэкономической и внешнеполитической конъюнктуры наметились рост спроса на услуги транспортного комплекса в части грузовых перевозок и снижение негативных тенденций в части пассажирских перевозок.

В 2017 году объем грузооборота всех отраслей транспорта в целом вырос на 5,8 % по сравнению с 2016 годом. Наиболее значительный рост наблюдался на воздушном транспорте (115,3 % по сравнению с 2016 годом), железнодорожном транспорте общего пользования (106,4 %), железнодорожном промышленном транспорте (106,5 %) и морском транспорте (106,3 %).

На основе анализа перевозок грузов в 2017 году можно сделать вывод о положительной динамике роста грузоперевозок по всему транспортному комплексу (101,4 %) по отношению к 2016 году. Наибольший процент выполнения достигнут воздушным транспортом (115,3 %), железнодорожным общим пользования и промышленным железнодорожным транспортом (по 103,2 % каждый). Незначительное увеличение процента выполнения достигнуто автомобильным транспортом (100,3 %).

Анализ объемов пассажирооборота транспортного комплекса в 2017 году показал положительную динамику роста по сравнению с 2016 годом. Объем пассажирооборота всех видов транспорта составил 108,1 % по сравнению с 2016 годом. Отмечается высокая положительная динамика роста на воздушном транспорте (120,3 %) и незначительная на метрополитене (101,4 %). На уровне прошлого года выполнен пассажирооборот на железнодорожном общем пользования (98,8 %), автомобильном транспорте (99,3 %) и внутреннем водном транспорте (98,2 %) соответственно к уровню 2015 года.

Вместе с тем объемперевозок пассажиров в целом по транспортному комплексу продемонстрировал незначительный спад показателя по отношению к 2016 году (99,7 %). При этом отмечается значительная положительная динамика роста пассажироперевозок на воздушном транспорте (118,6 %) и железнодорожном транспорте (107,8 %). Незначительное увеличение объемов перевозки пассажиров добился метрополитен (101,3 %) по сравнению с 2016 годом. На уровне прошлого года выполнены перевозки на автомобильном транспорте 99,2 % соответственно к уровню 2016 года. Показатели, морского, внутреннего водного и городского наземного электрического транспорта достигли 90 %, 91,7 % и 96,2 % соответственно к уровню 2016 года.

2.1.1

Аналитические материалы по оценке уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период реализации Транспортной стратегии

Для управления реализацией Транспортной стратегии проводился анализ уровня и динамики достижения целей стратегии по годам ее реализации. Целью анализа является формирование аналитических оценок уровня достижения заданных значений целевых индикаторов, выявление тенденций достижения целевых индикаторов и проблемных участков.

С использованием оценок уровня и динамики достижения целей стратегии был выполнен приведенный в разделе 4 анализ факторов, повлиявших на ход реализации стратегии, а также причин отклонений и осуществлена выработка предложений по мерам, направленным на достижение запланированных результатов.

Анализ уровня и динамики достижения целевых индикаторов направлен также на предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии для формирования решений по корректировке мер, направленных на ее реализацию.

Для анализа уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период по каждому индикатору вычисляются следующие оценки:

1) Оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде;

2) Оценка динамики (темпов) достижения целевых значений индикаторов.

Первая оценка описывает в процентах долю достижения заданного планового значения индикатора. Такие оценки обеспечивают сопоставление уровней достижения различных индикаторов, для которых их единицы измерения различны.

В 2017 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 86 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями. На Рис. 2.1. приведены сведения об уровне достижения индикаторами целей Транспортной стратегии, т.е. каждому цветовому блоку соответствует уровень достижения по каждой цели: свыше 100 %, от 90 до 100 %, от 70 до 90 %, от 50 до 70 % и менее 50 %.

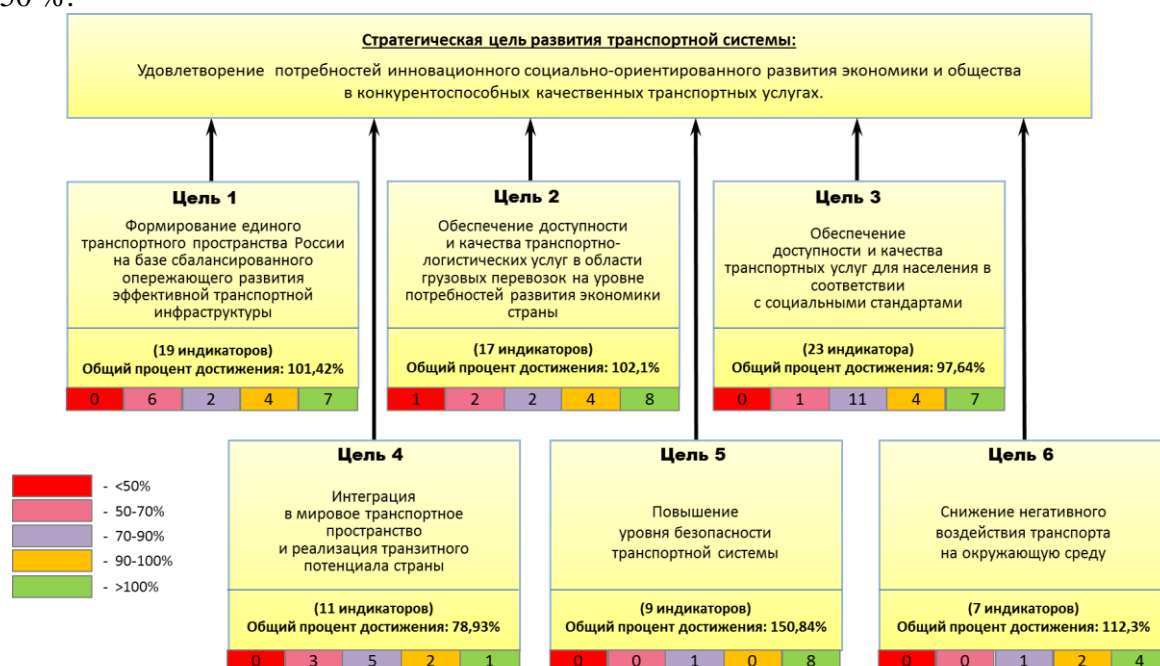


Рис. 2.1. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии.

Общий процент достижения индикаторов вырос по Целям 2, 3, 4, 5 и 6. Динамика достижения цели по индикаторам Цели 1 стала несколько ниже прошлого

года.

При этом уровень достижения Цели по сравнению с плановыми значениями Транспортной стратегии остается самым высоким у индикаторов Цели 5 и составляет 150,84 %.

Для отображения оценок уровня достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде используются графические лепестковые диаграммы, приведенные в данном разделе. Лепестковые диаграммы построены по индикаторам каждой цели стратегии. При этом на каждом луче лепестковой диаграммы показан фактически достигнутый процент достижения определенного индикатора в истекшем периоде, что позволяет наглядно сопоставить уровень достижения целевых индикаторов разной размерности. На этой же диаграмме приведены значения динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов в текущем году по сравнению с предыдущим годом в виде круговой столбчатой диаграммы, расположенной по всей окружности лепестковой диаграммы. При этом столбцы диаграммы расположены радиально по кругу. Положительные значения динамики отображены на круговой столбчатой диаграмме в виде радиально расположенных столбцов зеленого цвета, отрицательные – в виде столбцов красного цвета.

Значение оценок динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов вычисляются как разность оценок уровня (процента) достижения индикаторов в 2017 году и 2016 году. Если эта разность положительна, то темпы достижения соответствующего индикатора в отчетном 2017 году возрастают по сравнению с предыдущим годом и изображаются на круговой диаграмме зеленым цветом, если отрицательна, то темпы снижаются и отображаются на диаграмме красным цветом.

Оценки динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов в текущем году по сравнению с предыдущим годом представляются также отдельно в виде графических линейчатых диаграмм, приведенных ниже в данном разделе по каждой цели стратегии. Такие диаграммы описывают динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году, т.е. диаграмма описывает динамику темпов достижения заданных значений индикаторов.

На приведенных ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2017 году по сравнению с 2016 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых еще не достигнуты.

На линейчатой диаграмме в ее левой части приведены также оценки темпов изменения значений индикаторов, которые уже достигнуты (см. признак для каждого индикатора на диаграмме: достигнут/не достигнут). Такие оценки для индикаторов, значения которых уже достигнуты, но темпы прироста которых снизились в 2017 году, показаны голубым цветом в левой части диаграммы. Эта информация носит справочный характер, поскольку снижение темпов прироста в данном случае не является негативным фактором и не столь существенно для индикаторов, значения которых уже достигнуты.

2.1.1.1

**Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов
за 2017 год по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства
России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной
транспортной инфраструктуры»**

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.2.

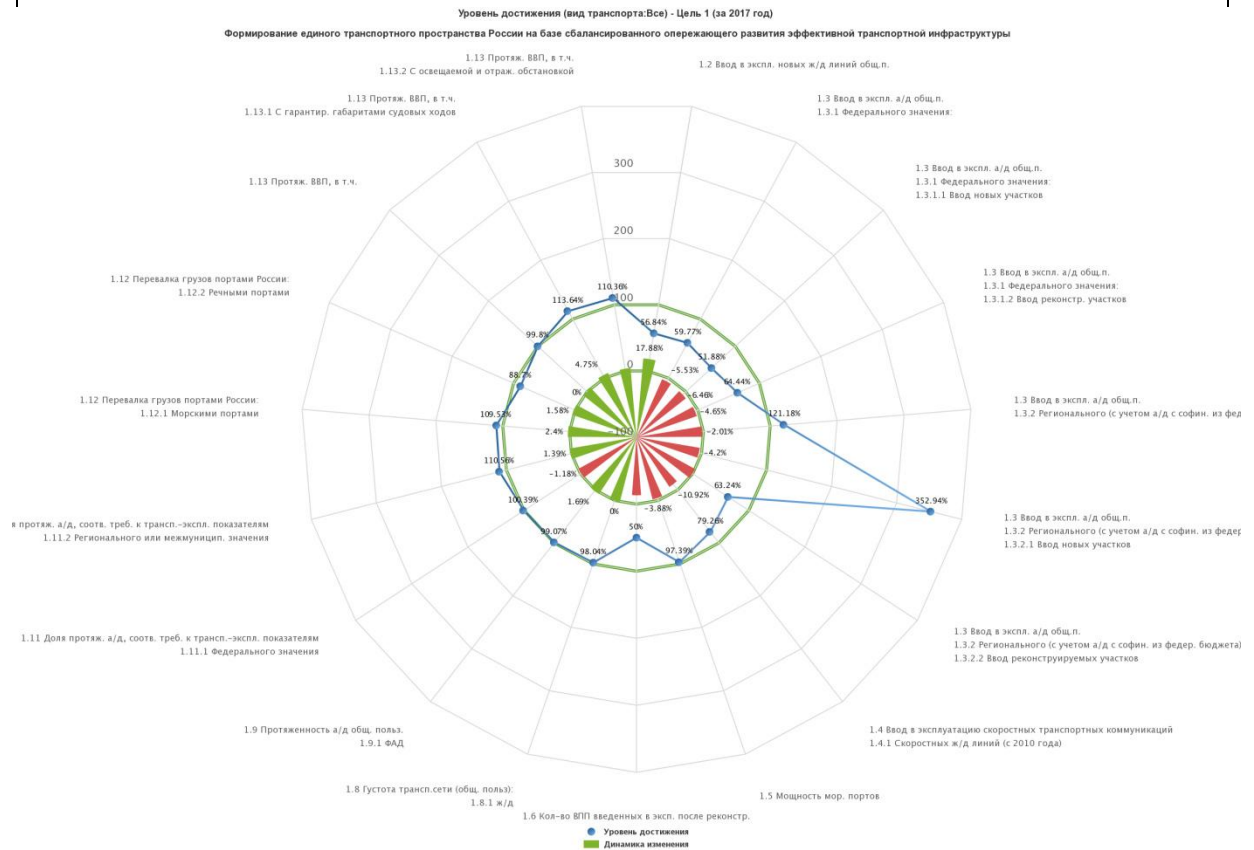


Рис. 2.2. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» в процентах от запланированных в 2017 году

Здесь уровень достижения каждого индикатора представлен в виде доли в процентах достижения в 2017 году заданного целевого значения данного индикатора.

На этой же диаграмме приведены значения динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов в текущем году по сравнению с предыдущим годом в виде круговой столбчатой диаграммы, столбцы которой расположены радиально по кругу внутри лепестковой диаграммы. Положительные значения динамики отображены на круговой столбчатой диаграмме в виде радиально расположенных столбцов зеленого цвета, отрицательные – в виде столбцов красного цвета.

Ниже в Таблице 2.1. изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2017 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.1.
Уровень достижения индикаторов по Цели 1 за 2017 год.

Шифр	Индикатор	2017 год
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	56,84 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	59,77 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	51,88 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	64,44 %
1.3.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета):	121,18 %
1.3.2.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета): Ввод новых участков	352,94 %
1.3.2.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета): Ввод реконструируемых участков	63,24 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	79,26 %
1.5	Мощность морских портов	97,39 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	50 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	98,04 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	99,07 %
1.11.1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Федерального значения	100,39 %
1.11.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Регионального или межмуниципального значения	110,56 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	109,53 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	88,7 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	99,8 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	112,61 %

	С гарантированными габаритами судовых ходов	
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	110,36 %
Общий процент достижения по 19 индикаторам - Цель 1 (за 2017 год)		101,42 %

Ниже на Рис. 2.3. приводится линейчатая диаграмма, описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году. Диаграмма описывает таким образом динамику темпов достижения заданных значений индикаторов.

На приведенных здесь и ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2017 году по сравнению с 2016 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых еще не достигнуты.

На линейчатой диаграмме в ее левой части приведены также оценки темпов изменения значений индикаторов, которые уже достигнуты (см. признак для каждого индикатора на диаграмме: достигнут/не достигнут). Такие оценки для индикаторов, значения которых уже достигнуты, но темпы прироста которых снизились в 2017 году, показаны голубым цветом в левой части диаграммы. Эта информация носит справочный характер, поскольку снижение темпов прироста в данном случае не является негативным фактором и не столь существенно для индикаторов, значения которых уже достигнуты.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 1 (за 2017 год)

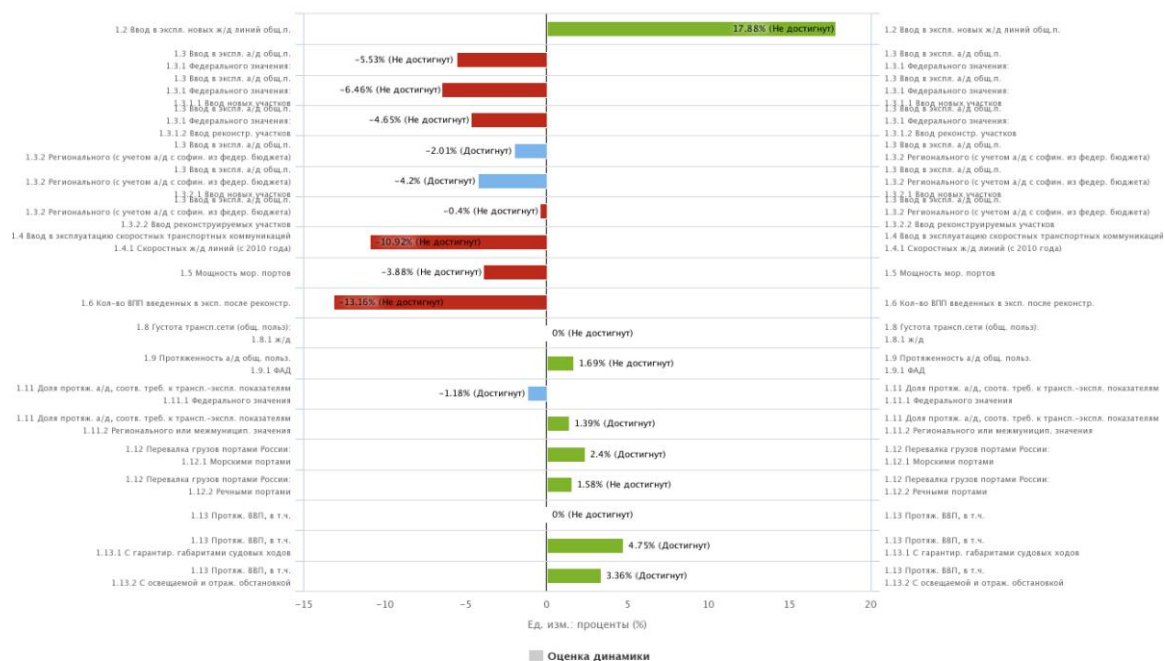


Рис. 2.3. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.2

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1
за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	17,88 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	-5,53 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	-6,46 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	-4,65 %
1.3.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета):	-2,01 %
1.3.2.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета): Ввод новых участков	-4,2 %
1.3.2.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета): Ввод реконструируемых участков	-0,4 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	-10,92 %
1.5	Мощность морских портов	-3,88 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	-13,16 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	0 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	1,69 %
1.11.1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Федерального значения	-1,18 %
1.11.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Регионального или межмуниципального значения	1,39 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	2,4 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	1,58 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	0 %

1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С гарантированными габаритами судовых ходов	4,75 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	3,36 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 19 индикаторам - Цель 1 (за 2017 год)		-1,02 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» были рассчитаны данные за 2017 год по 19 индикаторам.

Общий процент достижения Цели 1 за 2017 год составил 101,42 %.

По отдельным индикаторам Цели 1 в 2017 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) в 2017 году увеличилось на 213,3 км по сравнению с 2016 годом, и составило 478 км. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+17,88 %).

На прирост протяженности железнодорожных линий за 2017 год по сравнению с аналогичным периодом прошлого года оказали влияние ввод в эксплуатацию участков железнодорожных линий Чульбас - Инаглинский угольный комплекс в Республике Якутия, Тобольск - Сургут – Коротчаево на Свердловской железной дороге, железнодорожных подходов к портам Балтийского бассейна, а также к портам Юга России.

По индикатору 1.3.1 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года) фактическое значение в 2017 году увеличилось на 0,35 тыс. км по сравнению с 2016 годом, и составило 2,57 тыс. км.

Фактическое значение Индикатора 1.3.1.1 Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года) в 2017 году увеличилось на 0,13 тыс. км по сравнению с 2016 годом, и составило 0,83 тыс. км.

Снижение объемов финансирования в рамках оптимизации бюджетных расходов привело к снижению объемов ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения. Отрицательным фактором послужил также перенос сроков заключения соглашений и начала строительства отдельных участков ЦКАД.

По Индикатору 1.3.1.2 Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года) фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 0,22 тыс. км и составило 1,74 тыс. км.

Фактическое значение Индикатора 1.3.2 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года) в 2017 году увеличилось на 1,8 тыс. км по сравнению с 2016 годом, и составило 10,3 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 121,18 %.

Положительная динамика фактических значений данного индикатора, а также уровня его достижения связана с началом поступления средств от системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн («Платон»).

По Индикатору 1.3.2.1 Ввод в эксплуатацию ввод новых участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года) фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 1,0 тыс. км и составило 6,0 тыс. км. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем превышен более чем в 3 раза и составил 352,94 %.

Положительная динамика фактических значений данного индикатора, а также уровня его достижения связана с поступлением средств от системы «Платон».

Фактическое значение Индикатора 1.3.2.2 Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года) за 2017 год увеличилось на 0,8 тыс. км по сравнению с 2016 годом и составило 4,3 тыс. км.

По Индикатору 1.5 «Мощность морских портов, млн. тонн в год» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 22 млн. тонн в год и составило 1025,5 млн. тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 97,39 %.

Фактическое значение Индикатора 1.6. Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года) за 2017 год увеличилось на 6 единиц по сравнению с 2016 годом и составило 30 единиц.

Индикатор 1.8.1 «Густота железных дорог общего пользования, км/тыс. км²» в 2017 году остался на уровне 2016 года и составил 5,0 км/тыс. км².

Фактическое значение Индикатора 1.9.1 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, тыс. км» за 2017 год увеличилось на 1,1 тыс. км по сравнению с 2016 годом и составило 53,1 тыс. км. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с плановым значением составил 99,07 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 1,69 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора.

Фактическое значение Индикатора 1.11.1 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в 2017 году увеличилось на 6,6 % по сравнению с 2016 годом. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году выше ожидаемого на 0,3 %.

По Индикатору 1.11.2 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, %» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 0,5 % и составило 39,8 %. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 110,56 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 1,39 %).

Фактическое значение Индикатора 1.12.1 Перевалка грузов морскими портами России за 2017 год выросло на 64,5 млн. тонн по сравнению с 2016 годом и составило 786,4 млн. тонн. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 109,53 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+2,4 %).

Рост объемов экспорта сырьевых товаров из России в зарубежные страны,

	<p>транзитных грузопотоков с использованием отечественной портовой инфраструктуры, а также ввод новых мощностей торговых портов в Балтийском и Арктическом бассейнах, содействовали увеличению объемов перевалки грузов в 2017 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 1.12.2 Перевалка грузов речными портами за 2017 год уменьшилось на 0,5 млн. тонн по сравнению с 2016 годом и составило 138,2 млн. тонн. При этом наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 1,58 %).</p> <p>Основным фактором, повлиявшим на объем перерабатываемых в речных портах Российской Федерации грузов, стало сокращение доли перевалки строительных грузов.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 1.13 «Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км» осталось на уровне 2016 года и составило 101,5 тыс. км. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 99,8 %, как и в 2016 году, что объясняет отсутствие динамики изменения значений индикатора по отношению к прошлому году.</p> <p>По Индикатору 1.13.1 «Протяженность внутренних водных путей, в т.ч.с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 1,0 тыс. км и составило 50,0 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 113,64 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 4,75 %).</p> <p>По Индикатору 1.13.2 «Протяженность внутренних водных путей, в т.ч.с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 1,2 тыс. км и составило 39,4 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 110,36 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 3,36 %).</p>
2.1.1.2	<p align="center"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2017 год по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.4.</p>

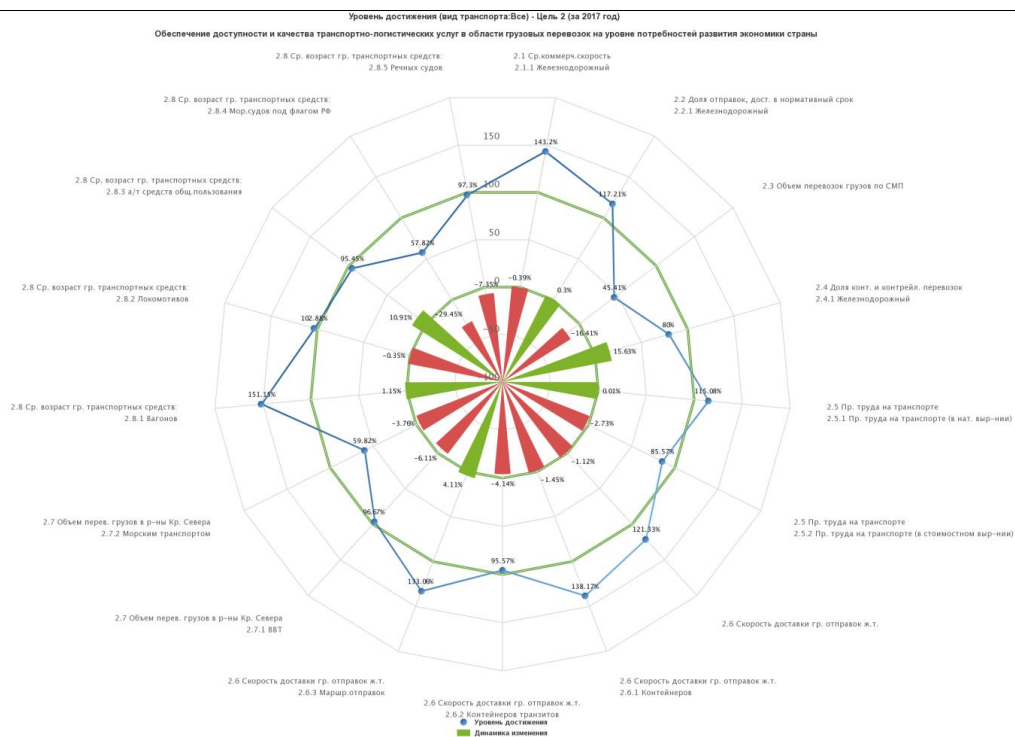


Рис. 2.4. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» в процентах от запланированных в 2017 году

Ниже в Таблице 2.3 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2017 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.3
Уровень достижения индикаторов по Цели 2 за 2017 год.

Шифр	Индикатор	2017 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта: Железнодорожный	143,2 %
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	117,21 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	45,41 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	80 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	115,08 %
2.5.2	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	85,57 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	121,33 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	138,17 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	95,57 %

2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	133,06 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	96,67 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	59,82 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	151,15 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	102,88 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	95,45 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	57,82 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	97,3 %
Общий процент достижения по 17 индикаторам - Цель 2 (за 2017 год)		102,1 %

Ниже на Рис. 2.5 приведена линейчатая диаграмма, описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения плановых значений индикаторов по отношению к уровню (проценту) достижения этих индикаторов в предыдущем году.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 2 (за 2017 год)

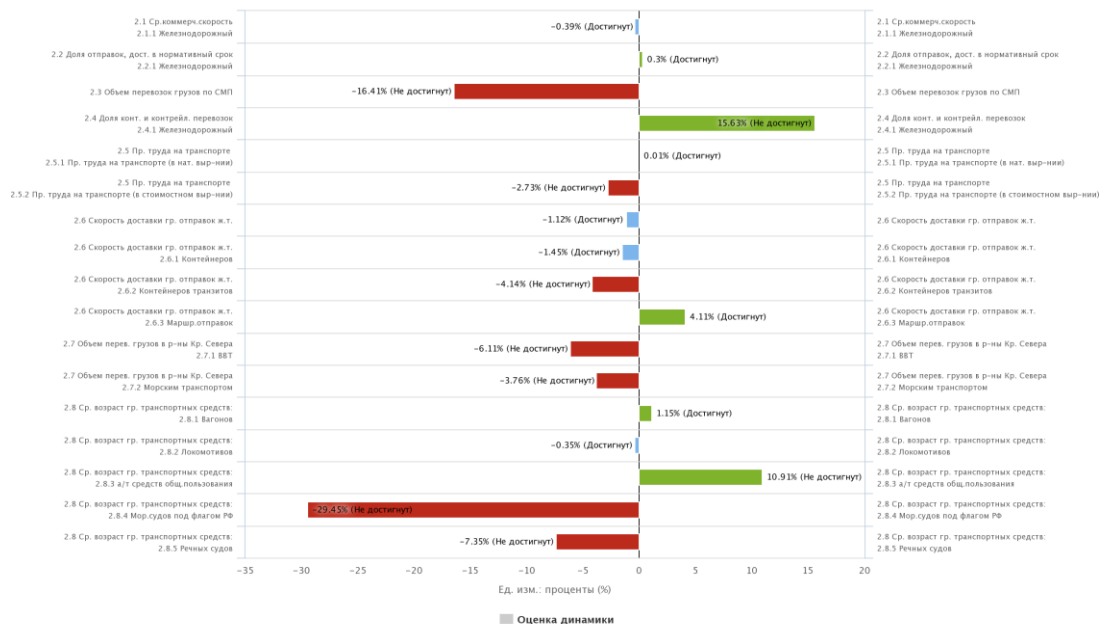


Рис. 2.5. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.4
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта: Железнодорожный	-0,39 %

2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	0,3 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	-16,41 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	15,63 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	0,01 %
2.5.2	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	-2,73 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	-1,12 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	-1,45 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	-4,14 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	4,11 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	-6,11 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	-3,76 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	1,15 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	-0,35 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	10,91 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	-29,45 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	-7,35 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 17 индикаторам - Цель 2 (за 2017 год)		-2,42 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики», предусмотренные Транспортной стратегией, представлены отчетные материалы по 17 индикаторам, характеризующим деятельность транспорта в области грузовых перевозок и экономические показатели работы транспорта.

Общий процент достижения Цели 2 за 2017 год составил 102,1 %.

В целом результаты достижения представленных индикаторов по Цели 2 положительны, что свидетельствует о позитивных тенденциях в сфере обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

По отдельным индикаторам Цели 2 в 2017 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 2.1.1 «Средняя коммерческая скорость

товародвижения на железнодорожном транспорте, км в сутки» за 2017 год увеличилось на 1,3 км в сутки по сравнению с 2016 годом и составило 362,3 км в сутки. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 143,2%.

Фактическое значение Индикатора 2.2.1 «Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте» в 2017 году составило 96,7 %, что на 0,6 % больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 117,21 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+ 0,3 %) по отношению к 2016 году.

В указанный период на положительную динамику процентного роста объемов доставки грузовых отправок в нормативные или договорные сроки, значительное влияние оказывает рост объемов перевозок массовых грузов маршрутными и повагонными отправками, а также увеличение на 1 км/ч средней участковой скорости движения грузового поезда, которая составила 40,7 км/ч.

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути (индикатор 2.3) в 2017 году вырос на 32,4 % к 2016 году и составил 9,9 млн. тонн, при этом не достиг прогнозного значения по базовому варианту (21,8 млн. тонн),

Фактическое значение Индикатора 2.4.1 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте» в 2017 году увеличилось на 0,7 % по отношению к 2016 году и составило 2,8 %. При этом наблюдается положительная динамика (+15,63 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

По Индикатору 2.5.1 «Фактическая производительность труда транспорта (в натуральном выражении), тыс. приведенных т-км на 1 человека в год» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 56,4 тыс. приведенных т-км на 1 чел. в год и составило 2310,4 тыс. приведенных т-км на 1 чел. в год. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 115,08 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 0,01 %).

По Индикатору 2.5.2 «Фактическая производительность труда транспорта (в стоимостном выражении), тыс. руб. на 1 чел. в год» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 58,9 тыс. руб. на 1 чел. в год и составило 2243,5 тыс. руб. на 1 чел. в год.

Фактическое значение Индикатора 2.6 «Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом» в 2017 году составило 362,3 км в сутки, что на 1,3 км в сутки (на 0,4 %) больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 121,33 %.

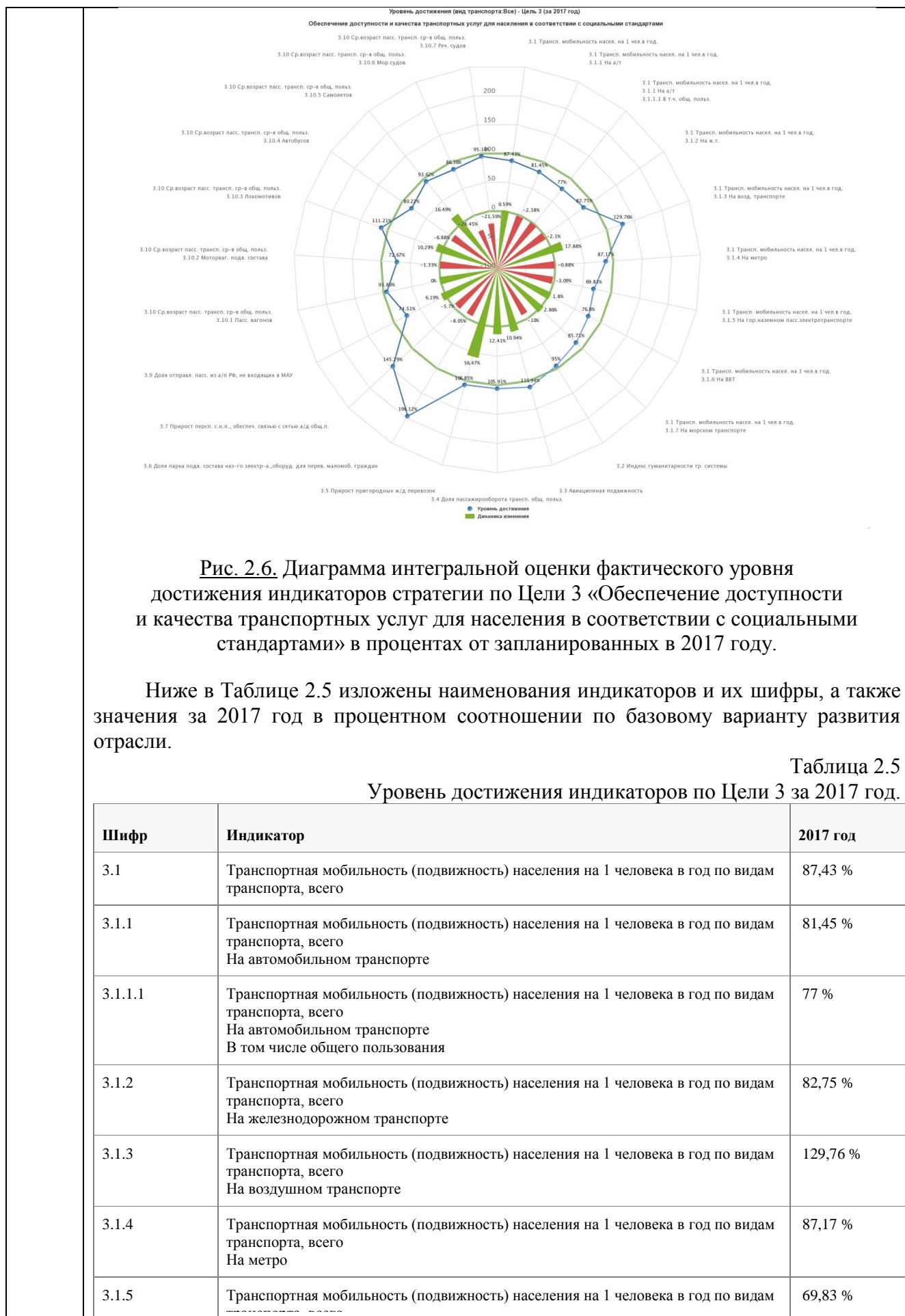
Фактическое значение Индикатора 2.6.1 «Скорость доставки железнодорожным транспортом контейнеров» в 2017 году составило 490,5 км в сутки, что на 15,1 км в сутки (на 3,2 %) больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 138,17 %.

Рост скорости доставки железнодорожным транспортом контейнеров свидетельствует о дальнейшем развитии транспортно-логистических услуг в контейнерном сервисе, а также связан с расширением практики формирования ускоренных контейнерных поездов.

Фактическое значение Индикатора 2.6.2 «Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении» в 2017 году составило 703,3 км в сутки, что на 11,8 км в сутки (на 1,7 %) меньше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 95,57 %.

Снижение скорости доставки контейнеров в транзитном сообщении в 2017 году

	<p>произошло из-за ряда технических причин, связанных с организацией поведения текущих ремонтных и строительных работ преимущественно на Транссибирской железнодорожной магистрали.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.6.3 «Скорость доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок» в 2017 году составило 553,8 км в сутки, что на 18 км в сутки (на 3,4 %) больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 133,06 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,11 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.</p> <p>Одним из факторов роста скорости доставки маршрутных отправок на железных дорогах является рост маршрутизации перевозок, а также эффективность плана формирования поездов повышенной длины, массы и контейнерных поездов на основных направлениях грузопотоков.</p> <p>На динамику увеличения скорости доставки грузовых отправок существенное влияние также оказывает пополнение нового подвижного состава с повышенными тяговыми характеристиками, а также новых инновационных вагонов повышенной грузоподъемности, снижение ограничений пропускной и провозной способности участков и направлений на железных дорогах, увеличение участковой и технической скоростей движения.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.7.1 «Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего» в 2017 году по сравнению с прошлым годом снизилось на 1,1 млн. тонн и составило 17,4 млн. тонн. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 96,67 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.7.2 «Объем перевозок грузов морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего» в 2017 году по сравнению с прошлым годом снизилось на 0,02 млн. тонн и составило 3,35 млн. тонн.</p> <p>По Индикатору 2.8.1 «Средний возраст грузовых вагонов, лет» фактическое значение снизилось по сравнению с 2016 годом на 0,5 лет и составило 12,8 лет. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 151,15 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 1,15 %).</p> <p>Снижению фактического значения данного индикатора способствовала проводимая на железных дорогах работа по обновлению парка подвижного состава и вывод из эксплуатации старогодных вагонов.</p> <p>По Индикатору 2.8.2 «Средний возраст грузовых локомотивов, лет» фактическое значение осталось на уровне 2016 года и составило 27,0 лет, что на 0,7 года меньше, чем в 2016 году. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 102,88 %.</p> <p>По Индикатору 2.8.3 «Средний возраст грузовых автотранспортных средств общего пользования, лет» фактическое значение снизилось по сравнению с 2016 годом на 1,2 лет и составило 11,5 лет. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 95,45 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 10,91 %).</p>
2.1.1.3	<p><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2017 год по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.6.</p>



	На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	76,8 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	85,71 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	95 %
3.3	Авиационная подвижность населения	110,94 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	105,91 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	106,85 %
3.6	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	196,12 %
3.7	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	145,29 %
3.9	Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации	74,51 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	93,89 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	72,67 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	111,21 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	80,22 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	93,62 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	86,36 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	95,16 %
Общий процент достижения по 23 индикаторам - Цель 3 (за 2017 год)		97,64 %
<p>Для оценки динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год по отношению к 2016 году используется линейчатая диаграмма (Рис. 2.7.), описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 3 (за 2017 год)

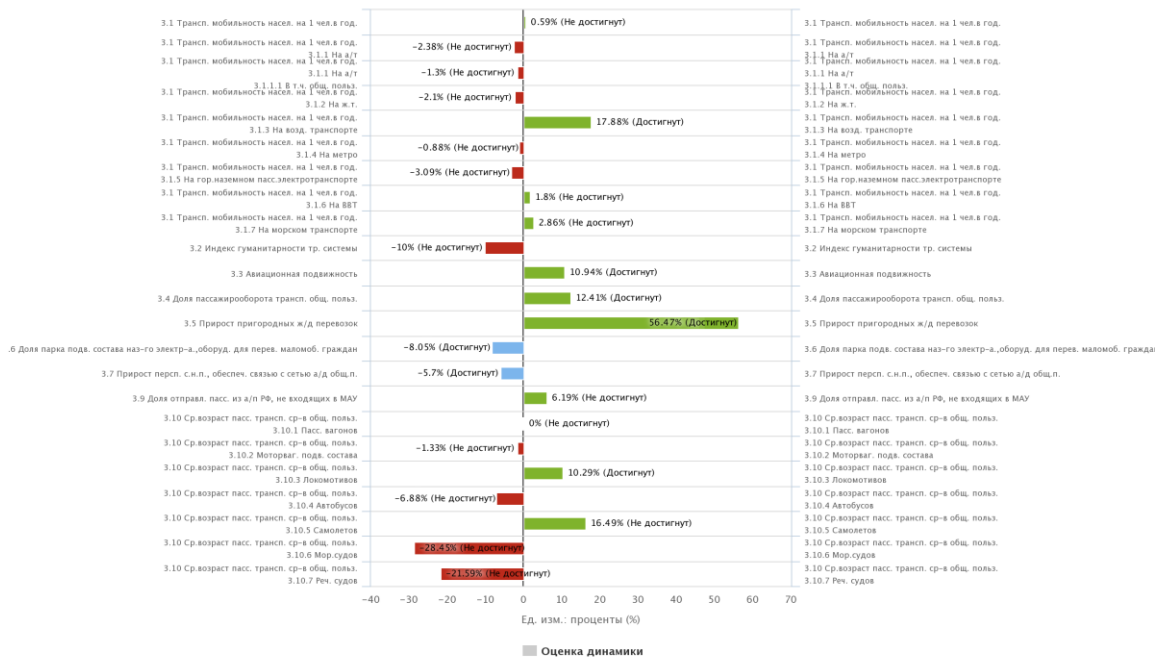


Рис. 2.7. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.6
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	0,59 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	-2,38 %
3.1.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте В том числе общего пользования	-1,3 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	-2,1 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	17,88 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	-0,88 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	-3,09 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	1,8 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	2,86 %

3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	-10 %
3.3	Авиационная подвижность населения	10,94 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	12,41 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	56,47 %
3.6	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	-8,05 %
3.7	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	-5,7 %
3.9	Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации	6,19 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	0 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	-1,33 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	10,29 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	-6,88 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	16,49 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	-28,45 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	-21,59 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 23 индикаторам - Цель 3 (за 2017 год)		1,92 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» за 2017 года представлена отчетная информация по 23 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной цели.

Общий процент достижения Цели 3 за 2017 год составил 97,64 %. По отдельным индикаторам Цели 3 в 2017 году ситуация сложилась следующим образом:

Фактическое значение Индикатора 3.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 чел. в год» в 2017 году по сравнению с прошлым годом увеличилось на 412,2 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 8310,6 пасс.-км на 1 чел. в год.

По Индикатору 3.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 129,2 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 5335,1 пасс.-км на 1 чел. в год.

Фактическое значение Индикатора 3.1.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования»

за 2017 год составило 791,6 пасс-км на 1 человека в год, что на 3,4 пасс-км на 1 человека в год (на 0,5 %) меньше, чем за 2016 год. Снижение подвижности населения в части автомобильного транспорта было вызвано продолжающимся переключением пассажиропотоков на личный автотранспорт (за пределами Московской агломерации), с соответствующим снижением пассажирооборота автомобильного транспорта общего пользования.

Фактическое значение Индикатора 3.1.2 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте» за 2017 год составило 837,4 пасс-км на 1 человека в год, что на 12,8 пасс-км на 1 человека в год (на 1,5 %) меньше, чем за 2016 год. Причиной снижения подвижности населения на железнодорожном транспорте общего пользования стало уменьшение объемов перевозок и средней дальности поездки 1 пассажира в дальнем следовании.

В 2017 году железнодорожный транспорт продолжил уступать рыночную нишу авиаперевозчикам, устанавливавшим относительно низкие конкурентные тарифы на массовых направлениях перевозок пассажиров, как во внутреннем, так и в международном сообщении.

Фактическое значение Индикатора 3.1.3 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте» за 2017 год составило 1763,2 пасс-км на 1 человека в год, что на 295,3 пасс-км (на 20,1 %) больше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 129,76 %. Наблюдается положительная динамика в размере (+ 17,88 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Интенсивное развитие внутренних авиасообщений, высокая конкуренция авиаперевозчиков, благоприятно сказывающиеся на среднем уровне тарифа, а также государственная программа поддержки авиаперевозок между европейской частью России, Сибирью, Дальним Востоком, Калининградом и Симферополем благоприятно сказались на спросе населения на авиаперевозки, пассажирообороте гражданской авиации на внутренних авиалиниях и подвижности населения. Необходимо отметить, что в 2017 году гражданская авиация сохранила лидирующую роль и внесла наибольший положительный вклад в обеспечение мобильности российских граждан в целом по транспортному комплексу.

По Индикатору 3.1.4 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро, пасс.-км на 1 чел. в год» фактическое значение увеличилось по сравнению с 2016 годом на 3,8 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 304,5 пасс.-км на 1 чел. в год.

По Индикатору 3.1.5 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» фактическое значение снизилось по сравнению с 2016 годом на 2,2 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 66,2 пасс.-км на 1 чел. в год.

Фактическое значение Индикатора 3.1.6 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте» за 2017 год составило 3,84 пасс-км на 1 человека в год, что на 0,09 пасс-км на 1 человека в год (на 2,4 %) больше, чем за 2016 год. Наблюдается небольшая положительная динамика (+ 1,8 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году. Основным фактором, приведшим к росту данного индикатора, стало активное развитие речного прогулочного судоходства в российских городах, в первую очередь, в Москве и Санкт-Петербурге.

Фактическое значение Индикатора 3.1.7 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте» за 2017 год составило 0,6 пасс-км на 1 человека в год, что на 0,02 пасс-км на 1 человека в год (на 3,4 %) больше, чем за 2016 год. Наблюдается положительная динамика (+ 2,86 %)

изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году. Приросту данного индикатора содействовало развитие морских пассажирских перевозок на Черном море, а также круизного судоходства из порта Санкт-Петербург.

По Индикатору 3.2 «Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)» фактическое значение составило 0,38. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 95 %.

Фактическое значение Индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на 1 чел. в год)» за 2017 год составило 0,71 полетов на 1 человека в год, что на 0,11 полетов на 1 человека в год (+ 18,3 %) больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 110,94 %. Наблюдается положительная динамика (+10,94 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году. Авиационная подвижность растет за счет внутренних авиаперевозок.

По Индикатору 3.4 «Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %» фактическое значение увеличилось на 5,6 % по сравнению с 2016 годом и составило 50,2 %. Уровень достижения индикатора за 2017 год по сравнению с плановым значением составил 105,91 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 12,41 %).

Фактическое значение Индикатора 3.5 «Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года» за 2017 год увеличилось на 9 % и составило 15,6 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 106,85 %. Наблюдается положительная динамика (+56,47 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.

Увеличению значения индикатора способствовали меры, принятые Правительством Российской Федерации и Минтранс России по поддержке пригородных железнодорожных перевозок (установлена ставка НДС 0 % на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, установлен коэффициент 0,01 на услуги инфраструктуры ОАО «РЖД» для организаций, оказывающих услуги по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении), а также развитие скоростных пригородных сообщений на направлениях массовых пассажиропотоков в городских агломерациях и предоставляющих повышенный комфорт, а также существенную экономию времени в пути для пассажиров.

Фактическое значение Индикатора 3.6 «Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, %» за 2017 год составило 20,2 %, что на 0,6 % больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 196,12 %.

Продолжается замена городских автобусов новыми низкопольными машинами, оборудованными местами для инвалидов (в г. Москве и др. городах), осуществляется закупка новых поездов Московским метрополитеном, также оборудованных местами для инвалидов.

Фактическое значение Индикатора 3.7 «Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием

	<p>(нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2017 год составило 2551,0 единиц, что на 348 единиц больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 145,29 %.</p> <p>Прирост значения индикатора обеспечен благодаря предоставлению межбюджетных субсидий субъектам Российской Федерации в рамках Федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014 – 2017 годы и на период до 2020 года».</p> <p>По Индикатору 3.9 «Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, %» фактическое значение увеличилось на 2,1 % по сравнению с 2016 годом и составило 22,8 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к прошлому году (+ 6,19 %).</p> <p>Фактическое значение Индикатора 3.10.1 «Средний возраст пассажирских вагонов, лет» за 2017 год осталось на уровне 2016 года и составило 19,1 лет. Уровень достижения индикатора в 2017 году составил 93,89 %, как и в 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 3.10.2 «Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава, лет» за 2017 год составило 19,1 лет, что на 0,2 лет больше, чем в 2016 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 111,21 %. Наблюдается положительная динамика (+ 10,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 3.10.3 «Средний возраст пассажирских локомотивов, лет» за 2017 год составило 19,0 лет, что на 1,5 года меньше, чем в 2016 году. Росту индикатора способствовало выбытие наиболее возрастных тепловозов и электровозов, а также приобретение новых локомотивов.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 3.10.4 «Средний возраст пассажирских автобусов, лет» за 2017 год составило 10,9 лет, что на 0,4 лет больше, чем в 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 3.10.5 «Средний возраст пассажирских самолетов, лет» в 2017 году составило 15 лет, что на 20,2 % лучше, чем в 2016 году. При этом имеет место положительная динамика (+16,49 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.</p>
2.1.1.4	<p style="text-align: center;"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2017 год по Цели 4 «Интеграция в мировой транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.8.</p>

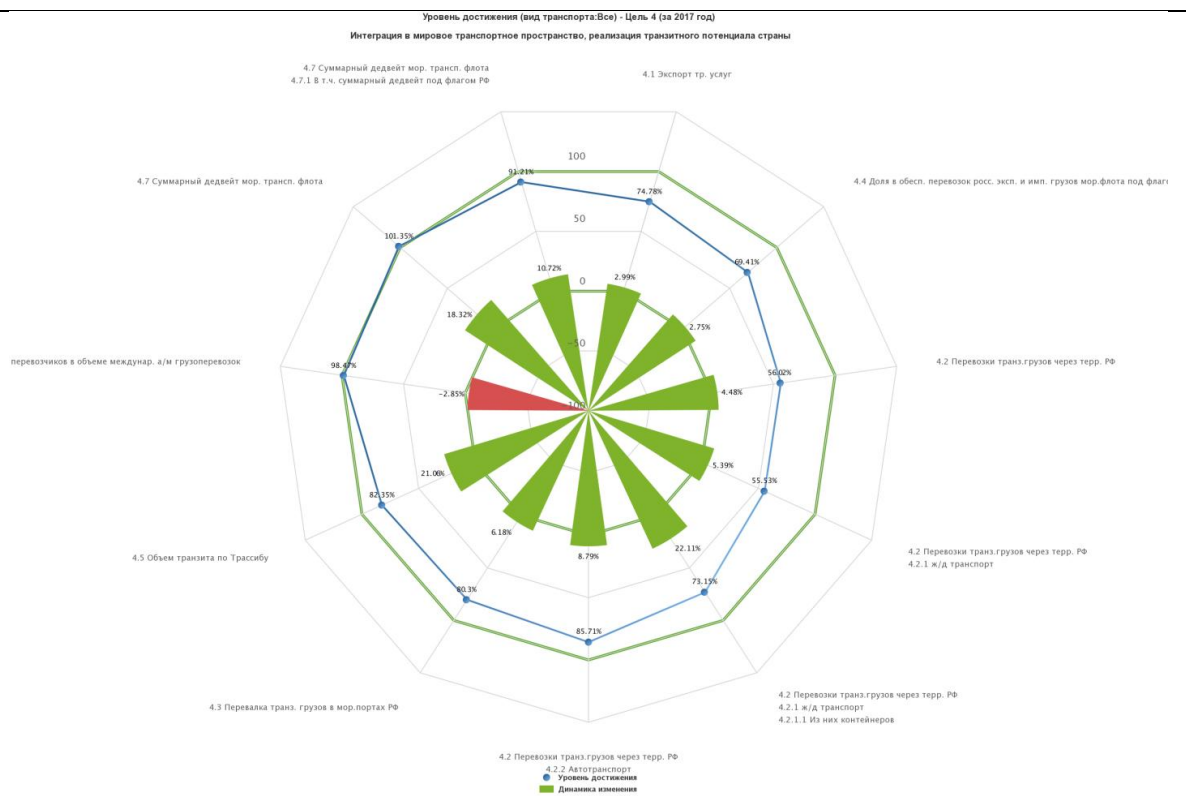


Рис. 2.8. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» в процентах от запланированных в 2017 году

Ниже в Таблице 2.7 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2017 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.7
Уровень достижения индикаторов по Цели 4 за 2017 год.

Шифр	Индикатор	2017 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	74,78 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	69,41 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	56,02 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	55,53 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	73,15 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	85,71 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	80,3 %
4.5	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	82,35 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	98,47 %
4.7	Суммарный дедевейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	101,35 %

4.7.1	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом	91,21 %
Общий процент достижения по 11 индикаторам - Цель 4 (за 2017 год)		78,93 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год по отношению к 2016 году приведена ниже в виде линейчатой диаграммы (Рис. 2.9.), описывающей динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году.

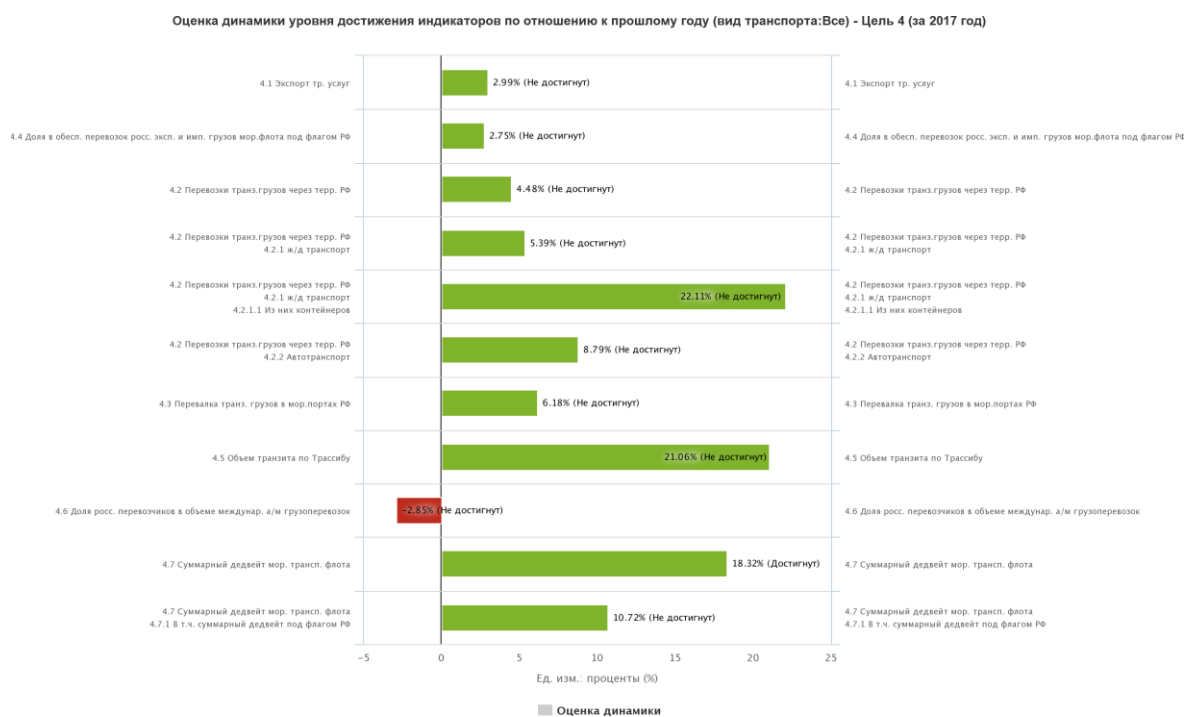


Рис. 2.9. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.8
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4
за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	2,99 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	2,75 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	4,48 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	5,39 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	22,11 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	8,79 %

4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	6,18 %
4.5	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	21,06 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	-2,85 %
4.7	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	18,32 %
4.7.1	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом	10,72 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 11 индикаторам - Цель 4 (за 2017 год)		9,09 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» за 2017 год представлена отчетная информация по 11 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения цели) составил 78,93 %.

Фактическое значение Индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд. долларов США» в 2017 году составило 16,9 млрд. долларов США, что на 13,7 % больше, чем в 2016 году. При этом имеет место положительная динамика (+ 2,99 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году. Причиной роста данного индикатора в 2017 году стала политика по переключению грузопотоков из портов сопредельных государств на отечественную транспортную инфраструктуру, рост объемов транзита пассажиров третьих стран отечественными авиакомпаниями через российские аэропорты, постепенное восстановление въездного и выездного туризма, обслуживаемого отечественным транспортом.

Фактическое значение Индикатора 4.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн. тонн» в 2017 году составило 22,8 млн. тонн, что на 13,4 % больше, чем в 2016 году. При этом имеет место положительная динамика (+ 4,48 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом» увеличилось в 2017 году на 15,5 % по сравнению с 2016 годом и составило 21,6 млн. тонн. Наблюдается положительная динамика (+5,39 %) изменения динамики достижения данного индикатора по отношению к 2016 году. Основным фактором послужил рост контейнерных перевозок между Китаем и Европой, а также перевозок грузов между Казахстаном, странами Балтии, Республикой Беларусь и Украиной.

Фактическое значение Индикатора 4.2.1.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, из них контейнеров» возросло в 2017 году на 59,6 % до 414 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ). Наблюдается положительная динамика (+ 22,11 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году. Среди причин роста контейнерного транзита в 2017 году основную роль сыграло увеличение объемов перевозок специализированными блок-поездами на направлениях Европа – Азия, которое по темпам роста превзошло не только рост евроазиатских грузопотоков на других видах транспорта, но и внешнеторгового оборота между двумя континентами в целом.

Фактическое значение Индикатора 4.2.2 «Перевозки транзитных грузов через

	<p>территорию Российской Федерации автомобильным транспортом» за 2017 год возросло в 2017 году на 20% до 1,2 млн. тонн по сравнению с 2016 годом. Наблюдается положительная динамика (+ 8,79 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Среди позитивных факторов – рост объемов перевозок европейских, белорусских, турецких и украинских грузов по территории России в направлении Казахстана и других государств Центральной Азии. Также возросли объемы автомобильных перевозок казахстанских грузов в направлении Республики Беларусь и стран Европы.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах» за 2017 год составило 58,3 млн. тонн, что на 14,1% больше, чем годом ранее. Наблюдается положительная динамика (+ 6,18 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году. Основной причиной роста индикатора стало увеличение перевалки транзитной казахстанской нефти в российском порту Новороссийск, поступающей по нефтепроводу Каспийского трубопроводного консорциума, что стало возможным после ввода в 2016-2017 гг. новых нефтеперекачивающих станций в Республике Казахстан и в Российской Федерации и увеличения объемов перекачки нефти с казахстанского месторождения Кашаган.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.4 «Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом, %» увеличилось в 2017 году на 0,9 % по сравнению с 2016 годом и составило 5,9%. Наблюдается положительная динамика (+ 2,75 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %» снизилось в 2017 году на 1 % по сравнению с 2016 годом и составило 45,0 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 98,47 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.7 «Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн. тонн» увеличилось в 2017 году на 24,3 % по сравнению с 2016 годом и составило 22,5 млн. тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2017 год по сравнению с базовым показателем составил 101,35 %. Наблюдается положительная динамика (+ 18,32 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.7.1 «Суммарный дедвейт морского транспортного флота под российским флагом, млн. тонн» увеличилось в 2017 году на 25,7 % по сравнению с 2016 годом и составило 8,3 млн. тонн. Наблюдается положительная динамика (+ 10,72 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p>
2.1.1.5	<p><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2017 год по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.10.</p>

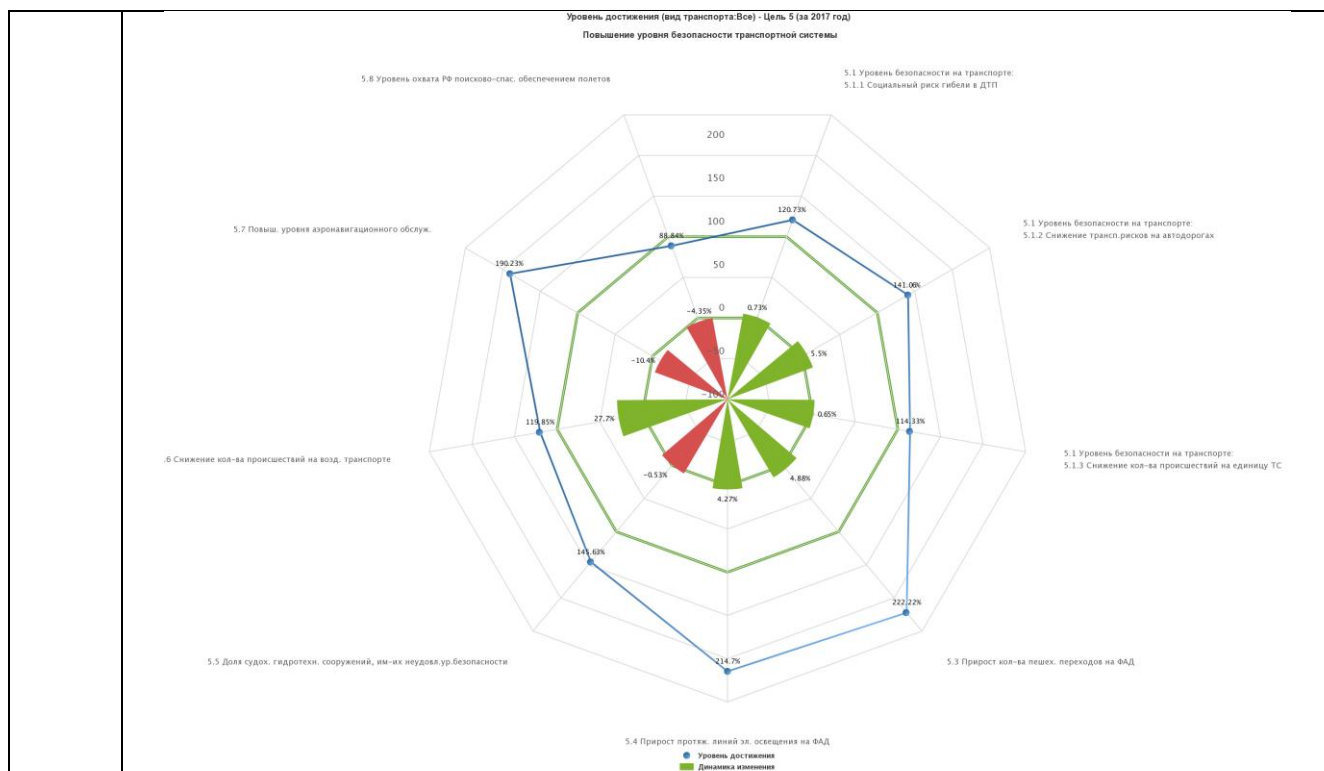


Рис. 2.10. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в процентах от запланированных в 2017 году.

Ниже в Таблице 2.9 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2017 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.9
Уровень достижения индикаторов по Цели 5 за 2017 год.

Шифр	Индикатор	2017 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	120,73 %
5.1.2	Уровень безопасности на транспорте: Снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года	141,06 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	114,33 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	222,22 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	214,7 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	145,63 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	119,85 %
5.7	Повышение уровня авиационного обслуживания (заказной полет)	100,23 %

	налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	88,84 %
Общий процент достижения по 9 индикаторам - Цель 5 (за 2017 год)		150,84 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год по отношению к 2016 году приведена ниже на Рис. 2.11. в виде линейчатой диаграммы.

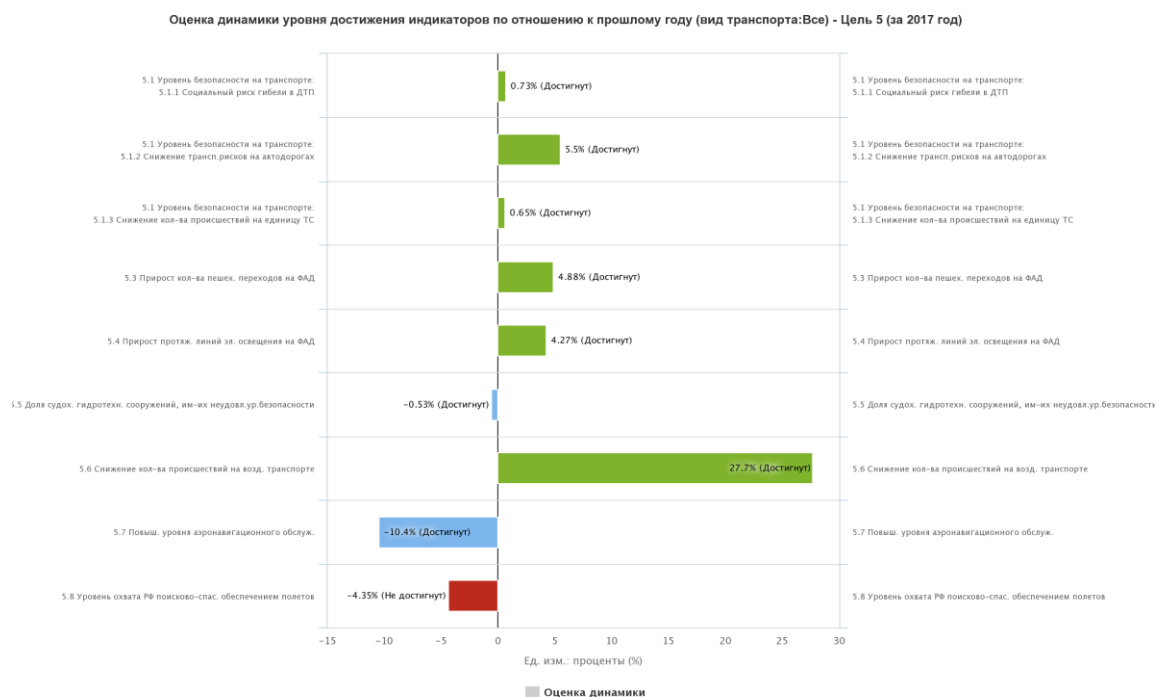


Рис. 2.11. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.10

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	0,73 %
5.1.2	Уровень безопасности на транспорте: Снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года	5,5 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	0,65 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	4,88 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	4,27 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	-0,53 %

5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	27,7 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	-10,4 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	-4,35 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 9 индикаторам - Цель 5 (за 2017 год)		3,16 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» за 2017 год представлена отчетная информация по 9 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения цели) составил 150,84 %.

Достижение данной цели является одной из главных оценок эффективности работы всех органов власти, отвечающих за развитие и функционирование транспортного комплекса Российской Федерации.

Фактическое значение Индикатора 5.1.1 «Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях (число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения)» за 2017 год составило 13,0 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, что на 0,76 погибших в ДТП на 100 тыс. населения (на 5,5 %) меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 120,73 %. Наблюдается небольшая положительная динамика (+ 0,73 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.

Фактическое значение Индикатора 5.1.2 «Снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года, %» за 2017 год составило 55,4 %, что на 6,2 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 141,06 %. Наблюдается положительная динамика (+5,5 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.

Фактическое значение Индикатора 5.1.3 «Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, %» за 2017 год составило 78,3 %, что на 3,1 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 114,33 %. Наблюдается незначительная положительная динамика (+ 0,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.

Фактическое значение Индикатора 5.3 «Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц» за 2017 год составило 238,0 единиц, что на 36,0 % больше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 222,22 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,88 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.

Фактическое значение Индикатора 5.4 «Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км» за 2017 год составило 4923,2 км, что на 24,0 % больше,

	<p>чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 214,7 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,27 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 5.5 «Доля судходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %» за 2017 год составило 8,7 %, что на 0,4 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 145,63 %. Наблюдается незначительная отрицательная динамика (-0,53 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 5.6 «Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года, %» за 2017 год составило 75,5 %, что на 27,6 % меньше, чем за 2016 год. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 119,85 %. Наблюдается положительная динамика (+ 27,7 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Повышение безопасности воздушного движения и пополнение парка воздушных судов, новыми и более энергоэффективными судами, что напрямую связано со снижением факторов риска и снижением количества происшествий на воздушном транспорте.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 5.7 «Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года, тыс. часов» за 2017 год составило 183 тыс. часов. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 190,23 %.</p> <p>По Индикатору 5.8 «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %» фактическое значение осталось на уровне 2016 года и составило 78 %. Охват территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов нуждается в более полном обеспечении финансирования данных программ, в особенности для отдаленных территорий Российской Федерации и труднодоступных районов страны.</p>
2.1.1.6	<p style="text-align: center;"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2017 год по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.12.</p>

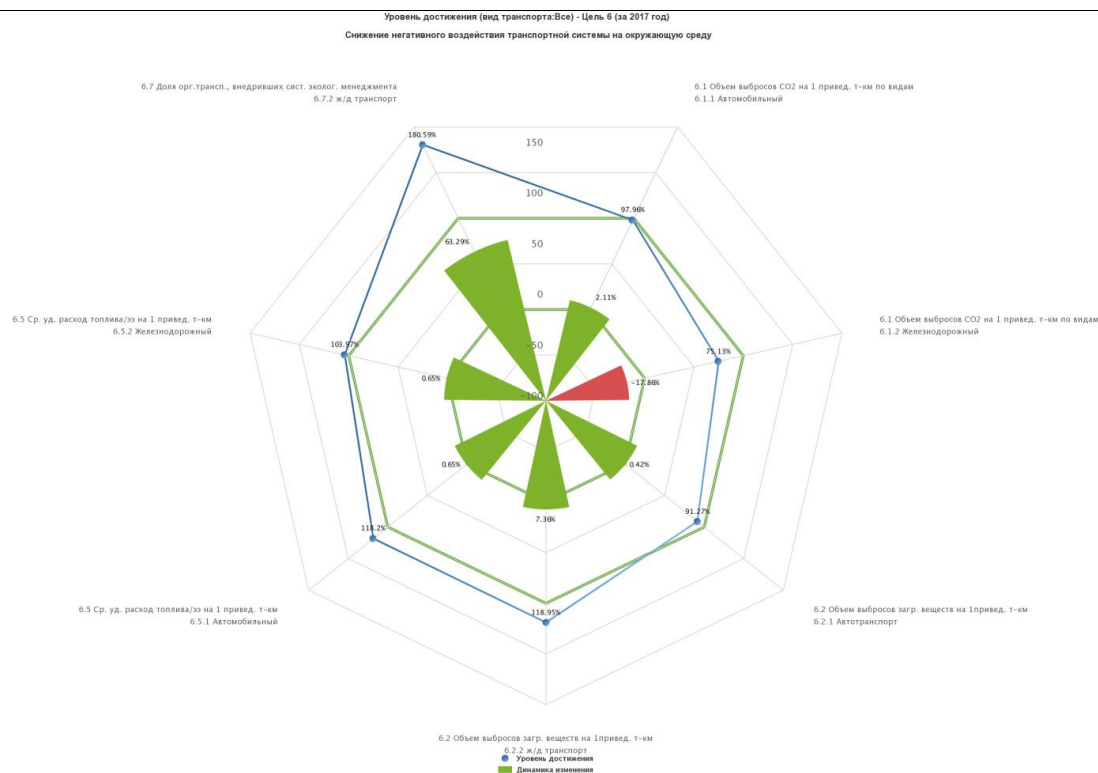


Рис. 2.12. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в процентах от запланированных в 2017 году.

Ниже в Таблице 2.11 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2017 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.11
Уровень достижения индикаторов по Цели 6 за 2017 год.

Шифр	Индикатор	2017 год
6.1.1	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	97,96 %
6.1.2	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	75,13 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	91,27 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	118,95 %
6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	118,2 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	103,97 %
6.7.2	Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве	180,59 %

организаций транспорта Железнодорожный транспорт	
Общий процент достижения по 7 индикаторам - Цель 6 (за 2017 год)	112,3 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год по отношению к 2016 году представлена ниже на Рис. 2.13. в виде линейчатой диаграммы.

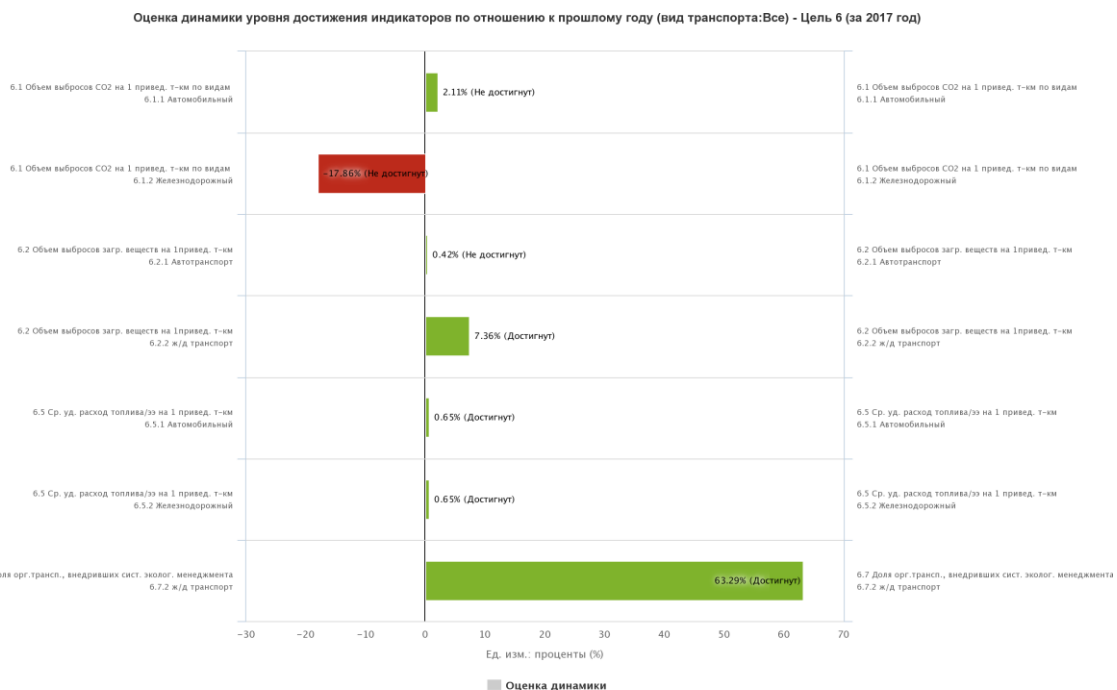


Рис. 2.13. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2017 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.12
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2017 год по отношению к 2016 году*

Шифр	Индикатор	2017 год
6.1.1	Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	2,11 %
6.1.2	Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	-17,86 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	0,42 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	7,36 %
6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	0,65 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	0,65 %

6.7.2	Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта Железнодорожный транспорт	63,29 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 7 индикаторам - Цель 6 (за 2017 год)		8,09 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		
<p>По Цели 6 «Снижение негативного воздействия на окружающую среду» за 2017 год представлена отчетная информация по 7 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной цели.</p> <p>Интегрированный показатель (общий процент достижения цели) составил 112,3%.</p> <p>По отдельным индикаторам Цели 6 в 2017 году ситуация сложилась следующим образом.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.1.1 «Объемы выбросов CO₂ на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %» за 2017 год составило 94,9 %, что на 3 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 97,96 %. Наблюдается положительная динамика (+ 2,11 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.1.2 «Объемы выбросов CO₂ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2017 год составило 86%, что на 1 % меньше, чем за 2016 год.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.1 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %» за 2017 год составило 94,7 %, что на 3 % меньше, чем за 2016 год. Наблюдается положительная динамика (+ 0,42 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.2 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2017 год составило 68,0 %, что на 9 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 118,95 %. Наблюдается положительная динамика (+ 7,36 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.5.1 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %» за 2017 год составило 78,2 %, что на 1,2 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 118,2 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.5.2 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2017 год составило 87,9 %, что на 4,4 % меньше, чем за 2016 год. Уровень (процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 103,97 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.7.2 «Доля организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта, %» за 2017 год составило 67,0 %, что на 25 % больше, чем за 2016 год. Уровень</p>		

	(процент) достижения в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 180,59 %. Наблюдается положительная динамика (+ 63,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2016 году.
2.2	<p style="text-align: center;"><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включает правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>В 2017 году проводилась работа по <u>нормативно-правовому</u> обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспортного комплекса.</p> <p>Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2017 г. № МС-12-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 год. Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2017 г. № МС-142-р в План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 год внесены дополнения и изменения.</p> <p>В План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации включены 111 законопроектов.</p> <p>В 2017 году принято 16 федеральных законов, подготовленных Минтрансом России.</p> <p>1. Федеральный закон от 7 февраля 2017 г. № 10-ФЗ «О внесении изменения в статью 5 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации», направлен на определение порядка оплаты услуг по ледокольной проводке и ледовой лоцманской проводке в акватории Северного морского пути военных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, находящихся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы.</p> <p>Согласно Федеральному закону размер и порядок применения тарифов на указанные услуги устанавливаются в соответствии с правилами, предусмотренными пунктом 5 статьи 51 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, определяющими размер платы за ледокольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна в акватории Северного морского пути.</p> <p>2. Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» унифицирует некоторые правила международных воздушных перевозок, которые позволят привести российское законодательство в сфере воздушных перевозок в соответствие с международными правовыми нормами, что обеспечит дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему.</p> <p>3. Федеральный закон от июля 2017 г. № 135-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны» направлен на совершенствование порядка установления и использования приаэродромной территории.</p> <p>4. Федеральный закон от 18 июля 2017 г. № 177-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулирует отношения, связанные</p>

с созданием, развитием морских портов и осуществлением в них деятельности, уточняющий вопросы, касающиеся территории морского порта, установления и изменения её границ.

5. Федеральный закон 26 июля 2017г. № 208-ФЗ «О внесении изменений в Водный кодекс Российской Федерации» направлен на совершенствование правового регулирования отношений, возникающих в связи с использованием поверхностными водными объектами или их частями.

6. Федеральный закон от 29 июля 2017 г. № 215-ФЗ «О ратификации Протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года» позволит обеспечить повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на территории Российской Федерации и на территории Республики Казахстан, в том числе в рамках функционирования Евразийского экономического союза.

7. Федеральный закон от 29 июля 2017 г. № 228-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части провоза багажа» направлен на оптимизацию стоимости авиаперевозок на внутренних линиях путём предоставления возможности заключать договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при его расторжении и норму бесплатного провоза багажа, либо договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при его расторжении и не предусматривающий норму бесплатного провоза багажа.

8. Федеральный закон от 27 ноября 2017 г. № 330-ФЗ «О заявлении Российской Федерации в связи с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)», устанавливает, что Российская Федерация будет применять к перевозкам, осуществляемым на части железнодорожной инфраструктуры от причала паромного комплекса Кавказ до припортовой железнодорожной станции Кавказ, Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ).

9. Федеральный закон от 27 ноября 2017 г. № 338-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в связи с присоединением Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 г.» направлен на приведение законодательства Российской Федерации в сфере воздушных перевозок в соответствие с международными правовыми нормами, что обеспечит дальнейшую интеграцию национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему.

10. Федеральный закон от 5 декабря 2017 г. № 390-ФЗ «О внесении изменений в статью 22 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на исключение образования автомобильных заторов в местах присоединения к автомобильным дорогам стационарных торговых объектов.

11. Федеральный закон от 20 декабря 2017 г. № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части установления дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», устанавливает основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств.

12. Федеральный закон от 20 декабря 2017 г. № 400-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте, и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» направлен на совершенствование регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте.

13. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» устанавливает правовые условия функционирования внеуличного транспорта (метрополитена, монорельсового транспорта, подвесной канатной дороги и фуникулёра), а также основы организации транспортного обслуживания населения внеуличным транспортом в Российской Федерации.

14. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на урегулирование общественных отношений, возникающих в процессе организации дорожного движения, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

15. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» вносит изменения в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, расширяющие понятие «каботаж».

16. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 453-ФЗ «О внесении изменений в статью 20 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 32 Федерального закона «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вносит изменения в статью 20 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с положениями которой строительство и реконструкция сооружений пересечения автомобильной дороги с другими автомобильными дорогами и примыкания автомобильной дороги к другой автомобильной дороге допускаются при наличии согласия в письменной форме владельцев автомобильных дорог.

По итогам 2017 г. в Правительстве Российской Федерации находилось на рассмотрении 38 законопроектов.

На рассмотрении в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации находилось 14 законопроектов, внесенных Правительством Российской Федерации.

По результатам публичного обсуждения и экспертного сопровождения Министром транспорта Российской Федерации принята «Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 год», одобренная Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации 3 апреля 2017 г.

В 2017 году в соответствии с Правилами разработки, реализации и оценки эффективности отдельных государственных программ, которые переводятся на механизмы проектного управления (утверждены постановлением Правительством от 12 октября 2017 года № 1242) подготовлена новая редакция государственной программы «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства российской Федерации от 20 декабря 2017 г.

№ 1596).

Новой редакцией Программы предусмотрена реализация на принципах проектного управления комплекса мероприятий, направленных на достижение целей государственной политики, определенных документами стратегического планирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства.

В 2017 году Минтранс России подготовил 15 проектов изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, из которых приняты 10 распоряжений Правительства Российской Федерации.

В сфере структурного реформирования и управления федеральной собственностью в 2017 году продолжена работа по исполнению поручения Президента Российской Федерации от 24 июля 2013 г. по развитию аэропортов Московского авиационного узла. В частности, завершены мероприятия по консолидации активов в аэропорту Внуково и в аэропорту Шереметьево. Сформированы основные условия концессионных соглашений и подготовлены проекты актов Правительства Российской Федерации о заключении концессионных соглашений с операторами аэропортов Внуково, Домодедово и Шереметьево. Подписание концессионных соглашений планируется в 2018 году.

В 2017 году обеспечивалось бесперебойное функционирование первой очереди информационно-аналитической системы государственного регулирования на транспорте (АСУ ТК), введенной в эксплуатацию 30 декабря 2016 г.

Во исполнение пункта 2.1 поручения Президента Российской Федерации от 1 июля 2016 г. № Пр-1277 и в целях реализации пункта 63 Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии на среднесрочный период (2014 – 2018 годы), распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р утвержден социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Социальный стандарт транспортного обслуживания апробирован населением при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в г. Калининграде в рамках реализации Программы ООН / Глобального экологического фонда / Министерства транспорта Российской Федерации «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России».

В 2017 году в установленном порядке реализовывалась Программа Федерального дорожного агентства по внедрению композиционных материалов (композитов), конструкций и изделий из них на 2015 – 2020 годы, направленная на создание условий наибольшего благоприятствования для широкого применения современных и эффективных композитов, конструкций и изделий из них в дорожном хозяйстве Российской Федерации.

Разработана общественно доступная информационно-аналитическая система контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов. Система позволяет получать информацию об объемах дорожных фондов, направлениях их использования, в том числе с отображением на карте конкретных участков дорог в отношении которых планируются, ведутся или завершены дорожные работы. Система наполнена данными по агломерациям, участвующим в приоритетном проекте «Безопасные и качественные дороги».

Финансово-экономические меры государственного регулирования предусматривают установление льгот и преимуществ на услуги пассажирского транспорта общего пользования.

Меры государственного регулирования, в сфере железнодорожного транспорта:

1. Установление льготной ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 % на услуги пригородного железнодорожного сообщения.

В соответствии с Федеральным законом от 30 ноября 2016 г. № 401-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» льготы по налогу на добавленную стоимость в размере 0% продлены в части услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении до 1 января 2030 года включительно.

В 2017 году выпадающие доходы федерального бюджета, по предварительной оценке, составили 10,1 млрд. рублей. Реализация данного предложения позволила пригородным компаниям не включать в расходы по пригородным перевозкам, а предъявлять к вычету суммы НДС, предъявленные владельцем инфраструктуры, арендодателями подвижного состава, исполнителями работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, другими поставщиками и подрядчиками, что способствовало стабилизации цен на пригородные перевозки для населения.

Данный подход стал одной из причин увеличения объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении на 8,5 % к уровню 2016 года.

2. Сохранение льготной ставки налога на имущество организации в отношении железнодорожных путей общего пользования, а также сооружений, являющихся неотъемлемой технологической частью указанных объектов.

Поэтапная отмена льготы по налогу на имущество организаций в отношении объектов железнодорожной инфраструктуры привела к существенному увеличению налоговых отчислений, и, соответственно, ухудшению финансового состояния организаций железнодорожного транспорта и сокращению инвестиционной программы ОАО «РЖД». Рост платежей по налогу на имущество составил в 2013 году – 7,9 млрд. рублей, в 2014 году – 14,2 млрд. рублей, в 2015 году оценивался на уровне 20,8 млрд. рублей в 2016 г. – 27,4 млрд. рублей.

При этом, являясь субъектами тарифного регулирования со стороны государства, компании, осуществляющие железнодорожные перевозки, не имеют возможности увеличивать тарифы адекватно росту материальных затрат.

Восстановление существующей до 2013 года льготы по налогу на имущество организаций в отношении объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, уменьшит отчисления в консолидированный бюджет субъектов Российской Федерации. Это позволит направить высвободившиеся средства на финансирование проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, текущее обслуживание инфраструктуры и подвижного состава, позволит повысить качество оказываемых услуг при сохранении доступности тарифов.

Федеральным законом от 28 декабря 2016 г. № 464-ФЗ «О внесении изменений в главу 30 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» установлены ставки в 2017 году - 1,0 %, в 2018 г. -1,3%, в 2019 г. – 1,3%, в 2020 г. 1,6%. В случае возвращения к льготному налогообложению выпадающие доходы федерального бюджета оцениваются в 2018 г. – 30,0 млрд. рублей, 2019 – 32 млрд. рублей.

3. Установление ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 % на услуги по перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в поездах дальнего следования.

В соответствии с планом и в целях обеспечения конституционного принципа равенства налогообложения и условий равнодоступности на рынке транспортных

услуг, льготная ставка НДС 0 % распространяется на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании (Федеральный закон от 30 ноября 2016 г. № 401-ФЗ. «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации»).

Установление ставки НДС в размере 0% по перевозкам пассажиров и багажа железнодорожным транспортом во внутригосударственном сообщении приведет к уменьшению доходной базы федерального бюджета. При этом снижение ставки НДС до 0% с одновременной индексацией тарифов на услуги по перевозке пассажиров и багажа на 10% при сохранении конечной цены для пассажира позволит перевозчику получить дополнительные доходы, которые будут направлены:

- на снижение потребности в субсидиях на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах;
- на увеличение закупки подвижного состава.

Недополученные в результате снижения налога доходы федерального бюджета будут компенсированы в полном объеме за счет:

- увеличения поступлений по налогу на прибыль в результате повышения объемов перевозок и выручки компаний;
- экономии средств бюджета, направляемых на субсидирование перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах;
- увеличения поступлений по НДС от юридических лиц – пользователей услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом;
- увеличение налоговых выплат и страховых взносов во внебюджетные фонды от производственных организаций, обеспечивающих работу железнодорожного транспорта.

Реализация указанного предложения позволит дополнительно увеличить транспортную мобильность населения, улучшить качество перевозок, используя инновационные вагоны отечественного производства.

Меры государственного регулирования в сфере дорожного хозяйства:

1. Сохранение льготы по налогу на имущество организаций - в отношении федеральных автомобильных дорог общего пользования и сооружений, являющихся их неотъемлемой технологической частью.

В соответствии с планом наличие налоговых льгот оказывает положительное влияние на финансирование дорожной деятельности и влияет на достижение индикаторов Транспортной стратегии, таких как: «Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения», «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям».

В настоящее время указанное финансирование в отношении автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения осуществляется за счет средств Федерального дорожного фонда, региональных и муниципальных дорожных фондов соответственно.

Автомобильные дороги общего пользования федерального значения отражены на балансовых счетах бюджетного учета федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, и в настоящее время освобождены от уплаты указанных выше налогов.

Отмена указанных льгот может привести к фактическому сокращению расходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации непосредственно на дорожную деятельность, что отразится на выполнении целевых индикаторов Транспортной стратегии. Фактически вышеуказанная налоговая льгота позволила не допустить отвлечение средств, определенных Бюджетным кодексом Российской Федерации источниками формирования дорожных фондов, на цели, не связанные с дорожной деятельностью, и способствовала повышению доли протяженности

федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 77,8% в 2017 году, а также обеспечению выполнения программ строительства и реконструкции автомобильных дорог.

2. Сохранение льготы по земельному налогу организаций - в отношении земельных участков, занятых государственными автомобильными дорогами общего пользования.

Наличие налоговых льгот по земельному налогу оказывает положительное влияние на финансирование дорожной деятельности и влияет на достижение индикаторов Транспортной стратегии.

Объем выпадающих доходов бюджетов субъектов Российской Федерации по земельному налогу в 2013 году составил 3, млрд. рублей, в 2014 году – 4,7 млрд. рублей. В 2016 году объем выпадающих доходов составил 5,8 млрд. рублей.

Меры государственного регулирования, в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обслуживания:

1. Установление льготной ставки налога на добавленную стоимость в размере 10% на услуги по перевозке пассажиров на внутренних воздушных линиях.

Фактически выпадающие доходы федерального бюджета в 2017 году по предварительной оценке составили 28,1 млрд. рублей. Рост перевозок на внутренних авиалиниях составил 110,9% к уровню 2016 года.

При этом данная мера позволила увеличить объем перевозок на внутренних авиалиниях на 10,9%, пассажирооборот – на 10 процентов.

2. Освобождение от налогообложения НДС реализации (а также передачи выполнения, оказания для собственных нужд) на территории Российской Федерации услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание.

В соответствии с планом установление налоговой льготы направлено на снижение ставок сборов и тарифов на аэропортовое обслуживание. Вместе с тем, освобождение от НДС данных услуг приводит к увеличению их себестоимости в связи с включением входящего НДС в состав затрат, что приводит к увеличению сборов и тарифов на аэропортовые услуги влияет на инвестиционные возможности аэропортов.

Себестоимость при этом снижается в среднем на 6-7%. Предлагаемая мера имеет высокую бюджетную эффективность. В 2016 году сумма перечисленных налогов в федеральный бюджет составила почти 23,0 млрд. рублей. В 2017 году оценивается на уровне 25,0 млрд. рублей, в 2018 году - 29,0 млрд. рублей, в 2019 году – 30,0 млрд. рублей, в 2020 году – 32,0 млрд. рублей. В 2018 году издано Постановление Правительства Российской Федерации от 23.05.2018 № 588 «Об утверждении перечня услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание, реализация которых не подлежит обложению (освобождается от обложения) налогом на добавленную стоимость».

Меры государственного регулирования, в сфере морского и внутреннего водного транспорта:

1. Освобождение от налогообложения НДС реализации (а также передачи, выполнения, оказания для собственных нужд) на территории Российской Федерации работ (услуг, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов, судов внутреннего плавания и судов смешанного (река-море) плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги портового флота), по лоцманской проводке, а также услуг по классификации

	<p>и освидетельствованию судов.</p> <p>В соответствии с планом освобождение от налогообложения НДС в соответствии с подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации операций по обслуживанию судов в морских портах Российской Федерации (в т.ч. портовых сборов и услуг портового флота) направлено на стимулирование развития портовой деятельности повышение конкурентоспособности морских портов Российской Федерации, поскольку:</p> <p>уменьшение тарифов портовых сборов (на сумму НДС) повышает привлекательность морских портов Российской Федерации для судовладельцев в сравнении с зарубежными портами, что, в конечном счете, способствует повышению конкурентоспособности портов Российской Федерации (увеличивается количество судозаходов и растет грузооборот).</p> <p>Фактически выпадающие доходы федерального бюджета в 2017 году предварительно оцениваются в размере 8,8 млрд. рублей. Оценка эффективности рассматриваемой льготы была проведена с использованием следующих показателей:</p> <p>прироста выручки от осуществления портовой деятельности, не подлежащей налогообложению НДС;</p> <p>динамики количества судозаходов в морские порты Российской Федерации в течение анализируемого периода.</p> <p>Результаты расчетов отражают устойчивую тенденцию роста показателей эффективности данной меры, что может свидетельствовать о положительном влиянии на их изменение рассматриваемой льготы.</p> <p>Данная налоговая льгота способствует положительной динамике индикатора Транспортной стратегии «Объем перевалки грузов в российских морских портах». Рост объема перевалки грузов в 2016 году составил 106,7% к уровню 2015 года, в 2017 году – 108,9% к уровню 2016 года</p> <p>2. Сохранение льготы по налогу на имущество организаций в отношении ледоколов, судов с ядерными энергетическими установками и судов атомно-технологического обслуживания.</p> <p>В соответствии с Федеральным законом от 29 ноября 2012 г. № 202-ФЗ с 1 января 2013 года данное имущество не признается объектом налогообложения.</p> <p>Данная льгота по налогу на имущество в отношении ледоколов направлена на поддержку судовладельцев ледокольного флота за счет сокращения затрат на содержание ледоколов, и, в конечном счете – на повышение эффективности эксплуатации ледокольного флота и стимулирование развития деятельности по ледокольному обеспечению судов в морских портах Российской Федерации и за их пределами.</p> <p>Данная налоговая льгота способствует повышению конкурентоспособности Северного морского пути и оказывает влияние на показатели: «Экспорт транспортных услуг», «Объем перевозок грузов по Северному морскому пути», «Уровень технической оснащенности Северного морского пути».</p>
2.3	<p align="center"><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией в отчетном году</u></p> <p>В 2017 году реализация Транспортной стратегии осуществлялась в соответствии с Посланием и Указами Президента Российской Федерации, Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Планом деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 – 2020 годы и Публичной декларацией Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 год. При этом основным инструментом реализации Транспортной стратегии являлась Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2017 года № 398 (далее –</p>

Программа).

В 2017 году транспортный комплекс работал стабильно и удовлетворял потребности в транспортных услугах.

В 2017 году введены в эксплуатацию после строительства и реконструкции **347,4 км автомобильных дорог федерального значения.**

Построено и реконструировано 230,7 км автомобильных дорог федерального значения, находящихся в управлении Федерального дорожного агентства:

-на территории Московского транспортного узла общей протяженностью 6,8 км с искусственными сооружениями общей длиной 1 475 пог. м, включая участки Московского большого кольца, М-8 «Холмогоры», в том числе участки обхода пос. Тарасовка, и других;

-на территории Санкт-Петербургского транспортного узла общей протяженностью 39,9 км с искусственными сооружениями общей длиной 69,7 пог. м., включая первый этап строительства обхода г. Гатчина протяженностью 12,4 км на федеральной автомобильной дороге Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Беларусь, первый этап строительства участка Сосново - Варшко протяженностью 15,9 км на федеральной автомобильной дороге А-121 «Сортавала»;

- на территории Дальневосточного федерального округа общей протяженностью 85,5 км с искусственными сооружениями общей длиной 744 пог. м, включая участки федеральных автомобильных дорог «Лена», «Колыма», «Уссури» и других;

В 2017 году построено и реконструировано 116,7 км автомобильных дорог федерального значения, находящихся в ведении Государственной компании «Автодор».

Введен в эксплуатацию после реконструкции участок км 1091 - км 1119,5 автомобильной дороги М-4 «Дон», протяженностью 28,7 км.

В результате комплексного обустройства участка автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска введены в эксплуатацию после реконструкции участки с обходом Геленджика протяженностью 18,5 км с доведением технической категории до 1-Б с 4-я полосами движения и расчетной скоростью - 120 км/ч.

Завершена реконструкция участка федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев) км 174 - км 194, Калужская область общей протяженностью 21,6 км. На текущий момент на всем участке начата платная эксплуатация.

Завершено строительство и начата платная эксплуатация участка скоростной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург на участке км 58 - км 684, 4 этап км 208 - км 258, Тверская область, общей протяженностью 48 км.

В 2017 году обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства в объеме 69,5 км.

Продолжается работа по строительству Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Московской области. В рамках долгосрочного инвестиционного соглашения по проекту строительства пускового комплекса №5 ЦКАД в ноябре 2017 года (досрочно) было открыто движение на участке в обход Звенигорода протяженностью 3,6 км

В целом по итогам 2017 года в платном режиме функционируют 16 участков, общая протяженность которых составляет 815,7 км, в том числе: автомобильная дорога М-1 «Беларусь» - 1 участок, автомобильная дорога М-4 «Дон» - 11 участков, автомобильная дорога М-3 «Украина» - 1 участок, скоростная автомобильная дорога «Москва - Санкт-Петербург» - 3 участка.

В 2017 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, обеспечена в объеме 41246,2 км, и составила 77,8 % от их общей протяженности.

В 2017 году на дорогах Росавтодора после капитального ремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 8 855,9 км.

Государственной компанией «Автодор» в 2017 году введены в эксплуатацию после капитального ремонта 46,3 км, после ремонта 270,3 км автомобильных дорог федерального значения.

На автомобильных дорогах регионального и местного значения в 2017 году в рамках региональных программ в сфере дорожного хозяйства, в том числе с софинансированием за счет средств федерального бюджета, завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 1816 км, отремонтировано - 8330 км.

На территории Дальнего Востока и Байкальского региона завершены строительство и реконструкция участков региональных и местных автомобильных дорог общей протяженностью 261,4 км (на 116 % к уровню 2016 года).

С софинансированием за счет иных межбюджетных трансфертов, предоставленных бюджетам субъектов Российской Федерации из федерального бюджета завершены первый этап строительства обхода г. Велижа в Смоленской области, мост через р. Волгу на автомобильной дороге Нижний Новгород - Шахунья - Киров длиной 1451 пог. м, транспортно-пешеходный мостовой переход через р. Сатис с общей длиной искусственных сооружений 808 пог. м. в г. Сарове Нижегородской области и другие.

За счет трансфертов, выделенных на финансирование дорожной деятельности в Московской области, осуществлено строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общей протяженностью 27 км, включая три путепровода через железнодорожные пути и две транспортные развязки в разных уровнях.

С софинансированием из федерального бюджета в 47 субъектах Российской Федерации построены и реконструированы подъезды с твердым покрытием общей протяженностью 685 км к 199 сельским населенным пунктам и к 39 объектам сельскохозяйственного производства.

За счет средств, выделенных из федерального бюджета в рамках прогнозируемых доходов от взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (система «Платон»), в 18 субъектах Российской Федерации осуществлялись строительные и ремонтные работы на 28 мостах, находящихся в аварийном или предаварийном состоянии.

По состоянию на 1 января 2018 г. в системе «Платон» зарегистрированы более 351 тыс. владельцев транспортных средств с общим автопарком более 942 тыс. грузовых автомобилей, в систему перечислены средства в общем объеме более 37 млрд. рублей.

В рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 38 городских агломерациях, расположенных в 36 субъектах Российской Федерации, реализуются программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, направленные на обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций, приведение данной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и обеспечение ее достаточной пропускной способности.

По итогам реализации проекта в 2017 году дорожную сеть городских агломераций характеризуют следующие показатели:

– общая протяженность дорожной сети агломераций составляет 49836 км,

из них на 31 декабря 2017 г. с учетом проведенных дорожных работ в нормативном состоянии находится 26165 км или 52,5% от общей протяженности дорожной сети;

– проведены мероприятия по ликвидации 1465 мест концентрации ДТП.

Развитие железнодорожной инфраструктуры направлено на решение задач, установленных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596, в области модернизации и инновационного развития экономики, в том числе на ускорение социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока в части обеспечения транспортных связей труднодоступных территорий.

На железнодорожном транспорте в 2017 году обеспечен ввод в эксплуатацию 248,7 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

Вводы по проектам составили: «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (30,9 км), «Развитие участка Тобольск-Сургут» (7,9 км), «Комплексная реконструкция участка им. М. Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла» (37,6 км), «Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова» (30,1 км), Комплексный проект развития железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла (4,7 км), Строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск (1 этап «Строительство двухпутной электрифицированной железной дороги на участке Журавка - Миллерово) (137,5 км).

Строительство обходов Краснодарского железнодорожного узла и Украины на участке Журавка-Миллерово способствует обеспечению доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и Грушевая) в планируемых на расчетные годы объемах (до 154 пар поездов в сутки) и оптимизации работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход на участок Тимашевская – Крымская.

В 2017 году завершено выполнение инженерных изысканий для разработки проектной документации участка Москва – Казань ВСМ 2, разработана проектная документация для строительства участка Москва – Нижний Новгород. Завершается разработка проектной документации по участку Нижний Новгород – Казань.

В качестве опытного участка строительства ВСМ Москва – Казань определен участок Москва – Владимир с соединением с действующей инфраструктурой и организацией эксплуатации высокоскоростных поездов от г. Москвы до г. Нижнего Новгорода.

Обновление парка локомотивов составило 459 единиц, (в том числе 220 электровозов и 239 тепловозов), грузовых вагонов - 56,9 тыс. единиц.

На морском транспорте в 2017 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности российских морских портов на 22 млн. тонн. В 2017 году продолжились работы по строительству объектов морского порта Сабетта – завершено строительство корневой части Юго-Восточного ледозащитного сооружения длиной 2800 м и береговых объектов. В декабре с терминала ОАО «Ямал СПГ» в порту Сабетта произведена первая отгрузка сжиженного газа и газового конденсата в танкер-газовоз «Кристоф де Маржери». Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути составил 9 932 тыс. тонн (+32,8% к уровню 2016 года), в том числе транзитных – 194,4 тыс. тонн. Начались работы по разработке рабочей документации и строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский. Завершены работы по разработке проектной документации на строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик. В рамках мероприятий, направленных на решение задачи по обновлению обеспечивающего флота, приняты в эксплуатацию

2 катера-бонопостановщика «Спасатель Алексюк» и «Капитан Мишин».

В навигацию 2017 года протяженность **внутренних водных путей** Российской Федерации в 2017 году составила 101,5 тыс. км, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов 49,97 тыс. км (2016 год – 49,07 тыс. км). Обеспечение стабильной и эффективной работы организаций внутреннего водного транспорта по перевозкам грузов, включая в районы Крайнего Севера (отправлено 17,4 млн. тонн грузов), и пассажиров в навигацию 2017 года стало возможным при значительном улучшении параметров внутренних водных путей и технического состояния судоходных гидротехнических сооружений вследствие увеличения выделения средств федерального бюджета по сравнению с 2016 годом на 4,5 млрд. рублей. На 1,5 тыс. км улучшены категории содержания судовых ходов за счет увеличения объемов дноуглубительных работ в полтора раза. В 2017 году продолжились работы по реализации комплексных проектов реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Волго-Балтийском, Камском, Енисейском бассейнах внутренних водных путей Российской Федерации. Завершена разработка проектной документации по 1 этапу (подготовительному периоду) строительства Багаевского гидроузла. Проведение капитального ремонта и реконструкции на судоходных гидротехнических сооружениях повысили уровень их безопасности. В 2017 году доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности, составила 8,7 %. Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и светоотражательной обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей составила 37,7 %

В сфере воздушного транспорта в 2017 году осуществлялась работа по строительству и реконструкции аэропортовой и аэродромной инфраструктуры и реализация мер по обеспечению повышения доступности транспортных услуг для населения. В 2017 году осуществлялась реконструкция и строительство 26 аэропортовых комплексов Российской Федерации, введены в эксплуатацию 6 взлетно-посадочных полос в аэропортах Краснодара (Пашковский), Саранска, Екатеринбурга, Чокурдаха и Кызыла. Реализован масштабный проект по строительству аэропортовой инфраструктуры, не имеющий аналогов в современной истории России, – аэропорт «Платов» в Ростове-на-Дону, который является крупнейшим аэропортом на территории Южного федерального округа. Пропускная способность аэропорта – порядка 5 млн. пассажиров в год. В 2017 году полностью завершена реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта г. Волгограда и взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Калининграда.

Завершены работы по подготовке аэродромной инфраструктуры аэропортов и основных объектов (взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны) в аэропортах Стригино (г. Нижний Новгород), Курумоч (г. Самара).

Начата реконструкция аэропортов Якутск (третий этап – ИВПП- 2), Тикси, г. Норильска (второй этап – перроны). Помимо мероприятий Программы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу в 2017 году активно велась реализация проектов по реконструкции аэродромной инфраструктуры в городах Норильске (первый этап – ВПП), Хабаровске, Нижнекамске, Зее, Кызыле и Ульяновске

В 2017 году была продолжена работа по развитию международных транспортных коридоров.

Проект создания высокоскоростного железнодорожного коридора «Евразия» Пекин - Москва - страны Европейского Союза (далее - Проект и ВСМ «Евразия») предполагает строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали для организации грузовых и пассажирских перевозок по маршруту Берлин - Минск -

Москва - Астана - Пекин.

В Минтрансе России совместно с ОАО «РЖД» и представителями экспертного сообщества в целях совместной выработки согласованной позиции о реализации проектов ВСМ (Москва - Казань, «Евразия») и объединения усилий по практическим шагам инициативы «Один пояс, один путь» в области транспорта, прорабатываются вопросы, касающиеся реализации проектов ВСМ в Российской Федерации.

В 2017 году доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов составила 45 процентов.

В мае 2017 года в г. Пекине состоялось организационное заседание Совместной комиссии в рамках реализации подписанного 12 сентября 2014 г. Соглашения между Правительствами государств - членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок Соглашения ШОС.

В Российской Федерации в 2017 году функционировало 313 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В 2017 году открыты после завершения строительства, реконструкции и технического перевооружения 9 пунктов пропуска: 4 воздушных пунктов пропуска – Волгоград (Гумрак), Нижний Новгород (Стригино), Уфа, Ростов-на-Дону (Платов); 3 морских пунктов пропуска – Темрюк, Астрахань, Мурманск; 1 пешеходный пункт пропуска – Ивангород; 1 смешанный пункт пропуска – Верхнеблаговещенский.

В рамках мероприятий Программы (подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг») в 2017 году продолжалась реализация инвестиционных проектов по развитию комплексных транспортных узлов.

По проекту «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» завершена корректировка проектной документации, предусматривающая выделение этапа 1: «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу через Керченский пролив».








Продолжено строительство железнодорожного подхода к транспортному переходу через Керченский пролив в составе инвестиционного проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань».

В части проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» разработан сценарий завершения реализации проекта в установленный срок (2020 год), включающий как использование механизма концессии, так и продолжение работ в рамках заключенного государственного контракта с привлечением внебюджетных средств.

Также продолжена реализация таких инвестиционных проектов, как «Развитие транспортного узла «Восточный - Находка» (Приморский край)», «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)», «Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги».

В сфере международной деятельности Минтранса России был задействован потенциал международных, региональных организаций и форумов (ЕАЭС, СНГ, Союзное государство, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ШОС, АТЭС, АСЕМ), а также формат двустороннего сотрудничества (рабочие группы по транспорту и межправительственные комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству с зарубежными государствами) с целью закрепления за Российской Федерацией роли ключевого транзитного направления по обеспечению евроазиатских торгово-экономических связей и продвижения национальных технологических решений в сфере транспорта на зарубежные рынки товаров и услуг.

В 2017 году состоялись заседания 16-ти Рабочих групп по транспорту. Представители Минтранса России приняли участие в заседаниях 46-ти межправительственных комиссий по экономическому и научно-техническому

	<p>сотрудничеству. В 2017 году Минтранс России принял участие в более чем 70-ти крупных двусторонних и многосторонних международных мероприятиях. В течение 2017 года были подписаны 16 международных межправительственных и межведомственных соглашений, договоров и меморандумов.</p> <p>Особое внимание Минтранс России уделил вопросам взаимодействия с региональными комиссиями ООН и их рабочими органами.</p> <p>Итоги реализации в 2017 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 6 «Крупные инвестиционные проекты» к Транспортной стратегии, подробно представлены в Приложении 1.</p>
2.3.1	<p>В Приложении 2 представлена карта-схема, содержащая сведения о географическом расположении и выполненным работам по объектам ключевых мероприятий крупных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры, а также их уровне готовности.</p> <p>На карте-схеме Российской Федерации для обозначения объектов по ключевым мероприятиям развития транспортной инфраструктуры использованы следующие условные знаки:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Крупные комплексные инвестиционные проекты (точечные объекты ); – Дорожное хозяйство (точечные  и линейные объекты ); – Железнодорожный транспорт (линейные объекты ); – Воздушный транспорт (точечные объекты ); – Внутренний водный транспорт (точечные объекты ); – Морской транспорт (точечные объекты ). <p>Рядом с условным знаком каждого объекта, представленного на карте, располагаются в скобках уникальный идентификационный номер мероприятия и оценка уровня готовности объекта по состоянию на 2017 год в процентах. Информация о наименовании мероприятий и проектов с их соответствующими идентификационными номерами представлена в таблице в нижней части карты-схемы.</p>
2.3.2	<p>Итоги реализации в 2017 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, подробно представлены в Приложении 3.</p>

3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>В 2017 году на реализацию мероприятий и достижение целевых индикаторов Транспортной стратегии продолжили оказывать влияние общемировые макроэкономические и геополитические изменения, продолжающиеся с 2014 года.</p> <p>При этом на фоне указанного влияния внешних факторов, в 2017 году происходит дальнейшая адаптация экономики Российской Федерации к новым макроэкономическим условиям, что выразилось, в частности, в снижении инфляции и повышении спроса на транспортные услуги со стороны населения и бизнеса.</p> <p>Объем ВВП России за 2017 г., по второй оценке, составил в текущих ценах 92037,9 млрд. рублей. Индекс физического объема ВВП относительно 2016г. составил 101,5%. Индекс-дефлятор ВВП за 2017г. по отношению к ценам 2016г. составил 105,2 %.</p> <p>Индекс выпуска товаров и услуг по базовым видам экономической деятельности составил 101,4 %.</p> <p>Индекс промышленного производства в 2017г. по сравнению с 2016г. составил 101,0%.</p> <p>В 2017 г. внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России, 590,9 млрд. долларов США (124,8% к 2016г.), в том числе экспорт – 353,1 млрд. долларов (125,3%), импорт – 237,8 млрд. долларов (124,1 %).</p> <p>Внутренний спрос (как потребительский, так и инвестиционный) в ноябре-декабре продолжил устойчиво расти по отношению к соответствующему периоду предыдущего года. При этом прекратилось падение внутреннего и внешнего спроса на транспортные услуги.</p> <p>Оборот розничной торговли составил 101,2 % к уровню 2016 года.</p> <p>Индикаторы инвестиционной активности указывают на продолжение роста инвестиций.</p> <p>Ситуация на рынке труда продолжает формировать благоприятные условия для расширения потребительского спроса. Темпы роста реальных заработных плат в октябре и, по предварительной оценке, в ноябре вновь обновили максимум с начала восстановительного цикла (5,4 % в октябре–ноябре 2017 года по отношению к аналогичному периоду прошлого года).</p> <p>Увеличение производственной активности в отчетном периоде 2017 года наблюдалось во всех основных грузообразующих отраслях промышленности и в сельском хозяйстве.</p> <p>В этих условиях, для выполнения поставленных Транспортной стратегией целей и достижения установленных уровней целевых индикаторов, по Цели 1 основной задачей становится максимальное повышение экономической и социальной эффективности реализуемых проектов, в том числе путем их реализации с привлечением внебюджетных средств со стороны частных инвесторов, а также концентрация финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным влиянием на основные показатели эффективности транспортной системы.</p> <p>Основными факторами, повлиявшими на достижение Цели 1 Транспортной стратегии в отчетном периоде, являются, с одной стороны, существующие</p>

ограничения финансирования транспортного комплекса, а с другой стороны, стабилизация экономической ситуации в стране, которая отразилась на росте привлечения внебюджетных средств в транспортный комплекс со стороны частных инвесторов.

Оживление инвестиционной активности в отчетный период сопровождалось бурным ростом инвестиционного импорта (вложений в реализацию транспортных проектов за рубежом), который в 2017 году увеличился более чем на 30 %.

Объемы затрат на реализацию федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» (далее – ФЦП) в 2016-2017 годах составили на капитальные вложения 1715,4 млрд. рублей (в том числе за счет средств федерального бюджета 658,8 млрд. рублей, 38,4 %, за счет бюджетов субъектов России –14,7 млрд. рублей, или 0,9 %, за счет внебюджетных средств 1042,0 млрд. рублей, или 60,7 % от общего объема капитальных вложений), которые были выделены в размере 247,7 млрд. рублей на развитие автомобильных дорог, 432,93 млрд. рублей – железнодорожного транспорта, 539,1 млрд. рублей – воздушного транспорта, 102,64 млрд. рублей – морского транспорта, 52,0 млрд. рублей – комплексных проектов развития транспортной системы, 25,82 млрд. рублей – внутреннего водного транспорта.

При этом необходимые капитальные вложения для обеспечения реализации транспортной стратегии на 2016-2018 годы составляют 5053 млрд. рублей, из чего следует, что обеспечение ресурсами за 2 года выполнено только на 34,5 % (за 2016 и 2017 годы – на 60 % и 43,6 % соответственно), в том числе из федерального бюджета – на 27,5 %, из регионального бюджета – на 29,2 %, из внебюджетных средств – на 41,9 %.

Наилучшим образом, в объеме 83,1 % (в том числе из средств федерального бюджета – на 34,5 %, регионального бюджета – на 59,7 %, других источников – на 104,4 %) был обеспечен ресурсами воздушный транспорт. При этом капитальные затраты по автомобильным дорогам составили 24,7 % от ожидаемых объемов, по внутреннему водному транспорту – 29,3 %, по морскому транспорту – 33,4%, по железнодорожному транспорту – 34,8%. Только на 13,7 % от запланированных расходов обеспечены капитальными вложениями комплексные проекты по развитию транспортной системы, в том числе из федерального бюджета в объеме 27,0 % из внебюджетных средств – 6,8 %.

Для успешного достижения Цели 1 большое значение имеет концентрация финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным влиянием на такие показатели как надежность и безопасность транспортных услуг для населения, а также снижение стоимости перевозок и повышение скорости доставки для внутренних и внешних грузоотправителей.

Основными факторами, повлиявшими на достижение Цели 1 Транспортной стратегии в 2017 году, были усилия, предпринятые Минтранс России по решению актуальных задач развития и обеспечения эффективного функционирования инфраструктуры всех видов транспорта, в том числе сети автомобильных дорог федерального значения, скоростных автомобильных дорог, содействия развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения, развития дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, развития аэропортовой сети (аэропортов-хабов, внутрироссийских узловых аэропортов, региональных аэропортов), увеличения пропускной способности российских морских портов, повышения качественных характеристик внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 составил

101,4 %.

В 2017 году продолжается действие факторов, оказывающих негативное влияние на финансирование реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, а именно санкционных ограничений доступа к зарубежным инвестиционным ресурсам и ограниченного финансирования транспортного комплекса из федерального бюджета что привело к сокращению числа вновь начинаемых крупных инвестиционных проектов.

Основными факторами, оказавшими отрицательное влияние на реализацию мероприятий и достижение плановых значений индикаторов по **Цели 1** Транспортной стратегии «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» являлись:

- оптимизация государственного финансирования в части новых транспортных проектов;
- снижение инвестиционной активности частных компаний транспортной отрасли;
- санкционное ограничение доступа российских компаний к дешевым иностранным кредитным ресурсам, что, в условиях высокой фондоемкости транспортных проектов и большим сроком окупаемости, отрицательно сказалось, прежде всего, на реализации проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортно-логистических узлов.

Так, важным фактором, повлиявшим на ход реализации Транспортной стратегии Российской Федерации и повлекшим неполное достижение целевых показателей за отчетный период, являлось существенное снижение объемов ассигнований из федерального бюджета, предусмотренных на строительство и реконструкцию дорог Росавтодора, по сравнению с ранее утвержденными показателями подпрограммы «Автомобильные дороги». Так по сравнению с этой подпрограммой в редакции, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 мая 2013 г. № 401 (далее – Постановление № 401), учитывающей исполнение поручения Президента Российской Федерации, касающегося задачи удвоения объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог за период 2013 – 2022 годов по сравнению с соответствующим предшествующим периодом, объемы финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог Росавтодора без учета финансирования строительства транспортного перехода через Керченский пролив составляли: в 2014 году – 123,7 млрд. рублей (на 28 % меньше, чем предусмотрено Постановлением № 401), в 2015 году – 93,3 млрд. рублей (на 43 % меньше, чем предусмотрено Постановлением № 401), в 2016 году – 98,4 млрд. рублей (на 48,5 % меньше, чем предусмотрено Постановлением № 401), в 2017 году – 112,8 млрд. рублей (на 52,1 % меньше, чем предусмотрено Постановлением № 401), в 2018 году - 113,2 млрд. рублей (на 60,9 % меньше, чем предусмотрено Постановлением № 401). Аналогичная тенденция предусмотрена и на 2019-2020 годы. Указанное снижение объемов финансирования с учетом продолжительности строительства федеральных автомобильных дорог, определяемой технологическими особенностями объектов и составляющей 3 - 4 года, привело к исчерпанию всех ранее созданных технологических заделов и к снижению объемов ввода в эксплуатацию дорог Росавтодора.

В части автомобильных дорог регионального и местного значения на объемы дорожных фондов субъектов Российской Федерации и соответственно на индикаторы реализации Транспортной стратегии Российской Федерации оказывают влияние принятые Федеральным законом от 14 ноября 2017 г. № 315-ФЗ поправки к Бюджетному кодексу Российской Федерации,

предусматривающие снижение доли зачисления в бюджеты субъектов Российской Федерации доходов от акцизов на нефтепродукты до 57,1 % на 2018 год, 58,1 % на 2019 год, 58,2 % на 2020 год, вместо доли, ранее предусмотренной Федеральным законом от 4 октября 2014 года № 283-ФЗ в размере 100 %. Вместе с тем на достижение установленных величин индикаторов Транспортной стратегии Российской Федерации существенное позитивное влияние окажет принятие актов, направленных на исполнение положений Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 1 марта 2018 г. в части увеличения объемов финансирования дорожного хозяйства.

Невыполнение индикатора по вводу в эксплуатацию новых железнодорожных линий в 2017 году обусловлено переносом сроков по следующим проектам:

1. По проекту «Строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия)» не введено в эксплуатацию 450 км новых линий в связи с нарушением Генеральным подрядчиком своих обязательств. Завершение строительных работ по проекту планируется в 2018 г.

2. По проекту «Строительство железнодорожной линии «Лосево-Каменогорск» не введено в эксплуатацию 64 км новых линий. На текущий момент строительно-монтажные работы выполнены на 80%. Доведение проекта до норм постоянной эксплуатации, завершение всех работ по оформлению и регистрации объектов государственной собственности планируется в 2019 году.

Вместе с тем, в 2017 году дополнительно введено в эксплуатацию 137,5 км новых линий по проекту «Журавка-Миллерово».

Невыполнение индикатора «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос» обусловлено следующими факторами:

Не введено в эксплуатацию 3 взлетно-посадочных полосы: Храброво (г. Калининград), Стригино (г. Нижний Новгород), Курумоч (г. Самара).

Перенос сроков ввода объектов в эксплуатацию на 2018 год обусловлен корректировкой проектной документации в части отдельных вспомогательных объектов (патрульная дорога, оснащение периметрового ограждения техническими средствами охраны и т.д.) и проведением конкурсных процедур на заключение новых государственных контрактов.

«Взлетно-посадочная полоса в аэропорту г. Нижний Новгород не введена в срок, так как не урегулирован вопрос выделения указанной взлетно-посадочной полосы в отдельный этап строительства.

Всего в 2017 году введены в эксплуатацию после реконструкции 6 взлетно-посадочных полос в аэропортах Платов (г. Ростов-на-Дону), Саранск, Екатеринбург, Кызыл, Пашковский (г. Краснодар), Чокурдах.

«Завершение строительства пускового комплекса Томмот-Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит-Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия)» не было выполнено в связи с нарушением Генеральным подрядчиком своих обязательств.

На снижение спроса на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом прежде всего повлияли неблагоприятные погодные условия в течение всего периода навигации.

Сокращение объемов перевалки грузов на внутреннем водном транспорте вызвано, прежде всего, снижением перевалки строительных грузов на 2,2% до 106,2 млн. т, а также лесных грузов на 5,7% до 2,2 млн. т, черных металлов на 7,6% до 5,7 млн. т.

Несмотря на наличие существенного числа факторов, отрицательно

повлиявших на реализацию мероприятий Транспортной стратегии, анализ фактических значений основных индикаторов по ее Первой цели в целом позволяет констатировать положительную динамику развития транспортного комплекса в части формирования единого транспортного пространства Российской Федерации.

При этом, исходя из состава задач и мероприятий, наличие положительной динамики по указанной цели оказывает влияние на все остальные цели Транспортной стратегии Российской Федерации, ввиду системообразующего характера сбалансированного развития инфраструктуры всех видов транспорта за анализируемый период.

Цель 2 Транспортной стратегии направлена на обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.

Несмотря на наличие сдерживающих факторов роста российской и мировой экономики, а также конъюнктуры глобальных товарных рынков и пока еще ограниченный рост спроса на транспортную работу, по 7 представленным индикаторам по Цели 2 была достигнута положительная динамика, что свидетельствует о позитивных тенденциях в области доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок. Интегральный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии в 2017 году составил 102,1 %.

В 2017 году всеми предприятиями транспортного комплекса по хозяйственным видам экономической деятельности собственными силами было выполнено работ и услуг в объеме 7394 млрд. рублей, что на 8,8% больше, чем в 2016 году (7,9% от общего объема отгруженных товаров, выполненных работ и услуг по всем видам экономической деятельности в целом по стране в 2017 году).

Из общего объема работ и услуг транспортного комплекса за 2017 год:

- объем работ и услуг, выполненный организациями железнодорожного транспорта составил 2165 млрд. рублей (108,9% г/г, 29,3% от всего объема транспортных услуг), в том числе в разрезе грузовых перевозок 1845 млрд. рублей (85,2% от всех железнодорожных перевозок);
- объем работ и услуг, выполненный организациями автомобильного транспорта – 1132 млрд. рублей (107,7% г/г, 15,3% от всего объема транспортных услуг), в том числе в разрезе грузовых перевозок 634 млрд. рублей (56,0% от всех перевозок автомобильным транспортом);
- деятельность организаций морского транспорта – 136 млрд. рублей (108,9% г/г, 1,85% от всего объема транспортных услуг), в том числе по грузовым перевозкам 124 млрд. рублей или 1,68%, что составляет 91,1% от всех перевозок морским транспортом;
- деятельность организаций внутреннего водного транспорта – 92 млрд. рублей (99% г/г, 1,24 % от всего объема транспортных услуг), в том числе по грузовым перевозкам 76 млрд. рублей (82,3% от всех перевозок внутренним водным транспортом);
- деятельность организаций воздушного транспорта – 1181 млрд. рублей (110,3% г/г, 16% от всего объема транспортных услуг). В данном виде деятельности наибольшая доля объема выполненных услуг (88,6%) приходится на перевозки пассажиров (1046 млрд. рублей);
- на вспомогательную транспортную деятельность, всего приходится 33% объема выполненных работ и услуг (2436 млрд. рублей).

Среди факторов, сдерживавших динамику достижения цели 2 Транспортной

стратегии, целесообразно отметить:

- сохранение объема перевозок транзитных грузов из Казахстана через территорию Российской Федерации на уровне ниже прогнозных значений;
- санкционный режим, ограничивающий доступ крупных российских транспортных компаний к дешевым кредитным ресурсам, что не позволяет наращивать темпы обновления флота морских и речных судов под российским флагом, а также парка грузовых автотранспортных средств и автобусов. Низкие темпы обновления подвижного состава, в свою очередь, препятствуют росту конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международных рынках транспортных услуг

- рост себестоимости транспортных услуг вследствие увеличения коммунальных тарифов и стоимости топлива выше уровня инфляции, а также упразднение ранее действовавших налоговых льгот субъектами Российской Федерации по уплате налога на отдельные категории имущества организаций.

- недостаточный уровень частных инвестиций в формирование сети терминально-логистических центров и организацию новых видов транспортных услуг (регулярного контрейлерного сообщения). Отсутствие необходимых инвестиций не позволяет внедрять современные эффективные перевозочные и логистические технологии, что ведет к росту себестоимости и снижению качества транспортно-логистических услуг;

- рост конкуренции на рынке трансконтинентальных контейнерных перевозок, вследствие ввода в эксплуатацию новых регулярных контейнерных маршрутов, проходящих по коридору ТРАСЕКА в обход России;

- снижение скорости доставки контейнеров в транзитном сообщении в 2017 году (произошло из-за технических причин связанных с организацией проведения ремонтных и строительных работ, а также значительное увеличение объемов работы по пропуску 1972 поездов на межгосударственном стыковом пункте Илецк, расположенном на маршруте Илецк-Красное (одно из направлений коридора Запад-Восток).

Положительными факторами, повлиявшими на реализацию Цели 2 стали:

- сохранение устойчивого высокого спроса на российские топливно-энергетические товары на внешних рынках рост цен в 2017 году на ключевые сырьевые товары, что в существенной степени содействовало росту экспортных перевозок грузов, в частности угля, нефти, внутренних перевозок сырья и промышленной продукции;

- рост эффективности работы железнодорожной отрасли, несмотря на сокращение объемов финансирования крупных инфраструктурных железнодорожных проектов, что выразилось в выполнении в 2017 году базовых индикаторов, предусмотренных Транспортной стратегией по Цели 2;

- оптимизация операционных издержек транспортными и логистическими компаниями;

- снижение ставки рефинансирования Центральным банком Российской Федерации, что содействовало снижению стоимости кредитования юридическим лицам в 2017 году, что частично нивелировало ограничение на доступ к международным финансовым ресурсам и позволило крупным автотранспортным компаниям частично обновить парк транспортных средств общего пользования и вывести из эксплуатации старогодные грузовые автотранспортные средства;

- расширение успешной практики ОАО «РЖД» по развитию регулярных ускоренных контейнерных сервисов и дальнейшее совершенствование транспортно-логистического обслуживания, что оказало позитивное влияние на рост скорости доставки контейнеров железнодорожным транспортом, в том

числе в транзитном сообщении по Транссибирской магистрали;

- расширение в 2017 году полигона движения грузовых поездов повышенной длины и массы, что также положительно повлияло на повышение скорости маршрутных отправок;

- увеличение объемов предъявления грузоотправителями к перевозке массовых грузов маршрутными и повагонными отправками, включая каменный уголь, химические и минеральные удобрения, лесные и зерновые грузы, грузы в контейнерах и другой продукции, что оказало положительное влияние на динамику роста объемов доставки грузовых отправок в нормативные или договорные сроки. Доля грузовых отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте составила 96,7%, с приростом на + 0,6 % к 2016 году;

- несмотря на неблагоприятные условия в международных торгово-экономических отношениях с США и странами ЕС, в 2017 году наблюдался рост контейнерных перевозок в государства АТР, главным образом, в Китай, а также объемов транзитных перевозок.

- в целом в условиях сложной экономической ситуации объем погрузки грузов на железнодорожном транспорте в 2017 году превысил уровень 2016 года и составил 1 млрд. 261 млн. тонн. Повысились объемы перевозки каменного угля. Достигнут рекордный объем отгрузки на экспорт – почти 193 млн тонн. Динамичный рост демонстрируют перевозки зерна.

- проводимая ОАО «РЖД» работа по обновлению парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных вагонов, пополнение нового подвижного состава с повышенными тяговыми характеристиками, снижение ограничений пропускной и провозной способности участков и направлений на железных дорогах, увеличение участковой и технической скоростей движения оказало позитивное влияние на динамику увеличения скорости доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом;

- Утвержден план мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте в части развития конкуренции в перевозочной деятельности. Проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок внесен Минтрансом России в Правительство Российской Федерации письмом от 16.03.2018 № МС -10/3537.

Сальдированный финансовый результат деятельности по полному кругу транспортных компаний за 2017 год вырос на 15,5 млрд. руб. по сравнению с прошлым годом и составил 614,5 млрд.руб., 2044 транспортные организации получили прибыль в размере 678,5 млрд.руб. (рост по сравнению с 2016 годом составил 100,5%), а 1010 организаций имели убыток на сумму 64,0 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил 66,9% от общего числа организаций. Темп роста финансового результата за указанный период по сравнению с соответствующим периодом прошлого года составил 102,9%.

Кредиторская задолженность организаций транспорта на 01.01.2018 составила 1 768,7 млрд. руб. (в том числе просроченная – 90,6 млрд.руб. или 5,1% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1398,4 млрд. руб. (в том числе просроченная – 79,5 млрд.руб. или 5,7% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 26,5 %, что превышает допустимое значение (10%).

Задолженность по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 1 января 2018 г. 2 344,5 млрд.руб., в том числе просроченная составляет 33,3 млрд. руб., или 1,3% от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности проданных товаров, работ, услуг за 2017 год

составил 8,4% к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 127,1% - к коммерческим и управленческим расходам, 5,4% - к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг (в 2016 году - 3,0; 46,7 и 2,8 соответственно).

Сальдированный финансовый результат деятельности **организаций железнодорожного транспорта** по полному кругу транспортных организаций за 2017 год вырос на 28,9 млрд.руб. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 119,3 млрд.руб. 109 организаций получили прибыль в размере 121,3 млрд.руб. (рост по сравнению с 2016 года составил 124%), а 33 организации имели убыток на сумму 2,0 млрд.руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил 76,2 % от общего числа организаций, в том числе 73,2% - по грузовым перевозкам, 81,6% -по междугородним и международным перевозкам пассажиров и 87,5% - по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении.

Темп роста финансового результата за 2017 год по сравнению с прошлым годом составил 132%. Наилучший результат в размере 137,8% достигнут организациями, занимающимися перевозками грузов; по междугородным и международным пассажирским перевозкам этот показатель составил 130,9%; в то же время по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении произошло падение показателя до 3,4%.

Кредиторская задолженность на 1 января 2018 г. составила 583,2 млрд. руб. (в том числе просроченная – 7,6 млрд.руб. или 1,3% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 313,5 млрд.руб. (в том числе просроченная – 3,1 млрд.руб. или 1,0% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 86,1%, что превышает минимально допустимое значение (10%). Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости транспортных предприятий. Особенно в неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся перевозкой пассажиров в пригородном сообщении, где кредиторская задолженность превышает дебиторскую в 3,5 раза.

Задолженность по полученным кредитам и займам в целом по железнодорожному транспорту составила по состоянию на 1 января 2018 г. 1194,88 млрд.руб., в том числе по междугородним и международным перевозкам пассажиров 1 128,6 млрд.руб., по перевозкам грузов 66,2 млрд.руб. Просроченная задолженности по кредитам и займам составляет 0,2 млрд.руб., или 0,02% от общего объема задолженности.

Сальдированный финансовый результат работы **организаций автомобильного и городского пассажирского транспорта** за 2017 год вырос на 2,8 млрд.руб. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 3,3 млрд.руб., 609 организации получили прибыль в размере 21,0 млрд.руб. (по сравнению с 2016 годом осталась на прежнем уровне), а 468 организации имели убыток на сумму 17,6 млрд.руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил только 76,7% от общего числа организаций. Положительных результатов за этот период добились организации, занимающиеся нерегулярными перевозками пассажиров и грузовыми перевозками. Все другие показали отрицательный результат.

Кредиторская задолженность на 1 января 2018 г. составила 196,4 млрд.руб. в том числе просроченная – 13,7 млрд.руб. или 7,0% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 131,5 млрд.руб. (в том числе просроченная – 5,9 млрд.руб. или 4,5% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 49,4%, что превышает минимально допустимое значение (10%). Такое

соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятия.

Задолженность по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 1 декабря 67,3 млрд.руб., в том числе просроченная – 1,5 млрд.руб., или 2,3% от общего объема задолженности.

Сальдированный финансовый результат **организаций морского транспорта** по полному кругу организаций за 2017 год вырос на 8,1 млрд.руб. по сравнению с прошлым годом и составил 5,3 млрд.руб. 52 организации получили прибыль в размере 11,6 млрд.руб. (что составляет 93,7% от показателя 2016 года), а 18 организаций имели убыток на сумму 6,3 млрд.руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил 74,3% от общего числа организаций, в том числе 71,9% - по грузовым перевозкам, 100% - по перевозкам пассажиров.

Темп роста финансового результата за указанный период по организациям, занимающимся перевозками пассажиров, по сравнению с прошлым годом составил 736%.

Кредиторская задолженность составила 57,9 млрд. руб. (в том числе просроченная – 0,4 млрд.руб. или 0,7% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 65,7 млрд.руб. (в том числе просроченная – 0,9 млрд.руб. или 1,4% в общем объеме задолженности).

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 88,2%, в том числе по организациям, занимающимся перевозкой пассажиров – 93,4%, перевозкой грузов 88,1%, что говорит о стабильности предприятий.

Задолженность по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 1 января 2018 г. 97,2 млрд.руб., в том числе по перевозкам пассажиров 19 млрд.руб., по перевозкам грузов – 95,3 млрд.руб.

Сальдированный финансовый результат **организаций внутреннего водного транспорта** за 2017 год составил 7,1 млрд.руб., 64 организации получили прибыль в размере 9,1 млрд.руб., что составляет 107,7% от показателя того же периода 2016 года, а 28 организаций имели убыток на сумму 2,1 млрд.руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил 69,6% от общего числа организаций, в том числе 75,3% - по грузовым перевозкам, 40,0% - по перевозкам пассажиров.

Финансовый результат в сфере внутреннего водного транспорта за указанный период снизился на 1,2 % по сравнению с прошлым годом.

Кредиторская задолженность на 1 января 2018 г. составила 34,7 млрд. руб. (в том числе просроченная – 5,8 млрд.руб. или 16,6% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность - 21,3 млрд.руб., в том числе просроченная – 1,7 млрд.руб. или 8,0% в общем объеме задолженности.

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 62,7%, что превышает допустимое значение (10%). Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятий внутреннего водного транспорта. Особенно в неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся перевозкой пассажиров, здесь кредиторская задолженность превышает дебиторскую в 2,4 раза.

Задолженность по полученным кредитам и займам составила 48,3 млрд.руб., в том числе просроченная – 4,7 млрд.руб., или 9,7% от общего объема задолженности.

Сальдированный финансовый результат **организаций воздушного транспорта** за 2017 год уменьшился на 6,6 млрд.руб. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 73,7 млрд.руб. 72 организации получили прибыль в размере 85,8 млрд.руб. (по сравнению с соответствующим периодом 2016 года – 91,9%), а 27 организаций имела убыток на сумму 12,1 млрд.руб. Удельный вес прибыльных организаций в 2017 году составил 72,7 % от общего

числа организаций.

В целом по воздушному транспорту финансовый результат за указанный период по сравнению с соответствующим периодом прошлого года снизился на 8,2%. При этом предприятия грузового воздушного транспорта улучшили свой финансовый результат, который составил 230,2%.

Кредиторская задолженность на 1 января 2018 г. составила 251,9 млрд. руб., в том числе просроченная – 15,8 млрд.руб. или 6,3% в общем объеме задолженности. Дебиторская задолженность – 264,1 млрд.руб., в том числе просроченная – 18,9 млрд.руб. или 7,2% в общем объеме задолженности.

Отношение кредиторской задолженности над дебиторской составило 95,4%. что говорит о стабильности предприятий.

Задолженность по полученным кредитам составила по состоянию на 1 января 2018 г. 260,7 млрд.руб., в том числе просроченная 11,1 млрд.руб. Удельный вес просроченной задолженности составил 4,3%.

Достигнутые, благодаря действию положительных факторов, результаты свидетельствуют о дальнейшем повышении доступности качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок не смотря на сложные экономические условия, связанные с ограничениями инвестиций и финансирования транспортных организаций, а также сдвигами в международной торговле.

В целом результаты индикаторов по Цели 2 имеют положительную оценку, направленную на дальнейшее обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

Достигнутые в 2017 году результаты, свидетельствуют о корректности подходов по реализации Транспортной стратегии в существующих условиях и дальнейшем повышении доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

Цель 3 Транспортной стратегии направлена на обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 составил 97,6 %.

В 2017 году на доступность транспортных услуг в Российской Федерации продолжили влиять ситуация в экономике и социальной сфере страны, а также отдельные внутренние факторы, зависящие от работы транспортного комплекса и состояния рынка транспортных услуг.

Основными внешними факторами, оказавшими негативное влияние, стали:

- недостаточный уровень роста деловой активности российских компаний и, как следствие, снижение спроса на поездки с деловыми целями относительно ранее заложенных в прогноз;

- продолжение процесса сокращения реальных располагаемых доходов населения (1,7% за 2017 год по оценкам МЭР), что существенно сдерживало спрос на поездки с личными, туристическими и деловыми целями;

- значительные региональные диспропорции по уровню доходов российских граждан, что приводит к неравномерности мобильности граждан и доступности транспортных услуг между регионами;

- высокая стоимость кредитных ресурсов для российских перевозчиков (в сравнении с со стоимостью кредитных ресурсов для зарубежных компаний) высокие лизинговые платежи, рост стоимости зарубежного подвижного состава вследствие изменения валютного курса ранее в 2015-2016 годах.

Среди негативных внутренних факторов можно выделить следующие:

- снижение рентабельности деятельности для перевозчиков, в первую очередь в городском и пригородном сообщениях;
- сохраняющийся дефицит доступных инвестиционных ресурсов для обновления подвижного состава, что зачастую приводит к сверхнормативному износу подвижного состава, рискам безопасности перевозок и снижению качества оказываемых услуг. Сохранение низких темпов обновления автобусного парка в большинстве городов России (за исключением Москвы и Московской области), что привело к увеличению их среднего возраста в 2017г. на 3,6%;
- низкоэффективные маршрутные сети перевозок пассажиров в большинстве российских городов, неразвитость интермодальных пассажирских перевозок и комплексной пассажирской мобильности;
- продолжающееся в 2017 году сокращение пассажиропотоков на традиционных направлениях железнодорожных перевозок дальнего следования, а также в пригородном сообщении в российских регионах.
- сохраняющийся низкий удельный вес скоростных и высокоскоростных сообщений в общем объеме пассажирских перевозок вследствие отсутствия необходимой инфраструктуры;
- недостаточный уровень инвестиций частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры, в т.ч. автодорог;
- проблемы обеспечения требуемого качества профессиональной подготовки и переподготовки кадров в сфере пассажирских перевозок;
- переключение пассажиропотоков на личный транспорт, а также в теневой сегмент таксомоторных перевозок оказывает влияние на снижение пассажирооборота автобусного и городского электрического транспорта общего пользования в большинстве российских регионов.

Так, например, в результате действия факторов по итогам 2017 года уровень транспортной мобильности (подвижности) населения на железнодорожном транспорте снизился на 1,5%.

Необходимо отдельно отметить рост в 2017 году перераспределения пассажиропотоков между видами общественного транспорта вследствие активного продвижения на рынке новых продуктов так называемой «долевой экономики» (например, услуги краткосрочной аренды автомобиля – «каршеринга»), а также продолжающийся рост конкуренции на рынке такси в крупных городах. Все это привело к тому, что перевозка двух и более пассажиров на пригородных маршрутах (например, из аэропорта в город или обратно) при использовании подобных сервисов в 2017 году была конкурентоспособной по цене по сравнению с существующими видами общественного транспорта.

Основным положительным внешним фактором, повлиявшим на реализацию задач и достижение целевых индикаторов по Цели 3 Транспортной стратегии, может быть названо достижение в 2017 году рекордно низкого уровня инфляции, что повлияло на поведение потребителей и, в конечном итоге, оказало сдерживающее влияние на рост внутренних цен и поддержало объемы внутреннего туризма;

Среди положительных внутренних факторов следует отметить следующие:

- продолжение динамичного развития общественного транспорта в крупных городах, в первую очередь в Московской агломерации, ввод в действие новых линий внеуличного рельсового пассажирского расширение сети платных парковок и повышение стоимости парковки, что содействовало переключениям пассажиропотоков с личного на общественный пассажирский транспорт;
- повышение качества услуг общественного транспорта за счёт приобретения нового подвижного состава;
- введение конкурентоспособных скоростных маршрутов

в междугородном сообщении;

- рост пассажирооборота на направлениях скоростного железнодорожного сообщения между Москвой и Нижним Новгородом, Москвой и Санкт-Петербургом, Санкт-Петербургом и Хельсинки, Москвой, Берлином и Парижем, в том числе за счёт туристических потоков;

- динамичный рост пассажирооборота, как на международных, так и на внутренних воздушных линиях за счет восстановления объемов выездного туризма, открытия новых направлений полетов внутри страны;

- развитие речного прогулочного судоходства в российских городах, в первую очередь, в Москве и Санкт-Петербурге как следствие повышения туристической привлекательности;

- дальнейшее развитие линий и открытие новых станций на Московском метрополитене, переключение пассажиропотока с личного и наземного городского транспорта на новые участки метрополитена;

- сохранение субсидирования перевозок пассажиров на социально значимых авиационных маршрутах в 2017 году, а также на железнодорожном транспорте.

- активная политика крупнейших игроков рынка пассажирских перевозок, включая ОАО «РЖД» и его дочернюю компанию АО «Федеральная пассажирская компания», ПАО «Аэрофлот», Московский метрополитен по модернизации и замене подвижного состава. В частности, на общем фоне старения железнодорожного парка в 2017 году проводилась закупка новых пассажирских вагонов, нового моторвагонного подвижного состава и локомотивов, что позволило поддержать средний возраст пассажирских вагонов на уровне прошлого года и даже несколько снизить возраст моторвагонного подвижного состава, а также превысить план по этому показателю для локомотивов. Обновление парка пассажирских вагонов в 2017 году способствовало привлечению пассажиров на железнодорожный транспорт за счет повышения комфортности перевозок.

- продолжающееся действие мер, принятых Правительством Российской Федерации и Минтрансом России в целях поддержки пассажирских перевозок железнодорожным транспортом:

- рост доли парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан;

- меры, предпринятые Минтрансом России по развитию инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, в первую очередь в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях Сибири, Дальнего Востока. В этих целях реализовывалась программа субсидирования федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэропортов регионального и местного значения, являющихся важными социально значимыми объектами, обеспечивающими связность территории страны и присутствие государства в удаленных труднодоступных регионах, где авиация – безальтернативный вид транспорта. В составе 7 федеральных казенных предприятий («Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорт Кызыл») государство обеспечивает текущее содержание и развитие 66 местных аэропортов и 15 посадочных площадок.

- прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием благодаря ускорению темпов дорожного строительства;

– активная работа Минтранса России совместно с общественными организациями по вопросам продвижения устойчивой мобильности, совершенствования регулирования рынка автобусных и таксомоторных перевозок, повышения требований к уровню подготовки и квалификации персонала транспортных компаний.

Цель 4 Транспортной стратегии направлена на интеграцию в мировое транспортное пространство, реализацию транзитного потенциала страны, повышение конкурентоспособности транспортной системы на мировом рынке транспортных услуг, увеличение пропускной способности российских морских портов, комплексное развитие крупных транспортных узлов, повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, развитие международного сотрудничества в данной сфере.

Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 составил 78,9 %.

Среди негативных факторов и тенденций, отрицательно сказавшихся на реализации экспортного и транзитного потенциала транспортной отрасли России в 2017 году следует отметить:

– медленное восстановление инвестиционного и потребительского спроса на транспортные услуги, несмотря на положительную динамику курса российского рубля и конъюнктуры мировых энергетических рынков, что сдерживало потенциальный спрос на экспортные перевозки грузов, осуществляемые отечественным транспортом. В то же время укрепление курса российского рубля привело к росту импорта товаров, обслуживаемого преимущественно иностранными транспортными операторами;

– дефицит доступных инвестиционных средств, связанных с наличием внешних экономических санкций;

– сохраняющееся отставание Российской Федерации в темпах обновления подвижного состава продолжило серьезно сдерживать конкурентоспособность отечественных перевозчиков на зарубежных рынках по сравнению с соседними странами (в частности, приобретение российскими перевозчиками грузовых автотранспортных средств экологического класса ЕВРО-6 слишком мало по сравнению со всеми странами, граничащими с Россией на Западе). Чрезмерно высокие ставки ввозных пошлин в совокупности с утилизационным сбором стали настоящим барьером для импорта современных грузовиков класса ЕВРО-6.;

– ухудшение имиджа страны на международной арене оказывало в 2017 году сдерживающее влияние на международный въездной туризм в Россию. На фоне роста числа китайских туристов, количество граждан ЕС и стран Северной Америки, некоторых стран Азии росло более низкими темпами, что сдерживало объем роста экспорта транспортных услуг в авиатранспортной сфере.

– продолжение негативной тенденции сокращения реальных располагаемых доходов населения (1,7 % за 2017 г. по оценкам МЭР) сдерживало темпы восстановления международного выездного туризма и доходы отечественных транспортных компаний.

– рост себестоимости международных перевозок, особенно в сфере автомобильного транспорта, в 2017 году вследствие роста стоимости топлива, ставок страхования по ОСАГО и «Зеленой карте», увеличение (индексация) утилизационного сбора и других факторов;

– сохраняющиеся ограничения на транзит целого ряда грузов в сообщениях между Украиной (и Европой через Украину) и странами Азии (в первую очередь, Казахстаном) по территории Российской Федерации.

Возросшая конкуренция за транзит со стороны сопредельных государств - благодаря усилиям ряда стран-участниц Межправительственной комиссии ТРАСЕКА организовано курсирование контейнерных поездов из Китая в Европу через порты Курык, Актау, Алят и далее по транспортным коммуникациям Турции, Украины и других стран Черноморского бассейна в направлении Европы (срок доставки грузов по альтернативным России маршрутам снижен до 15 дней). Введено регулярное паромное сообщение на Каспии между Казахстаном и Азербайджаном, что снизило затраты времени на осуществление транзита. Стороны также договорились о проведении согласованной тарифной политики, что повысило тарифную привлекательность коридора ТРАСЕКА. Успеху альтернативных проектов развития евроазиатского транзита, минуя территорию России, содействовала позиция Республики Казахстан, стремящейся диверсифицировать маршруты транзитных перевозок, в т.ч. в качестве реакции на введенные ограничения по транзиту украинских грузов в Казахстан через территорию России;

- дефицит парка контейнеров и фитинговых платформ.

В то же время среди факторов, положительно повлиявших на работу российских международных перевозчиков на всех видах транспорта и экспорт транспортных услуг, можно выделить:

- рост объемов экспорта отдельных видов продукции российской промышленности и сельского хозяйства, что поддержало работу российских экспортных компаний и помогло увеличить объемы экспортных перевозок грузов в 2017 году;

- стабилизацию цен на мировых сырьевых рынках и рост физических объемов экспорта топливно-энергетических грузов, что позволило получить существенный прирост экспортных перевозок грузов российскими транспортными компаниями и переработки грузов в отечественных портах;

- продолжающийся рост объемов контейнерного транзита из Китая в страны Европы специализированными блок-поездами вследствие конкурентоспособности маршрутов через Российскую Федерацию;

- меры по обновлению морского транспортного флота, флота воздушных судов, железнодорожного подвижного состава.

Среди структурных сдвигов, которые повлияли на изменение географии транспортно-экономических связей России, а также динамику транзитных перевозок и экспорта транспортных услуг следует назвать рост удельного веса Китая в общем объеме международных автомобильных перевозок.

Среди позитивных внутренних факторов необходимо отметить:

- основной причиной роста экспорта транспортных услуг в 2017 году стало увеличение объемов перевозок пассажиров и грузов отечественными авиакомпаниями, а также увеличение объемов выручки российских аэропортов, полученной от обслуживания иностранных пассажиров и воздушных судов зарубежных авиакомпаний. Главным фактором, повлиявшим на рост экспорта услуг воздушного транспорта, стал прирост объемов въездного иностранного туризма в Россию, а также рост трансфера пассажиров третьих стран через аэропорты Московского авиационного узла. Другими положительными факторами, повлиявшими на рост экспорта транспортных услуг, стал рост объемов переработки грузов иностранных владельцев в Российских морских портах, увеличение числа судозаходов под иностранными флагами в российские порты (и, соответственно объема полученных портовых сборов), почти двукратное увеличение в 2017 году объема транзитных железнодорожных перевозок в контейнерах между Китаем и странами Европы.

Основным фактором, способствующим увеличению объемов перевозок

транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом», послужил рост контейнерного транзита между КНР, другими странами АТР и Европейским Союзом, а также перевозок грузов между Казахстаном, странами Балтии, Республикой Беларусь и Украиной.

Основным направлением для контейнерного транзита стал коридор «Восток – Запад» через который, по оценке РЖД, перевезено 67% всего контейнерного транзита.

Среди позитивных факторов роста объемов перевозок транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом» стало увеличение потоков европейских, белорусских, турецких и украинских грузов через территорию России в направлении Казахстана и других государств Центральной Азии. Также возросли объемы автомобильных перевозок казахстанских грузов в направлении Республики Беларусь и стран Европы.

Росту перевалки транзитных грузов в российских морских портах» способствовало увеличение объемов обработки транзитной казахстанской нефти в российском порту Новороссийск, поступающей по нефтепроводу Каспийского трубопроводного консорциума, что стало возможным после ввода в 2016-2017 гг. новых нефтеперекачивающих станций в Республике Казахстан и в Российской Федерации и увеличения объемов перекачки нефти с казахстанского месторождения Кашаган.

Повышению доли перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом способствовало пополнение российского флота новыми судами, в том числе тремя новыми танкерами ПАО «Совкомфлот», которые были зарегистрированы под российским флагом в Российском международном реестре судов.

За последние шесть лет построено 136 судов обеспечивающего флота. В 2017 году – 17 судов на российских верфях и 14 - на иностранных.

Дальнейший прирост данного показателя будет обеспечен за счет разработки мер мотивации повышения темпов обновления флота, принадлежащего российским судовладельцам,

В перспективе – с 2018 по 2025 год – предполагается построить 64 судна. В основном это танкеры и СПГ - газовозы для Совкомфлота и Роснефти.

В настоящее время реализуется комплекс мер по обеспечению государственной поддержки приобретения или строительства в Российской Федерации гражданских судов в рамках государственной программы «Развития судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2018-2030 гг. прежде всего это субсидирование ставок по кредитам и лизинговым платежам, а также судовой утилизационный грант.

Рост объема транзитных перевозок по Транссибирской магистрали» в 2017 году был обеспечен в основном за счет значительного увеличения объема контейнерных перевозок. Максимальный темп роста перевозок (почти в три раза) наблюдался на пограничном переходе Наушки, а годовой прирост объема перевозок через международный пункт пропуска Забайкальск составил 66%.

В течение года наблюдается активное движение контейнерных грузов только из Азии в Европу, но и в обратном направлении. Так, в 2017 году из Финляндии в Китай начал курсировать поезд с пиломатериалами и оборудованием, а из Милана в Чэнду (Китай) был отправлен первый контейнерный поезд с грузом мебели и керамической плитки.

География перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай с использованием Транссиба в 2017 году расширилась в два раза - с 13 до 26 контейнерных маршрутов.

Наряду с открытием в 2017 году новых направлений перевозок в сообщении Китай — Европа притоку транзитных грузов на данном направлении способствует применение гибких ценовых условий дочерними компаниями холдинга ОАО «РЖД», эффективная маркетинговая и коммуникационная стратегия компаний холдинга, направленная на продвижение сервисов и постоянное совершенствование технологий доставки грузов (скорость, регулярность, ритмичность). Также существенное влияние на рост перевозок оказывают такие факторы, как осуществление пятилетнего плана развития сети железных дорог Китая, реализация в рамках инициативы КНР «Один пояс - один путь» проекта China Railway Express.

Для закрепления позитивных тенденций ОАО «РЖД» подписало соглашение между железными дорогами семи стран (Германия, Белоруссия, Польша, Россия, Казахстан, Монголия и Китай) об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа. Подписание этого документа даст дополнительный импульс развитию не только контейнерных перевозок, но и международного транспортного коридора «Восток - Запад», а также скоординированному и сбалансированному развитию железнодорожной и логистической инфраструктуры. Планируется разработать новые транспортно-логистические продукты, включая перевозки грузов трансграничной электронной торговли, почтовых отправок, грузов, перевозимых с поддержанием температурного режима в рефрижераторных контейнерах.

Удельный вес российских автотранспортных компаний в осуществлении международных перевозок грузов (индикатор 4.6) оценивается в 2016-2017 году на уровне 44-45%. Произошло укрепление позиций российских перевозчиков на рынке международных перевозок грузов по сравнению с периодом 2011-2014 гг., когда этот показатель не превышал 40%. Незначительное снижение этого показателя в 2017 г. произошло за счет опережающего роста международных автомобильных перевозок в импортном направлении (на 16,3%) вследствие устойчивого укрепления рубля в 2017 году. По экспортным перевозкам рост составил 12,9%. В результате дисбаланс между объемом экспортных и импортных перевозок увеличился в направлении импорта (53,8%).

Роль стран Евросоюза останется в обозримой перспективе преобладающей в общей структуре российских международных автомобильных перевозок грузов, несмотря на существенное увеличение удельного веса китайского направления.

Повышение конкурентоспособности российских перевозчиков обеспечено за счет реализации Федерального закона № 362-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в области международных автомобильных перевозок за счет совершенствования контроля за осуществлением перевозок грузов в/из третьих стран, повышения требований к профессиональной компетенции персонала, участвующего в осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов и др., обновления их флота и подвижного состава, расширения их участия в глобальных альянсах и пулах компаний, действующих на международных рынках.

Повышение удельного веса российских перевозчиков в осуществлении международных автомобильных перевозок грузов целесообразно обеспечить за счет следующих мер:

- повышение конкурентоспособности российских автотранспортных компаний, включая мотивацию обновления подвижного состава грузовыми транспортными средствами экологического класса ЕВРО-6;
- совершенствование регулирования национальной сферы логистики

и транспортного экспедирования с целью создания условий для преимущественного фрахтования российского транспорта при заключении внешнеторговых сделок;

- реализация мер по повышению качества услуг, предоставляемых российскими автоперевозчиками, в том числе в области профессиональной компетентности и навыков водителей, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок.

Факторами, способствующими росту суммарного дедвейта морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, в том числе суммарного дедвейта морского транспортного флота под российским флагом являются законодательные меры по обновлению отечественного флота.

Создан конкурентный правовой режим Российского международного реестра судов, благодаря чему растёт количество судов под российским флагом.

На конец 2017 года в российских морских реестрах было зарегистрировано 7783 судна, из них 1141 судно – в Российском международном реестре. Суммарный дедвейт флота, зарегистрированного под российским флагом, составляет более 10 млн., из них половина – в международном реестре.

В ретроспективе пятилетнего периода (с 2013 по 2017 год) наблюдается стабильное увеличение количества судов в Российском морском международном реестре. В 2017 году в реестрах под флагом РФ было вновь зарегистрировано 580 судов, из них 200 судов – в международном реестре. Также за последние пять лет наблюдается незначительный рост количества судов обслуживающего и обслуживаемого флота.

Вместе с тем, крупнотоннажный флот, контролируемый российскими компаниями, по-прежнему зарегистрирован под иностранными флагами. Так, 248 судов под иностранными флагами, контролируемые российскими компаниями, насчитывают примерно 14 млн. тонн дедвейта, что превышает весь совокупный флот под российским флагом.

Цель 5 Транспортной стратегии направлена на повышение уровня безопасности транспортной системы.

Безопасность и устойчивость функционирования транспортного комплекса обеспечивалась мероприятиями по организации контрольно-надзорной деятельности на транспорте, обеспечению безопасности на видах транспорта, деятельности по поиску и спасанию, поддержке информационно-навигационных систем.

Восемь индикаторов по данной цели из девяти превышают ожидаемые значения. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 Транспортной стратегии составил 150,8 %, что говорит о высокой эффективности реализации мероприятий по безопасности.

Основными негативными факторами, влияющими на сферу транспортной безопасности, являются:

- возрастание интенсивности движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;

- достаточно высокая степень изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса;

- недостаточные объемы финансирования на реализацию федеральных и региональных программ, связанных с обеспечением всех уровней транспортной безопасности;

- рост объемов перевозок опасных грузов (химически опасных веществ, радиационных материалов, отходов атомной промышленности при доставке

к месту захоронения и др. категорий грузов в соответствии с ДОПОГ), а также нефти, нефтепродуктов и СПГ;

- дорожно-транспортная аварийность, являющаяся одной из серьезнейших социально-экономических проблем, ущерб от которой, по экспертным оценкам, составляет от 4-5 % валового национального продукта;

- совершенствование методов и способов противоправной деятельности, в первую очередь со стороны террористических организаций, по отношению к транспортному комплексу.

С целью повышения антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, их оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля пассажиров и обнаружения несанкционированного проникновения проводится категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС), утверждение оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Основными факторами, оказывающими позитивное влияние на достижение заданных значений целевых индикаторов по Цели 5 Транспортной стратегии являются:

- выполнение работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

- высокие темпы строительства федеральной и региональной дорожной сети. Новые объекты сети строятся по современным нормам безопасности с необходимым освещением и разноуровневыми пешеходными переходами;

- выполнение работ по обустройству федеральных автомобильных дорог в целях повышения безопасности пешеходов;

- реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в крупных городских агломерациях;

- реализация системы государственного контроля и надзора за безопасностью при перевозках людей и грузов;

- оснащение надзорных органов техническими средствами контроля;

- внедрение риск-ориентированного подхода в контрольно-надзорную деятельность;

- создание и обновление электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации и базы данных навигационной информации на участки внутренних водных путей;

- охват территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов.

Реализация мероприятий по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы позволила сократить количество происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года более, чем на 16 %.

В рамках мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах, осуществлено строительство 387,4 км линий электроосвещения, 20 пешеходных переходов в разных уровнях, установлено около 180 тыс. пог. м барьерных ограждений, возведены шумозащитные экраны общей протяженностью 503,3 м, что способствует повышению безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах. В целях повышения безопасности пешеходов в рамках работ по обустройству федеральных автомобильных дорог установлено около 49 тыс. м. осевого барьерного металлического ограждения, 166 светофорных объектов,

обустроено 390 наземных пешеходных переходов. В 38 крупных городских агломерациях число мест концентрации дорожно-транспортных происшествий сократилось до 48,2 процента.

Для повышения эффективности реализации функций государственного контроля и надзора в 2017 году введено в эксплуатацию 4 патрульных судна. Создан перечень поднадзорных субъектов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (приказ Ространснадзора от 7 ноября 2016 г. № СС-146фс). Уровень оснащённости надзорного органа техническими средствами на 80 % в 2017 году обеспечил соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений - 94,88 %.

В 2017 г. созданы и обновлены электронные навигационные карты внутренних водных путей Российской Федерации и база данных навигационной информации на участки внутренних водных путей общей протяженностью 10208 км.

Состояние безопасности полетов в коммерческой авиации имеет положительную динамику. Количество авиационных происшествий сократилось на 25,0 %, тяжесть последствий (количество погибших – один из основных критериев безопасности полетов) уменьшилась на 15,3 %. Стоит отметить, что основным фактором опасности в коммерческой авиации является состояние безопасности полетов вертолетов и самолетов 4 класса (со взлетной массой до 10 тонн). Из 15 авиационных происшествий в коммерческой авиации – 9 приходится на вертолеты (60%).

Вместе с тем, уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов (Индикатор 5.8) в 2017 году по-прежнему составляет 78 % территории Российской Федерации при плане 87,8 %. Это обусловлено тем, что федеральной целевой программой «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 – 2020 годов)» (далее – ФЦП «ЕС ОРВД») была предусмотрена закупка автомобилей и вертолетов для поисково-спасательных баз, а также строительство новых зданий поисково-спасательных баз. Реализация данной программы прекращена 20.09.2017 в результате слияния ФЦП «ЕС ОРВД» с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)». При этом, указанные мероприятия ввиду ограниченных возможностей федерального бюджета в ФЦП «РТС» не были выполнены.

С целью обеспечения охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» планирует заключение 113 договоров в 7-ми зонах авиационно-космического поиска и спасания (Центральная, Северо-Западная, Южная, Приволжская, Уральская, Сибирская, Дальневосточная), что, по оценке Росавиации, позволит сохранить необходимый уровень охвата территории поисково-спасательным обеспечением.

В целом высокие показатели достижения Цели 5 Транспортной стратегии свидетельствуют об эффективности реализации мероприятий в области обеспечения безопасности движения и безопасности на транспорте и корректной расстановке приоритетов в условиях ограничений финансовых ресурсов. Достигнутые позитивные изменения отражают эффективность принимаемых Минтрансом России, а также контрольными органами и транспортными организациями мер, направленных на улучшение безопасности на транспорте, повышение эффективности работы аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, а также на развитие и улучшение состояния транспортной инфраструктуры всех видов транспорта.

По Цели 6 Транспортной стратегии, направленной на снижение негативного

воздействия транспортной системы на окружающую среду, на основе анализа фактических значений по целевым индикаторам за 2017 год можно сделать вывод о недостаточной динамике снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 составил 112,3 %.

Основными факторами, препятствующими достижению заданных значений целевых индикаторов по Цели 6 Транспортной стратегии являются:

– дефицит доступных инвестиционных ресурсов на обновление подвижного состава и приведение его в соответствие с современными высокими международными нормами по эмиссии двигателей, шуму и выбросам углекислого;

– недостаточный уровень экономического стимулирования применения транспортных средств, работающих на альтернативных источниках энергии, в т.ч. с электрическим приводом и «нулевым» выбросом на государственном и муниципальном уровнях, а так же мер поддержки приобретения указанных транспортных средств;

– недостаточное развитие и использование интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильных дорогах городских агломераций и улично-дорожной сети с интенсивными транспортными потоками, что приводит к неэффективной организации движения и высокому удельному уровню вредных выбросов на участках, обслуживающих движение в режиме перегрузки.

Ниже приводятся меры, оказавшие позитивное влияние на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

В рамках реализации проекта Программы развития ООН/Глобального экологического фонда - Минтранса России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России» в г. Казани в 2017 году была создана единая диспетчерская служба контроля и управления городским наземным пассажирским транспортом города на базе муниципального казённого учреждения «Организатор пассажирских перевозок».

Использование единой диспетчерской службы позволило не только обеспечить интеграцию всех видов автоматизированных систем управления наземным пассажирским транспортом г. Казани (автобусы, трамваи, троллейбусы), но и качественно улучшить эксплуатационные показатели работы транспортных предприятий за счет ужесточения контроля и возможности принятия оперативных решений, достигнуть экономии за счет снижения холостых пробегов, экономии ГСМ, запчастей, обеспечить сокращение выбросов парниковых газов. Функционирование единой диспетчерской службы также повысило безопасность пассажирских перевозок в г. Казани за счет оперативного предоставления информации о нарушениях скоростного режима, возникновении нештатных и чрезвычайных ситуаций по вине водителей городского пассажирского транспорта.

Кроме этого, в рамках указанной работы была создана муниципальная группа по мониторингу состояния окружающей среды, слежения за транспортными условиями и состоянием экологии в г. Казани. В результате реализации проекта Программы развития ООН/Глобального экологического фонда - Минтранса России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России» сокращение выбросов парниковых газов в г. Казани и в г. Калининграде составляет 276 тыс. тонн CO₂ ежегодно до 2028 года. В рамках данного проекта в 2017 году были разработаны методические рекомендации по обучению экономичному и экологичному вождению автотранспортных средств в Российской Федерации, утвержденные ОАО «НИИАТ».

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги», которая является ответственным исполнителем по ряду пунктов Плана основных мероприятий по проведению в 2017 году в Российской Федерации Года экологии, утвержденного Распоряжением Правительства РФ от 02 июня 2016 г. № 1082-р (в редакции от 04 августа 2017 г.), были реализованы следующие мероприятия:

в соответствии с п. 109.10 Плана были проведены проектные работы по обустройству перехода для диких животных на объекте М-11 «Москва - Санкт-Петербург» (1 этап, км 84). Ввод сооружения в эксплуатацию запланирован на 2018 год;

в соответствии с п. 109.12 Плана утверждена Программа развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями на автомобильных дорогах ГК «Автодор» на период до 2020 года. Организовано взаимодействие с ПАО «Россети», Фондом «Сколково» (ООО «Квиттер»), производителями зарядных станций и электромобилей.

В части реализации пилотного проекта по оснащению многофункциональной зоны на автомобильной дороге М-4 «Дон» км 56+300 (правая сторона) зарядной станцией для электромобилей завершен монтаж на территории МФЗ зарядной станции для электромобилей. Станция введена в опытно-экспериментальную эксплуатацию 16.11.2017;

в соответствии с п. 109.11 Плана были организованы 2 поста экологического мониторинга. Первый пункт расположен на 71 -м километре трассы М-4 «Дон», в районе пункта взимания платы, где существует высокий риск возникновения загрязнений воздуха из-за скопления машин. Второй - в зоне свободного движения, на 68-м километре.

Минтранс России подготовлено постановление Правительства Российской Федерации от 12.07.2017 № 832 «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090», которое:

определяет новые термины «электромобиль» и «гибридный автомобиль»;

вводит новые дорожные знаки «Автозаправочная станция с зарядкой электромобилей», «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств», «Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей»,

вводит знаки дополнительной информации (таблички) «Экологический класс транспортного средства», «Вид транспортного средства» и «Кроме вида транспортного средства», а также дорожную разметку, дублирующую знак дополнительной информации (табличку) «Вид транспортного средства» (электромобиль).

Вводимые с 01.07.2018 дорожные знаки дадут возможность органам государственной власти и местного самоуправления, а также владельцам автомобильных дорог, уже имеющим необходимые полномочия, вводить запрет на проезд по территории населенных пунктов транспортных средств с высоким уровнем выбросов вредных веществ для снижения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека, а также предоставлять преференции для экологически чистых транспортных средств.

Административная ответственность за несоблюдение требований данных дорожных знаков предусматривается частью первой статьи 12.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

На морском транспорте одним из существенных направлений деятельности по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду является

	<p>снижение выбросов парниковых газов от международного судоходства.</p> <p>В ходе 71 сессии Комитета по защите морской среды (КЗМС) (июль 2017 г.), в рамках разработки Всеобъемлющей стратегии ИМО, Комитет в целом одобрил структуру предварительной стратегии. Предварительную стратегию планируется принять в 2018 году на КЗМС 72, при понимании того, что Всеобъемлющая стратегия будет принята в 2023 году.</p> <p>На воздушном транспорте в 2017 году благодаря совершенствованию процессов производства и эксплуатации, связанных с техническим переоснащением парка воздушных судов современной авиационной техникой существенно повысилась экологическая безопасность.</p> <p>Кроме того, в целях сокращения эмиссии парниковых газов в воздушном пространстве Российской Федерации в течение 2017 года вводились сокращенные минимумы вертикального эшелонирования, проводились работы по спрямлению маршрутов, оптимизации схем захода на посадку и выхода из районов аэродромов, перспективные разработки в области аэродинамики, самолетостроения и двигателестроения.</p> <p>В целях выполнения Указа Президента Российской Федерации от 30 сентября 2013 г. № 752 о сокращении выбросов парниковых газов и Плана мероприятий по обеспечению к 2020 году сокращения объема выбросов парниковых газов до уровня не более 75 % объема указанных выбросов в 1990 году, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 02.04.2014 № 504-р, начиная с 2017 года Минтрансом России проводятся работы по разработке отраслевых национальных методик определения объемов выбросов парниковых газов на всех видах транспорта.</p> <p>Во исполнение комплексного плана реализации Климатической доктрины Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.04.2011 № 730-р, Минтрансом России были проведены исследования, направленные на прогнозирование изменений зоны и мощности распространения многолетнемерзлых грунтов, а также на определение территорий, в наибольшей степени подверженных изменению физических свойств грунтов в связи с указанными процессами.</p> <p>В рамках реализации программы некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории Республики Крым и г. Севастополя в 2017 году ГТЛК заключены договоры на поставку 594 единицы пассажирской техники. По заказу ФКУ «Речводпуть» заключен государственный контракт на строительство экологического судна.</p> <p>В целях снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду в рамках подпрограммы «Перевод автомобильного, железнодорожного, авиационного, морского и речного транспорта на использование газомоторного топлива» в 2017 году переведено 152 тыс. автотранспортных средств на газомоторное топливо. Численность парка магистральных газотурбовозов и маневровых газотепловозов, использующих газомоторное топливо, составило в 2017 году 3 единицы.</p>
3.2	<p align="center"><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта отражены в плане законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2018 год, утвержденном распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 23 января 2018 г. № МС-6-р. План включает 111 законопроектов, в том числе:</p>

1 законопроект «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части организации функционирования и обустройства пунктов пропуска через государственную границу» включен в План законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2018 год, по которому Минтранс России определен главным исполнителем; 14 законопроектов, находящихся на рассмотрении в Государственной Думе; 53 законопроекта, разрабатываемых Минтрансом России во исполнение распоряжений и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации; 38 законопроектов, разрабатываемых Минтрансом России в порядке законодательной инициативы; 5 законопроектов о ратификации международных договоров и соглашений.

В 2018 году в Правительство Российской Федерации планируется представить законопроекты:

В сфере железнодорожного транспорта:

О прямых смешанных (комбинированных) перевозках;

О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» (в части уточнения порядка распоряжения имуществом железнодорожного транспорта общего пользования);

О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части установления ответственности грузоотправителей и грузополучателей перед операторами железнодорожного подвижного состава за сверхнормативную задержку подвижного состава под погрузкой или выгрузкой);

О региональных пассажирских перевозках (устанавливающий, в том числе единую классификацию пассажирских перевозок всеми видами транспорта, а также принципы взаимодействия субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при организации транспортного обслуживания населения);

О внесении изменений в Федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (установление процедуры заключения договоров, основанных на принципах «take-or-pay»);

О внесении изменений в Федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (применение механизма заключения концессионных соглашений в целях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования);

О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»;

О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» (в части уточнения условий функционирования операторов железнодорожного подвижного состава);

О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» (в части регулирования трудового законодательства на железнодорожном транспорте);

О внесении изменений в Федеральные законы «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части функционирования терминально-логистических центров);

О внесении изменений в статью 64 Федерального закона «Устав

железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части исключения обязательного требования о заключении договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов не более чем на 5 лет);

О внесении изменений в статью 333.33 части второй Налогового кодекса Российской Федерации (в части установления размера государственной пошлины за выдачу свидетельства на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом и специальным самоходным подвижным составом, предназначенным для курсирования по железнодорожным путям общего и необщего пользования);

В сфере дорожного хозяйства:

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части совершенствования норм осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги);

О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации (в части порядка распределения доходов от штрафов за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги);

О внесении изменений в статью 21 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части разграничения ответственности по содержанию и ремонту конкретных мест проезжих частей железнодорожных переездов);

О внесении изменения в статью 37 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации об обеспечении альтернативного бесплатного проезда транспортных средств;

О внесении изменений в статью 22 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части совершенствования норм, регламентирующих размещение объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог);

В сфере гражданской авиации:

О внесении изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» по вопросу лицензирования деятельности в области авиационной техники;

О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов;

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части оформления, выдачи, применения и изъятия удостоверения члена экипажа воздушного судна;

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части аттестации авиационного персонала в гражданской авиации);

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части установления сроков проведения в рамках федерального государственного надзора проверок, соответствующих стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации);

О внесении изменений в статью 120 Воздушного кодекса Российской Федерации в части ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза;

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры;

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части отмены лицензирования деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов;

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части совершенствования использования воздушного пространства, аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов и пресечения полетов беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части наделения должностных лиц полиции и войск национальной гвардии полномочиями по составлению протоколов и рассмотрению дел об административных правонарушениях в части нарушения правил использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами);

в области морского и внутреннего водного транспорта:

О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части исключения необходимости представления оригиналов и (или) копий документов на бумажном носителе и установления полномочий Правительства Российской Федерации по определению перечня документов и сведений, представляемых в государственные контрольные органы при прибытии (убытии) судов и помещения товаров и транспортных средств под таможенные процедуры);

О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части регулирования аварийно-спасательной деятельности на море;

О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования осуществления перевалки грузов с судна на судно вне акваторий морских портов);

О внесении изменений в статью 8.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части нарушения правил перевалки грузов с судна на судна вне акватории морских портов;

Об особенностях реорганизации федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации;

О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации в части урегулирования правоотношений по осуществлению деятельности в акваториях морских портов, расположенных на реках;

О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части очередности оказания услуги по лоцманской проводке судов;

О внесении изменений в статью 77 Кодекса внутреннего водного транспорта

Российской Федерации» (в части обеспечения безопасности судоходства при проведении массовых мероприятий на внутренних водных путях);

О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части, касающейся особенности обеспечения безопасности мореплавания российских судов (о направлении капитану морского порта сведений о судне, грузе и экипаже после выхода судна из морского порта Российской Федерации);

в области автомобильного и городского пассажирского транспорта:

О внесении изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части использования данных, получаемых с помощью тахографов и иных технических устройств с измерительными функциями);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления ответственности за нарушение использования данных, получаемых с помощью тахографов и иных технических устройств с измерительными функциями);

О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» в части допуска к управлению транспортными средствами водителей при осуществлении ими предпринимательской или трудовой деятельности;

О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (в части совершенствования норм, регулирующих перевозку опасных грузов);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части введения дисквалификации должностных лиц и расширения оснований применения конфискации транспортного средства в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом);

О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части обеспечения фиксации в автоматизированном режиме результатов проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств в централизованную базу данных);

О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации в части определения транспортного планирования в качестве одного из приоритетов при разработке документов территориального планирования на всех уровнях;

О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части оказания услуг пассажирам и перевозчикам на территории автовокзалов, автостанций);

О внесении изменений в статью 328 Трудового кодекса Российской Федерации в части установления особенностей регулирования труда работников автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;

О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации;

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части введения ответственности за осуществление деятельности по вводу в эксплуатацию, техническому

обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов без аккредитации на право осуществления деятельности по оснащению транспортных средств тахографами, по вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию, ремонту и выводу из эксплуатации тахографов);

О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (в части совершенствования правовых основ осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров);

О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и в статью 1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в части обязательного страхования жизни и здоровья работников перевозчика (фраховщика);

О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (в части уточнения термина «международная перевозка», требования о наличии у иностранного перевозчика учетного талона, а также порядка осуществления перевозок военных грузов транспортными средствами Министерства обороны Российской Федерации и Федеральной службы безопасности Российской Федерации);

О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в части совершенствования государственного контроля (надзора) за осуществлением международных пассажирских автомобильных перевозок;

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования отношений, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам;

в области транспортной безопасности:

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (в части выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам защищенности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства (в части совершенствования (гармонизации) положений, регламентирующих защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства);

О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (в части распространения административной ответственности за неисполнение требований транспортной безопасности на собственников (владельцев) объектов транспортной инфраструктуры, членов советов директоров и иных коллегиальных исполнительных органов, а также на лиц, выполняющих функции единоличного исполнительного органа, постоянно, временно, либо по специальному полномочию выполняющих организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции и уполномоченных принимать решения о реализации и материально-техническом обеспечении мероприятий, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части усиления административной ответственности за неисполнение требований транспортной безопасности);

О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (о совершенствовании отдельных положений);

В области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации:

О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части организации функционирования и обустройства пунктов пропуска через государственную границу;

общетранспортные вопросы:

О внесении изменений в Федеральный закон «О навигационной деятельности» (в части урегулирования отношений в сфере навигационных технологий);

О внесении изменений в статью 10.2 Федерального закона «О навигационной деятельности» (в части отмены федеральной государственной информационной системы навигации на автомобильных дорогах);

О внесении изменений в статью 5.1 Федерального закона «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»;

О государственной информационно-аналитической системе регулирования на транспорте (ГИАС ТК);

о ратификации международных договоров и соглашений:

О присоединении Российской Федерации к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и денонсации Российской Федерацией Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года и Протокола 1976 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года;

О ратификации Протокола 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года и Протокола 2005 года к Протоколу о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе;

О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года;

О присоединении Российской Федерации к Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации и Протоколу, дополняющему Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов;

О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Лаосской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении.

Существенные задачи поставлены Президентом Российской Федерации в части совершенствования законодательной базы транспортного комплекса, в том числе по снятию барьеров для разработки и широкого применения робототехники, искусственного интеллекта, беспилотного транспорта. При решении этой задачи нужно иметь в виду, что применение робототехники, беспилотного транспорта может потребовать внесения существенных изменений в нормативно-технические документы, в строительные правила. В настоящее время выбран ряд участков федеральных дорог, на которых могут быть задействованы беспилотные транспортные средства. Требуется разработка нормативной правовой базы

развития и эксплуатации использования беспилотных и глубоко автоматизированных транспортных средств.

Совершенствование управления федеральной собственностью

В целях оптимизации состава и повышения эффективности использования государственного имущества в транспортном комплексе в 2018 - 2020 г.г. должны быть решены следующие задачи:

принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части уточнения объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам), что приведет к оптимизации процесса строительства объектов инфраструктуры воздушного транспорта и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в связи с ограничением перечня объектов инфраструктуры воздушного транспорта и перечня объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, относящихся к особо опасным и технически сложным, экономии средств, затрачиваемых на строительство данных объектов;

принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части совершенствования создания искусственных земельных участков, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности)», что приведет к снижению дополнительных издержек и дополнительной трудовой нагрузки на организатора аукциона на право заключить договор о создании искусственного земельного участка, которым выступает орган, уполномоченный на заключение договора, или действующая на основании договора с ним специализированная организация, в связи с исключением в рамках проекта федерального закона необходимости проведения такого аукциона. Также принятие проекта федерального закона может позволить повысить международные рейтинги России в части уменьшения общего числа дней, требуемых для строительства объектов капитального строительства);

принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта», что приведет к сокращению сроков проектирования и строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей и как следствие снижению затрат на такое строительство, в том числе средств федерального бюджета;

принятие федерального закона «О внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта, что предоставит возможность ОАО «РЖД» передавать объекты гражданской обороны в собственность публично-правовых образований, избавит компанию от дополнительных финансовых расходов, даст возможность распорядиться объектами с тем, чтобы публично-правовые образования, для которых объекты необходимы, смогли самостоятельно поддерживать объекты в надлежащем состоянии и постоянной готовности к использованию;

создание филиалов действующих в настоящее время федеральных казенных предприятий воздушного транспорта необходимых для сохранения и развития местных и региональных авиaperевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов на основе устойчивого функционирования авиации регионов. Это позволит улучшить техническое состояние аэропортовой сети, надежно обеспечить реализацию инвестиционных проектов и стратегических приоритетов Российской Федерации в районах Крайнего Севера и приравненных к нему областях, характеризующихся низкой плотностью населения,

неравномерностью его распределения по территории и, соответственно, высокой затратностью и некоммерческим характером выполнения социально значимых перевозок пассажиров, почты и грузов;

реализация Федерального закона от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» в части передачи аэропортовых (аэродромных) активов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, что позволит соответствующим субъектам Российской Федерации привлечь инвестиции в развитие, строительство (реконструкцию) и модернизацию объектов аэропортовой (аэродромной) инфраструктуры;

реализация в части транспортного комплекса прогнозного плана (программы) приватизации федерального имущества и основных направлений приватизации федерального имущества на 2017-2019 годы, в том числе в прекращении участия Российской Федерации в уставном капитале акционерного общества «Новороссийский морской торговый порт», сокращении доли участия Российской Федерации в уставном капитале акционерного общества «Современный коммерческий флот», в целях сокращения участия государства в экономике, повышения эффективности продаж акций крупных хозяйственных обществ, создания условий для привлечения инвестиций, стимулирования развития фондового рынка, а также модернизации и технологического развития экономики;

обеспечение дальнейшего внесения сведений об оборудовании ГЛОНАСС, поставляемого в рамках ФЦП «Глобальная информационная система» и «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы» в реестр федерального имущества, а также издания распоряжений ТУ Росимущества в городе Москве о передаче указанного имущества от Минтранса России организациям-получателям оборудования ГЛОНАСС;

обеспечение докапитализации ПАО «ГТЛК» на сумму 9,8 млрд. рублей в целях обеспечения механизма поддержания продаж воздушных судов «Ил-96-400М», что позволит загрузить производственные мощности ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО). Выпуск ВС позволит сохранить занятость на заводе-изготовителе самолета, создаст спрос на высокотехнологичные узлы и агрегаты отечественного производства, используемые в создании самолета;

реализация проектов по развитию аэродромной инфраструктуры аэропортов Внуково, Домодедово и Шереметьево за счет внебюджетных источников на основе концессионных соглашений с операторами аэропортов Московского авиационного узла;

повышение эффективности деятельности транспортного комплекса субъектов Российской Федерации на основе мониторинга Перечня приоритетных инвестиционных проектов федеральных округов, а также выполнение пунктов Планов мероприятий по реализации Стратегий социально-экономического развития федеральных округов и Плана основных мероприятий, связанных с подготовкой и проведением празднований юбилейных дат в субъектах Российской Федерации;

содействие качественной разработке Комплексных планов социально-экономического развития субъектов Российской Федерации Дальневосточного федерального округа до 2025 года в части вопросов транспорта на основе взаимодействия с Минвостокразвития России и администрациями субъектов Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе;

своевременное внесение изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта в целях обеспечения

	<p>органам государственной власти, органам местного самоуправления возможности принимать решения о резервировании земель, об изъятии земельных участков для государственных или муниципальных нужд, о переводе земель из одной категории в другую, о разработке документации по планировке территории в целях создания объектов федерального значения и выдаче разрешений на строительство объектов капитального строительства, в том числе, в части включения следующих объектов:</p> <p>реконструкция станции Сургут и строительства разъездов участка Сургут-Коротчаево Свердловской железной дороги;</p> <p>реконструкция станции Им. М. Горького и строительства второго пути на участке Горнополянск - Канальная - Тингута Приволжской железной дороги;</p> <p>реконструкция станции Баканская и Крымского железнодорожного узла;</p> <p>строительство с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке дальнего западного обхода г. Краснодара;</p> <p>развитие аэропорта Краснодар (Пашковский), включая строительство аэровокзала, служебно-технических территорий, общей площадью 100 000 кв.м.;</p> <p>реконструкция автомобильной дороги Р-239 Казань - Оренбург - Акбулак - граница с Республикой Казахстан, подъезд к аэропорту Казань на участке км 0+000 - км 6+400, Республика Татарстан;</p> <p>строительство железнодорожной линии Кызыл-Курагино; строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург-Главный - Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово) в рамках проекта: «Строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург-Главный - станция Обухово»;</p> <p>строительство перевалочного комплекса минеральных удобрений в морском порту Тамань.</p>
--	--

4. Предложения о необходимости корректировки отраслевого документа стратегического планирования

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p><u>Перечень факторов, последствия которых окажут значительное влияние на сферу транспорта</u></p> <p>Развитие транспортной системы Российской Федерации в предстоящий период до 2035 года сопряжено с целым рядом системных рисков и вызовов, без учета которых не сможет быть обеспечено устойчивое развитие перевозок пассажиров и грузов, а также стабильное функционирование транспортных компаний и операторов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Одним из ключевых рисков для устойчивого функционирования транспорта являются колебания конъюнктуры на мировых товарных рынках, что может влиять на объемы и структуру спроса на продукцию российского экспорта (например, угля) и, следовательно, на объемы международных перевозок, доходы бюджетов всех уровней и связанные с ними возможности финансировать содержание и развитие транспортной инфраструктуры.</p> <p>Обострение геополитической конкуренции и неизбежность новых глобальных или региональных экономических кризисов могут привести к сокращению деловой активности, объемов торговли и туризма, спроса на услуги, оказываемые транспортным сектором России, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Кризисные явления могут существенно подорвать финансовую устойчивость российских транспортных компаний, особенно имеющих высокую кредитную нагрузку.</p>

Санкционная политика может ограничивать возможности доступа российских транспортных компаний к международным рынкам, а также к международным кредитным ресурсам, повышать стоимость фондирования, что приведет к снижению конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг.

Особое место занимает риск снижения платежеспособного спроса населения страны, что может быть связано с новыми витками спада реальных располагаемых доходов на душу населения. В этом случае могут сократиться подвижность населения и объемы работы, выполняемой пассажирскими перевозчиками.

Высокая вероятность ускорения научно-технологического развития и новой технологической революции на транспорте, связанной с использованием электрических двигателей и других альтернативных источников энергии, может привести к дальнейшему отставанию России при переходе на новый технологический уровень развития транспорта.

Усиление негативного влияния изменений климата на функционирование жизнеобеспечивающих инфраструктур и, как следствие, ужесточение международной политики по вопросам, связанным с транспортом и его влиянием на изменение климата, могут вызвать проблемы с доступом российских транспортных компаний на зарубежные рынки.

Самостоятельным риском является недофинансирование и недостаточные темпы развития и модернизации транспортной инфраструктуры, особенно на региональном уровне, на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, что создает препятствия кобеспечению социально-экономической целостности страны.

Важным риском для российского транспортного комплекса является отставание во внедрении передовых цифровых технологий и интеллектуальных транспортных систем.

Отток высокопрофессионального транспортного персонала на фоне проблем с развитием современных программ подготовки и повышения квалификации кадров могут существенно влиять на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также конкурентоспособность российских поставщиков транспортных услуг.

При реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года необходимо в полной мере учитывать современные тенденции в области международной экономической и транспортной политики. Одной из таких ключевых международных тенденций является многосторонняя политика по реализации целей устойчивого развития (ЦУР), утвержденных резолюцией Генеральной ассамблеи ООН 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». Реализация целей и задач Транспортной стратегии Российской Федерации напрямую связана с развитием устойчивого транспорта и реализацией ЦУР, в частности по таким аспектам, как устойчивая мобильность, безопасность дорожного движения, связанность городских и сельских районов и др.

Самостоятельным трендом является продвижение критериев и механизмов обеспечения устойчивой мобильности, в частности, названных в докладе Всемирного банка «Отчет о глобальной мобильности 2017», включающих обеспечение «универсального доступа», «системной эффективности» «безопасности» и «зеленой мобильности», а также новую систему индикаторов устойчивой мобильности, которую предполагается использовать в будущем при составлении международных рейтингов стран.

Среди важнейших трендов также реализация программы развития городов «Новая Городская Повестка», принятой 20 октября 2016г. на Конференции ООН по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III). Программа фиксирует

обязательства стран способствовать всеобщему доступу к безопасной, учитывающей возрастные и гендерные аспекты, недорогой, доступной и устойчивой городской мобильности, сухопутным и морским транспортным системам, обеспечивающим участие в социальной и экономической деятельности в городах и других населенных пунктах, путем интеграции планов в сфере транспорта и мобильности в общие планы городского и территориального развития и содействия предоставлению широкого спектра вариантов перевозок и мобильности.

Важнейшим трендом для Российского транспортного сектора станет евразийская экономическая интеграция, предоставляющая для Российской Федерации и ее транспортной системы широкие возможности, связанные со снятием барьеров и снижением стоимости перевозок грузов внутри Союза, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов ЕАЭС.

Реализация Китайской инициативы «Один пояс – один путь» также является одной из тенденций и одновременно вызовом, который необходимо учитывать при развитии транспортной системы страны. Реализация Инициативы и ее ключевого компонента «Экономического пояса Шелкового пути» открывают перед Российской Федерацией целый ряд новых возможностей, связанных с развитием евроазиатских транспортных связей и привлечением грузов китайского транзита, но при этом содержит целый ряд рисков для российских производителей и российской транспортной системы, которые могут выражаться в снижении перевозок российских товаров и росте международной конкуренции за грузопотоки китайского транзита со стороны ряда сопредельных с Россией государств.

Макроэкономические и внешние условия функционирования российской экономики будут и в дальнейшем определять эффективность реализации целей, задач и мер Транспортной стратегии.

Указанные условия несут в себе значительную макроэкономическую неопределенность и существенные риски для национальных экономики и транспортного комплекса. Среди ключевых внешних и макроэкономических рисков, которые могут оказать также влияние на уровень достижения индикаторов Транспортной стратегии следует назвать:

- замедление мирового экономического роста вследствие начавшихся негативных процессов в экономике Китая, а также в европейской банковской системе с возобновлением спада на сырьевых и финансовых рынках и соответствующим сокращением международной торговли и туризма;
- длительное сохранение низких цен на энергоресурсы, что повлияет на доходы бюджета и инвестиционные возможности государства по развитию транспортной инфраструктуры;
- возможный отток средств из российских государственных долговых инструментов и соответствующая нестабильность курса рубля могут повлиять на реальные располагаемые доходы и потребительские настроения;
- усиление санкционного режима в отношении российских предприятий (в т.ч. транспортной отрасли) и/или банковского сектора может еще более усложнить доступ к международным кредитным ресурсам и мировым рынкам;
- угрозы эскалации геополитической напряженности могут негативно повлиять на деловую и потребительскую активность и, соответственно, спрос на услуги пассажирского и грузового транспорта.

Наряду со сравнительно неблагоприятными внешними условиями, в российской экономике остается ряд нерешенных специфических проблем.

В их числе – низкий уровень диверсификации экономики, сложная демографическая ситуация, снижение доли населения в трудоспособном возрасте и рост населения старше трудоспособного возраста, низкий – по отношению к ВВП

– уровень и качество инвестиций, существенные масштабы структурного дефицита федерального бюджета при большой доле бюджетных расходов в ВВП, неэффективная – с точки зрения стимулирования спроса – структура бюджетных расходов, низкая эффективность государственных компаний и высокий уровень регулируемых тарифов естественных монополий. Эти внутренние условия могут ограничивать восстановление темпов роста российской экономики и транспортного сектора.

Среди рисков, которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 1 Транспортной стратегии «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:

- недостаточные объемы государственного финансирования вследствие оптимизации бюджетных расходов;
- недостаточные объемы частных, в т.ч. иностранных инвестиций в реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры;
- срыв сроков сдачи в эксплуатацию отдельных объектов транспортной инфраструктуры вследствие финансовых, организационных и иных трудностей подрядных организаций;
- низкая инвестиционная активность в транспортной сфере, связанная с высокой стоимостью кредитных ресурсов для перевозчиков и других компаний, оказывающих транспортные услуги.

Среди ключевых факторов, которые способны оказать существенное позитивное влияние на реализацию задач Цели 1 Транспортной стратегии могут быть названы:

- использование механизмов государственно-частного партнерства для развития скоростных автомобильных дорог и высокоскоростных железнодорожных магистралей, а также инфраструктуры аэродромов и портов;
- использование средств системы «Платон» для развития сети автодорог регионального значения.

– Среди ключевых факторов, в которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 2 Транспортной стратегии «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:

- возрастающая конкуренция евро-азиатских транспортных маршрутов, проходящих в обход территории России и переключение на них грузопотоков международного транзита, которые могут быть обслужены национальной транспортной сетью;
- неразвитость системы транспортно-логистических центров и сети «сухих портов»;
- снижение темпов обновления подвижного состава, в т.ч. автотранспортными средствами высоких экологических классов, инновационным железнодорожным подвижным составом, морским и речным флотом (в т.ч. в новых сегментах, таких как перевозка СПГ);
- дальнейшее перераспределение грузовых перевозок в пользу автомобильного транспорта, увеличение дальностей перевозок грузов, на которые использование грузового автомобильного транспорта будет являться коммерчески привлекательным;
- рост тарифов на грузовые перевозки;

К числу факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 2 относятся:

- реализация мер по переключению грузопотоков с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, в т.ч. развитие контейнерных перевозок;
 - развитие перевозок грузов по Северному морскому пути;
 - организации регулярного грузового скоростного железнодорожного сообщения (линейный сервис), в первую очередь, на маршрутах Экономического пояса Шелкового пути;
 - организация и запуск в коммерческую эксплуатацию новых линий паромного сообщения на Балтийском и Каспийском морях, в Азово-Черноморском бассейне.
- Среди рисков, которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 3 Транспортной стратегии «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:
- низкий удельный вес скоростных и высокоскоростных сообщений в общем объеме пассажирских перевозок (низкая скорость передвижения пассажиров в городах, в пригородном сообщении и на средние расстояния);
 - сохранение низкой деловой активности и подавленных потребительских настроений, вследствие падения уровня жизни, занятости, ослабления курса национальной валюты, инфляционных ожиданий и др.;
 - риски, связанные с развитием внутреннего и международного туризма в России;
 - низкоэффективные маршрутные сети перевозок пассажиров, неразвитость интермодальных пассажирских перевозок и комплексной пассажирской мобильности;
 - отрицательные финансовые результаты работы перевозчиков, в первую очередь в городском и пригородном сообщениях, особенно в пригородных железнодорожных компаниях;
 - дефицит инвестиционных ресурсов многих компаний-перевозчиков всех видов транспорта для обновления подвижного состава;
 - дальнейшая автомобилизация населения, особенно в российских регионах.
- К числу факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 3 могут быть названы:
- продолжение реализации программ субсидирования на социально-значимых маршрутах, а также на авиамаршрутах, соединяющих города страны минуя Московский авиатранспортный узел;
 - выработка и реализация сбалансированной транспортной и градостроительной политики в городах;
 - успешная реализация политики по развитию мультимодальных транспортных узлов путем внесения изменений в действующее федеральное законодательство в части установления статуса железнодорожных вокзалов как начальных/конечных пунктов регионального, межрегионального, межмуниципального и муниципального автомобильного сообщения;
 - дальнейшее развитие низкобюджетных авиаперевозок, особенно между аэропортами, не входящими в Московский авиационный узел;
 - оборудование транспортных средств навигационной системой ГЛОНАСС дальнейшее развитие сервисов ГЛОНАСС и основанных на них интеллектуальных транспортных систем;
 - согласование графиков движения и проездных документов различных видов пассажирского транспорта;
 - расширение сферы использования механизмов «долевой экономики»,

в частности, каршеринга и карпула для сокращения сферы использования личного транспорта;

- создание экономических механизмов, повышающих стоимость владения личным автомобилем и его использования в городских агломерациях.

Среди рисков, которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 4 Транспортной стратегии «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:

- потеря конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг в сфере международных перевозок вследствие отставания в обновлении подвижного состава и внедрения транспортно-логистических технологий (переключение экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на зарубежный транспорт и транспортные коммуникации в обход России);

- несовершенная структура российской внешней торговли с низким удельным весом контейнерных грузов с высокой добавленной стоимостью;

- сокращение объемов въездного и выездного туризма;

- конкуренция за транзит со стороны сопредельных государств.

К числу факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 4 могут быть названы:

- более широкий доступ национальных транспортных компаний к транспортным рынкам государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в рамках реализации Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС;

- реализация Межправительственного соглашения Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок;

- реализация Межправительственного соглашения о международном автомобильном сообщении вдоль сети Азиатских шоссейных дорог, подписанного 7 декабря 2016 г. министрами транспорта России, Монголии и Китая в рамках Третьей Конференции министров транспорта ЭСКАТО ООН;

- внедрение электронных транспортно-сопроводительных документов, в т.ч. электронной авианакладной (стандарт ИАТА e-freight), грузовой электронной автомобильной накладной e-CMR, электронной унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, переход на полностью электронную национальную таможенную декларацию;

- дальнейшее развитие существующих и создание новых регулярных контейнерных сервисов с участием логистических и транспортных операторов из государств-членов ЕАЭС, Китая, стран Европы и др.;

- развитие транзитных перевозок контейнерными маршрутными поездами по Транссибу с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС с учетом начала ее использования Китайской Народной Республикой с 1 мая 2017 года;

- возможности для дальнейшего развития хабовых технологий в крупнейших российских аэропортах с целью привлечения трансферных пассажиро- и грузопотоков;

Среди рисков, которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 5 Транспортной стратегии «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:

- рост угроз использования автотранспортных средств для террористических атак в местах массового скопления людей в городах;

- рост угроз террористических атак на объектах общественного пассажирского транспорта;

- повышение вероятности аварий и катастроф вследствие увеличения

уровня износа основных фондов, старения инфраструктуры и транспортных средств;

- повышение числа и тяжести ДТП в условиях роста автомобилизации в российских регионах;
- недостаточные объемы финансирования на реализацию федеральных и региональных программ, связанных с обеспечением всех уровней транспортной безопасности.

К числу факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 5 могут быть названы:

- реализация в полном объеме мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р;
- модернизация федеральной и региональной дорожной сети в соответствии с международными стандартами в области безопасности дорожного движения и необходимым освещением, а также разноуровневыми развязками и пешеходными переходами.

Среди рисков, которые могут специфически повлиять на реализацию Цели 6 Транспортной стратегии «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в кратко- и среднесрочной перспективе основными являются:

- отсутствие у перевозчиков и муниципалитетов достаточных средств на приобретение современных экологичных, экономичных и комфортных пассажирских транспортных средств общего пользования;
- рост автомобилизации в российских регионах;
- недостаточная проработка мер государственного регулирования по расширению применения транспортных средств с электрическим приводом и «нулевым» выбросом, а также мер и механизмов мотивации приобретения подобных транспортных средств на альтернативных видах топлива коммерческими перевозчиками на автомобильном, железнодорожном, морском, речном и авиационном видах транспорта;
- отставание в развитии альтернативной мобильности, в т.ч. веломобильности;
- недостаток инфраструктуры для заправки электрических автомобилей, автомобилей на газомоторном топливе, велопарковок.

К числу факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 6 могут быть названы:

- создание современной нормативно-правовой базы использования альтернативных видов топлива путем принятия единого программного документа перевода транспортных средств на альтернативные виды топлива;
- создание муниципальных систем экологического мониторинга – сбор данных по динамике выбросов, изменению удельного веса общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок, сбор данных о динамике пассажиропотоков и транспортных потоков, о количестве пассажиров, изменивших транспортные предпочтения, и количестве автомобилей на перехватывающих парковках;
- внесение изменений и дополнений в Градостроительный Кодекс Российской Федерации в части внедрения в градостроительную практику обязательности разработки документов транспортного планирования (комплексных транспортных схем, комплексных схем организации дорожного движения, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, планов развития немоторизованных видов передвижений, систем общественного транспорта). Целесообразна разработка транспортного раздела СНиП Градостроительство,

	<p>регулирующего баланс плотности и этажности застройки с транспортным ресурсом территории, исчисляемым по показателям пропускной способности улично-дорожной сети и провозным возможностям линий и маршрутов общественного транспорта;</p> <ul style="list-style-type: none"> – установление экологического налога на потребление углеводородного топлива на автомобильном транспорте; реализация утвержденного Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом – внесение изменений в Правила дорожного движения, направленный на совершенствование законодательства в части обеспечения безопасности дорожного движения, развития электромобильного транспорта и велосипедного движения, защиту окружающей среды от воздействия выбросов автомобильной техникой вредных (загрязняющих) веществ. <p>Все указанные вызовы, риски и тенденции требуют радикального повышения гибкости российской транспортной политики, повышения эффективности государственного регулирования, развития управленческих и рыночных механизмов, дальнейшего сбалансированного развития транспортной инфраструктуры</p>
4.2	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке содержания Транспортной стратегии</u></p> <p>При корректировке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года целесообразно, прежде всего, актуализировать оценку современного состояния и проблем развития транспортной отрасли с учетом угроз и вызовов, которые сформировались в последние несколько лет. На основе оценки состояния, анализа проблем развития, угроз и вызовов транспортной отрасли целесообразно актуализировать основные приоритеты государственного управления в транспортной отрасли на современном этапе и в перспективе до 2035 года. При корректировке приоритетов целесообразно раскрыть следующие основные группы приоритетов государственного управления в транспортной отрасли:</p> <ul style="list-style-type: none"> – повышение качества жизни граждан на основе комплексного развития транспортной системы, повышения мобильности населения, доступности и качества транспортных услуг на всей территории страны, безопасности перевозок и снижения негативного воздействия транспорта на среду проживания и здоровье человека; – создание транспортной платформы для вхождения в число пяти крупнейших экономик мира, с учетом развития высокотехнологичных производств, устойчивого роста и изменения пространственной организации секторов экономики, развития импортозамещения и несырьевого экспорта; – обеспечение устойчивого повышения конкурентоспособности российской экономики за счет снижения транспортных издержек, как на внутренних, так и международных перевозках, с учетом геополитических и геоэкономических рисков на фоне осложнения международных отношений; – повышение транспортной связанности и доступности территорий Российской Федерации, укрепление ее территориального единства, экономических и социальных связей, а также национальной безопасности за счет опережающего развития эффективной транспортной системы. <p>При формировании приоритетов, целей и задач актуализируемой Транспортной стратегии должны быть учтены Указы Президента Российской Федерации, послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Стратегия национальной безопасности Российской Федерации,</p>

Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. №683, Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. №208, Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», основные положения Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, Стратегия пространственного развития Российской Федерации, Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации, а также документы стратегического планирования, определяющие развитие отраслей экономики.

При формировании задач, связанных с реализацией сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны, целесообразно обратить внимание на развитие единой опорной транспортной сети России и устранение ее узких мест, увеличение скоростных параметров транспортной инфраструктуры, комплексное развитие крупных транспортных узлов, повышение качества и долговременной устойчивости транспортной инфраструктуры, развитие транспортных систем крупных городских агломераций.

При корректировке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года целесообразно внести мероприятия по реконструкции и развитию транспортной системы Крымского федерального округа и интеграции ее в единое транспортное пространство Российской Федерации, а также развитие транспортной системы России на Дальнем Востоке и в Арктической зоне. Целесообразно подготовить предложения по определению региональных приоритетов развития транспортной инфраструктуры с учетом определенных документами стратегического планирования перспективных направлений развития пространственной структуры экономики Российской Федерации.

При формировании основных направлений реализации Транспортной стратегии, способов достижения ее целей и решения задач целесообразно рассмотреть особенности и приоритеты формирования современного рынка транспортных услуг, а также особенности проведения транспортной политики в интересах устойчивого развития с точки зрения вклада России в реализацию Целей устойчивого развития, принятых Резолюцией 70/1 Генеральной Ассамблеи ООН в 2015 году.

В части корректировки целевых индикаторов Транспортной стратегии необходимо учесть, что в соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г. № 1162 мониторинг и контроль реализации отраслевых документов осуществляются разработчиком отраслевого документа на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения.

В связи с этим, целесообразно рассмотреть возможность корректировки Транспортной стратегии в части исключения параметров, которые не могут быть рассчитаны на основе официальной информации статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения.

Показатели и индикаторы развития транспортного комплекса должны быть актуализированы по трем вариантам прогноза социального-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года.

В соответствии с проводимой в настоящее время работой по формированию

сценарных условий и основных параметров долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2035 года, федеральные органы исполнительной власти должны подготовить прогнозные показатели по соответствующим отраслям, включая основные экономические и технико-экономические показатели предлагаемых к реализации и реализуемых крупномасштабных инвестиционных и инновационных проектов (программ), включая план развития магистральной инфраструктуры страны, а также прогнозы развития науки и технологий в соответствующих сферах деятельности. На основе этих данных целесообразно уточнить и сформировать сценарные условия и основные параметры прогноза развития транспортного комплекса, которые дадут требования к объемам перевозок грузов и пассажиров, а также объемам транспортной работы, составу и качеству транспортных услуг, отвечающих прогнозным потребностям развития экономики и социальной сферы страны. На основе этой информации целесообразно провести актуализацию состава мероприятий реализации Транспортной стратегии и значений ее целевых индикаторов на период до 2035 года.

Целесообразно привести оценки ресурсного обеспечения стратегии в соответствие с приоритетами развития и действующими бюджетными ограничениями. Соответствующие изменения целесообразно внести в стратегию в части сроков и этапов реализации стратегии.

Учитывая важную роль инновационного пути развития транспортного комплекса целесообразно ввести в Транспортную стратегию цель по повышению уровня научно-технологического развития и квалификации персонала в транспортной отрасли за счет формирования глобально конкурентоспособной системы непрерывного транспортного образования.

При выполнении корректировки Транспортной стратегии должна быть учтена информация и материалы, полученные по результатам общественных обсуждений проекта обновляемой Транспортной стратегии.

Разработка предложений по корректировке и актуализации приоритетов, задач развития транспортного комплекса Российской Федерации, а также по способам их эффективного достижения и решения, должна быть проведена с учетом утвержденных ранее документов программного и стратегического планирования в сфере транспорта:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации 20.12.2017 № 1596;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;
- Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012 г.;
- Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р;
- Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 308 (в 2016 году, с 2017 года мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры включены в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы);
- и других документов стратегического планирования, касающихся

	развития транспорта.
4.3	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке мероприятий Транспортной стратегии</u></p> <p>По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»:</p> <p>В соответствии с Концепцией стратегии пространственного развития Российской Федерации, утвержденной распоряжением заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козака от 22 мая 2017 г. № 3414п-П16, предлагается проработка предложений по приоритетам транспортной политики, связанной с возрастанием роли новых центров экономического роста, прежде всего крупных городских агломераций, что требует усиления внимания к развитию их транспортных систем и повышения эффективности транспортных связей между ними.</p> <p>Наряду с этим предлагается актуализация приоритетов и задач Транспортной стратегии, касающихся вопросов обеспечения экономического развития и социального обустройства малонаселенных территорий, обладающих собственным экономическим потенциалом и (или) имеющих существенное значение для обеспечения территориальной целостности страны и безопасности государства.</p> <p>Предлагается актуализация приоритетов и задач развития транспортных систем городских агломераций и повышения эффективности транспортных связей между ними с учётом влияния центростремительных процессов и тенденций роста экономической роли крупных городов. В том числе, важную роль будет играть актуализация задачи развития радиальных и хордовых направлений агломерационных связей, образующих сетчатую (grid) структуру транспортной сети.</p> <p>Важным требованием Концепции стратегии пространственного развития Российской Федерации, является определение механизмов взаимной увязки отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации, схем территориального планирования, государственных программ, федеральных целевых программ и инвестиционных программ субъектов естественных монополий с точки зрения синхронизации в пространстве и времени размещения соответствующей инфраструктуры. В связи с этим, предлагается проработка положений транспортной политики, направленных на обеспечение согласованного планирования развития транспортной инфраструктуры федерального, регионального и муниципального уровней с учетом инвестиционных программ субъектов естественных монополий в сфере реконструкции и развития транспортной инфраструктуры.</p> <p>Предлагается актуализация мер и механизмов увязки планов и программ развития региональной, муниципальной и федеральной транспортной инфраструктуры, в том числе на основе разработки и реализации взаимоувязанных программ и планов комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ).</p> <p>Предлагается актуализация задач и мероприятий Транспортной стратегии, касающихся развития скоростных и высокоскоростных транспортных связей в стране (включая железнодорожную и авиатранспортную инфраструктуру), образующих высокоэффективный скоростной транспортный каркас, обеспечивающий транспортную доступность «центров экономического роста», включая городские агломерации, территориальную целостность и безопасность страны в целом с учетом изменений, произошедших в 2012-2017 гг.</p> <p>Предлагается актуализация задач и мероприятий Транспортной стратегии,</p>

связанных с развитием дальних беспосадочных авиаперевозок, в том числе, кросс-полярных рейсов, созданием современного информационно-навигационного обеспечения, внедрением перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, повышением эффективности функционирования аэронавигационной системы в условиях дальнейшего роста объемов перевозок воздушным транспортом.

Актуализация задачи развития Арктической транспортной системы должна быть выполнена в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 2.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации», Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, утвержденными Президентом Российской Федерации 18.09.2008 № Пр-1969, Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации 20.02.2013 г., а также Указом Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».

Предлагается формирование мер, направленных на развитие эксплуатационной инфраструктуры на подходах к портам, расположенным в Западной Арктике с учетом изменений, прошедших в 2012-2017 гг.

Предлагается проработка мер обеспечения транспортной доступности сети населенных пунктов вахтово-экспедиционного типа – «точек экономического роста» в районах Севера (Арктической зоны), Сибири и Дальнего Востока.

Предлагается включение в Транспортную стратегию приоритетов, задач и мероприятий, касающейся вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Крыма на основе системного подхода с учетом совершенствования транспортно-экономических связей после ввода в действие мостового перехода через Керченский пролив и подходов к нему со стороны Краснодарского края с учетом изменений, произошедших в 2012-2017 гг.

Предлагается актуализация задач и мероприятий развития эксплуатационной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

В соответствии с постановлением Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации от 25 июля 2017 г. № 334-СФ предусматривается включение в стратегию мероприятий по формированию и утверждению стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в целях развития Каспийского транспортно-логистического комплекса.

При актуализации Транспортной стратегии предлагается проработка вопросов актуализации комплекса мер, направленных на развитие транспортной системы Дальневосточного региона.

Предлагается проработка и включение в Транспортную стратегию новой задачи и комплекса мер по развитию инфраструктуры и обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Предлагается проработка комплекса мер по развитию российских участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, с учетом новых приоритетов развития ЕвроАзиатских транспортно-экономических связей.

При актуализации комплекса приоритетов, задач и мер Транспортной стратегии по формированию единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры должны быть учтены результаты разработки и внедрения

ключевых функциональных задач информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК), в том числе, единого реестра объектов транспортной инфраструктуры, транспортно-экономического баланса, межрегионального баланса пассажирских перевозок, а также разрабатываемых моделей транспортно-логистических потоков и финансовых моделей, которые станут основой комплексной автоматизированной системы транспортного планирования, обеспечивающей оптимизированное сбалансированное планирование реконструкции и развития транспортной инфраструктуры всех видов транспорта.

С учетом вышесказанного предлагается выполнение следующих мероприятий:

- повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации автодорожной, железнодорожной, авиационной, морской и речной инфраструктуры, в том числе за счет поэтапного развития транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами - центрами экономического роста, включая ликвидацию инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, прилегающих к таким транспортным коммуникациям;

- строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту "Европа - Западный Китай;

- развитие сети автомобильных дорог федерального значения,

- развитие единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения,

- развитие в сельской местности автодорог с твердым покрытием обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования,

- интеграция автомобильных дорог, проходящих по территории Крымского полуострова в единую дорожную сеть Российской Федерации, а также корректировка маршрутов, входящих в сеть автомагистралей Европейской дорожной сети категории «Е» в связи с вводом в эксплуатацию транспортного перехода через Керченский пролив,

- создание прямых транспортных связей между крупными центрами социально-экономического развития и переход в перспективе к сетевой структуре с большим количеством альтернативных связей, совершенствование топологии пространственного развития транспортных коммуникаций,

- строительство автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи,

- строительство и реконструкция автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования,

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог в крупных транспортных узлах и на подходах к ним,

- развитие автодорожных подходов к морским портам,

- развитие платных автомобильных дорог,

- создание сети скоростных автомобильных дорог,

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

- реализация инвестпроектов по развитию сети автомобильных дорог федерального значения, в т. ч. на условиях ГЧП,

- формирование нормативной правовой базы в области создания, внедрения и эксплуатации транспортной инфраструктуры, необходимой для взаимодействия с бортовыми устройствами транспортных средств с высокой степенью автоматизации, подключенных и беспилотных транспортных средств,

- совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства с целью увеличения объемов средств, направляемых на строительство и реконструкцию дорожной сети субъектов Российской Федерации и муниципальных образований,
- применение новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети, включая использование инфраструктурной ипотеки, контрактов жизненного цикла, наилучших технологий и материалов;
- доведение норматива зачисления налоговых доходов бюджетов субъектов Российской Федерации от акцизов на горюче-смазочные материалы до 100 процентов;
- внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- приведение транспортно-эксплуатационного состояния федеральных дорог в соответствие с требованиями нормативных документов,
- повышение качества (обеспечение функционирования сети) автомобильных дорог федерального значения,
- внедрение общедоступной информационной системы контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов,
- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры дорожного хозяйства,
- проектирование программ развития дорожной сети, с учетом индекса качества городской среды,
- создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения,
- развитие транспортной инфраструктуры городских агломераций с учетом реализации перспективного проекта «Безопасные и качественные дороги»,
- доведение в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85 процентов;
- снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик»,
- строительство автодорожных обходов крупных городов,
- совершенствование конфигурации улично-дорожной сети,
- координация развития транспорта крупных городских агломераций при территориально-транспортном планировании,
- развитие улично-дорожной сети городов одновременно с развитием смежных федеральных трасс, а также региональных и муниципальных автодорог в пригородной зоне городских агломераций,
- увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, строительство путепроводов и мостов, соединяющих изолированные участки транспортной сети городских агломераций,
- комплексное сбалансированное развитие транспортной сети городских агломераций с приоритетом инфраструктуры транспорта общего пользования,
- создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях,
- развитие инфраструктуры для повышения пешеходной и велосипедной транспортной доступности,
- сбалансированное развитие опорной сети железнодорожного транспорта и устранение ограничений в пропускной и провозной способности,
- увеличение плотности железнодорожной сети на 4-6 процентов к 2035 году по сравнению с 2016 годом,

- комплексная реконструкция и усиление пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза, до 180 млн. тонн, и железнодорожных подходов к портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через государственную границу,
- увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна,
- формирование Северного широтного хода,
- развитие технологий и организационных решений, повышающих эффективность использования международного транспортного коридора Север-Юг,
- строительство новых железнодорожных линий для создания инфраструктурных условий для комплексного освоения новых территорий и месторождений, повышения транспортной доступности территорий высокоэффективной отраслевой специализации и геостратегических территорий,
- повышение эффективности организации перевозок путем поэтапного разделения линий на преимущественно грузовое и пассажирское движения,
- создание полигонов тяжеловесного движения с поездами повышенной массой и осевой нагрузкой на вагон до 27 тонн с усилением при необходимости искусственных сооружений,
- сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней, с увеличением их объема в 4 раза,
- достижение полной электрификации железнодорожных участков коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг»,
- создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами,
- развитие скоростного и высокоскоростного движения на изолированных путевых вставках,
- развитие скоростных пригородных железнодорожных сообщений, интегрированных с другими видами транспорта и сетью высокоскоростных магистралей,
- проведение модернизации и развития существующей инфраструктуры с целью повышения скоростей движения пассажирских и грузовых поездов,
- комплексное развитие и интеграция железнодорожных узлов, мультимодальных терминально-логистических центров, сухих портов, контейнерных и контейлерных терминалов в рамках формирования современной товаропроводящей сети, опирающейся на железнодорожный транспорт,
- проведение мероприятий по увеличению протяженности капитально отремонтированных и реконструированных железнодорожных путей общего пользования, повышению качества земляного полотна, верхнего строения пути, устройств СЦБ, и инженерных сооружений на сети железных дорог,
- внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры, в том числе в особых климатических условиях - в арктической и субарктической зонах,
- расширение использования железнодорожного транспорта общего пользования для пригородных и внутригородских пассажирских перевозок, а также пассажирских перевозок в дальнем следовании полигонов скоростного и высокоскоростного движения,
- интеграция железнодорожного транспорта с системами наземного городского транспорта и легкими рельсовыми системами,
- развитие наземной авиационной инфраструктуры в российских регионах, в том числе в условиях текущих бюджетных ограничений финансирования федеральных казенных аэропортовых предприятий,

	<ul style="list-style-type: none"> – строительство и реконструкция местных аэродромов, посадочных площадок и вертодромов, в том числе в районах Севера, Сибири, Дальнего Востока, в Арктической зоне, в регионах, прилегающих к Северному морскому пути, – реконструкция существующих взлетно-посадочных полос и строительство новых взлетно-посадочных полос, – реконструкция и ремонт аэродромов, – строительство, реконструкция и ремонт посадочных площадок и вертодромов, – совершенствование механизмов обеспечения функционирования федеральных казенных предприятий воздушного транспорта, – реконструкция и развитие опорных международных аэропортов-хабов и региональных хабов, их интеграция с наземными путями сообщений. – внедрение современных механизмов государственно-частного партнерства для эффективного привлечения инвестиционных ресурсов в сферу гражданской авиации, – увеличение количества аэродромов, по которым выполнен капитальный ремонт, – развитие портовой инфраструктуры, – снятие ограничений пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы, – восстановление пропускной способности внутренних водных путей в бассейнах сибирских рек (Оби, Иртыша, Лены), а также арктических рек - Яны, Индигирки, Колымы, – улучшение качественных параметров внутренних водных путей для обеспечения роста грузопотоков, – развитие и модернизацию речных портов на направлениях роста грузопотоков, – создание мультимодальных транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей, – совершенствование механизма управления имуществом речных портов, – поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт, – приведение инфраструктуры внутренних водных путей в соответствие с нормативными документами, – развитие портовой инфраструктуры и создание транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей, – освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания объектов инфраструктуры внутренних водных путей, – разработка и реализация целевых программ развития внутригородских и пригородных перевозок пассажиров в крупных городах, имеющих водные пути, – развитие и модернизация объектов инфраструктуры для обслуживания пассажирских перевозок, – субсидирование внутригородских перевозок внутренним водным транспортом с участием субъектов Российской Федерации, – увеличение экскурсионно-прогулочных маршрутов, – развитие инфраструктуры Северного морского пути, увеличение грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн. тонн, – увеличение мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов – строительство новых морских портов и перегрузочных терминалов
--	--

для комплексного освоения новых территорий и месторождений полезных ископаемых,

- развитие инфраструктуры морских портов с обеспечением их технологической совместимости с железнодорожной и автодорожной инфраструктурой,

- реконструкция существующих и строительство новых, в том числе плавучих перегрузочных комплексов в портах всех морских бассейнов,

- развитие мультимодальных логистических центров на базе морских портов,

- развитие сети контейнерных и контрейлерных терминалов,

- внесение изменений в нормативные документы по проектированию и строительству объектов морских портов с использованием инновационных технологий в области строительных материалов,

- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания морской транспортной инфраструктуры,

- интеграция морского транспорта общего пользования в транспортную систему городских агломераций, имеющих выход к морю.

По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»:

Предлагается актуализация приоритетов, задач и мер Транспортной стратегии по развитию транспортно-логистических технологий и систем для обеспечения высокоэффективных мультимодальных перевозок, прежде всего, на приоритетных направлениях ЕвроАзиатских транспортных связей.

Предлагается актуализация задач и мер Транспортной стратегии по развитию транспортно-логистических технологий и систем для электронной торговли, контейнерных технологий с применением жесткого графика доставки товаров «точно в срок», управления поставками малыми партиями и грузовыми единицами. Развитие транспортных коридоров для электронной торговли.

Предлагается проработка новой задачи и мероприятий Транспортной стратегии, касающейся вопросов расширения использования моделей «долевой экономики» в сфере грузовых перевозок.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся вопросов внедрения беспилотных транспортных средств на грузовом автомобильном транспорте для осуществления грузоперевозок, а также создания информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для повышения безопасности и эффективности функционирования беспилотных транспортных средств в сфере грузовых перевозок.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся применения технологий искусственного интеллекта в транспортном комплексе и обработки больших массивов данных (big data).

Предлагается актуализация задач и мероприятий развития транспортного комплекса в части обеспечения доступности и качества транспортных услуг, связанных с новыми возможностями автоматизированной обработки и анализа информации при помощи информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК), в том числе с учетом возможностей информирования бизнес-сообщества о текущем состоянии и перспективах развития товарных и транспортных потоков на основании транспортно-экономического баланса.

С учетом вышесказанного предлагается выполнение следующих мероприятий:

- увеличение доли контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте по отношению к сетевым показателям

грузоперевозок,

- формированию сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров,
- строительство специализированных контейнерных терминалов на железнодорожном транспорте,
- совершенствованию единых технологических процессов работы железнодорожных станций и путей необщего пользования, в том числе для организации тяжеловесного движения,
- улучшение координации работы транспортных узлов, связанной с логистическим перераспределением транспортных потоков между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом с целью снижения нагрузки на автодорожную сеть,
- увеличение скоростей движения грузовых и пассажирских поездов,
- сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней,
- дальнейшее увеличение доли отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок,
- внедрение единого сетевого технологического процесса, повышение доли отправительской и технической маршрутизации в целях рационального перераспределения грузопотоков,
- цифровизация железнодорожных перевозок на базе внедрения электронных систем контроля сохранности и отслеживания грузов в пути с использованием ГЛОНАСС, внедрения современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса с использованием электронных накладных и введения электронного документооборота в комбинированных перевозках,
- увеличение доли инновационного подвижного состава в общем парке, в т.ч. грузовых вагонов нового поколения,
- техническая модернизация подвижного состава, в том числе закупка грузовых вагонов нового поколения, специализированных под контейнерные и контейнерные перевозки,
- определение на основе транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках грузового подвижного состава для использования высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области грузоперевозок,
- повышение производительности труда на средних и крупных предприятиях транспортного комплекса не ниже 5 процентов в год,
- выработка и реализация мер по мотивированию операторских компаний к обновлению (снижению возраста) парков грузовых вагонов и локомотивов,
- стимулирование закупки новых локомотивов, имеющих повышенные тяговые и скоростные характеристики, и оборудованных асинхронными двигателями,
- развитие грузовых авиатранспортных хабов на базе крупнейших российских международных аэропортов,
- внедрение электронного документооборота на основе наилучших международных практик и современных транспортно-логистических технологий, обеспечивающих комплексное взаимодействие воздушного и наземных видов транспорта,
- обновление флота воздушных судов за счет специализированных грузовых самолетов российским авиатранспортным бизнесом по мере расширения объемов перевозок на перспективных межконтинентальных направлениях через

воздушное пространство Российской Федерации,

- выработка и реализация мер по мотивированию российских авиаперевозчиков к модернизации и обновлению флота специализированных грузовых самолетов,
- увеличение доли контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на внутреннем водном и морском транспорте,
- строительство специализированных контейнерных терминалов, строительство и техническая модернизация перегрузочных комплексов в речных и морских портах,
- пополнение транспортного флота специализированными судами, в том числе контейнеровозами, паромами и судами типа «ро-ро» и «ро-рах»
- повышение уровня автоматизации транспортных и логистических процессов на внутреннем водном и морском транспорте,
- внедрение интеллектуальных транспортных систем и автоматизированных систем управления в морских портах.
- развитие технологий комплексного взаимодействия с наземными видами транспорта последней мили в Арктической зоне, регионах Сибири, Дальнего Востока и других отдаленных и труднодоступных территориях и акваториях,
- развитие паромного грузопассажирского сообщения, включая береговые комплексы на внутреннем водном и морском транспорте,
- создание и развитие комплексной системы управления Северного морского пути,
- обновление флота грузовых судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, в т.ч. за счет государственно-частного партнерства,
- переход к использованию электронных накладных во внутреннем и в международном сообщении,
- внедрение интеллектуальных транспортных систем и автоматизированных систем управления в речных портах,
- разработка и реализация комплексных проектов реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока,
- развитие судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации,
- строительство современных специализированных судов для завоза грузов в районы Крайнего Севера,
- развитие каботажных перевозок грузов, в том числе с использованием технологий регулярного паромного сообщения,
- обновление грузового транспортного и вспомогательного флота, в том числе с использованием мер государственной поддержки,
- обновление парка грузовых автомобилей общего пользования,
- развитие технологий беспилотного движения,
- внедрение электронных систем прослеживаемости и контроля за сохранностью грузов и на основе технологий ГЛОНАСС,
- оснащение эксплуатируемых грузовых автомобилей навигационными системами ГЛОНАСС.

По Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»:

Предлагается актуализация задачи и мер развития обеспечения потребности населения в железнодорожных перевозках, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие пригородного железнодорожного сообщения.

Предусматривается проработка вопросов реализации социальных

транспортных стандартов, включая социальные стандарты на автомобильном пассажирском транспорте, а также стандарты устойчивой мобильности.

Предлагается актуализация задачи по формированию единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения с учетом социальных транспортных стандартов.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся вопросов повышения эффективности формирования и реализации комплексных планов транспортного обслуживания населения для всех видов транспорта общего пользования.

Предлагается проработка мер развития немоторизованных видов транспорта (включая развитие устойчивой веломобильности) в городах и инфраструктуры для них.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся вопросов совершенствования регулирования пассажиропотоков в районах городских агломераций за счет использования моделей «долевой экономики», включая модели «CarPool».

С учетом вышесказанного предлагается выполнение следующих мероприятий:

- определение на опорной транспортной сети точек и участков потенциального развития перспективных коммерческих и социально значимых пассажирских маршрутов,
- опережающее развитие видов общественного транспорта, повышение его привлекательности по сравнению с личными автотранспортными средствами,
- обеспечение комплексного взаимоувязанного развития общественного пассажирского транспорта, содействие рациональному распределению пассажиропотоков между видами транспорта,
- развитие устойчивых систем городского, пригородного транспорта, транспортных связей в сельских районах, а также между городами и сельскими районами,
- расширение доступной, безопасной, эффективной, недорогой и устойчивой инфраструктуры для общественного транспорта, индивидуальной мобильности и немоторизованных вариантов перемещения, таких как велодвижение и пешеходные зоны, отдавая обеспечение приоритетности их развития по сравнению с личным автотранспортом,
- совершенствование маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и ее обустройство, направленное на повышение доступности и качества транспортных услуг для населения,
- приведение регламентного состояния дорог, связывающих труднодоступные населенные пункты с медицинскими организациями, оказывающими первичную медицинскую помощь, в соответствие с необходимыми стандартами,
- создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками,
- развитие систем скоростного автобусного и легкого рельсового транспорта (BRT/LRT) в городах и городских агломерациях с целью снижения времени ежедневных регулярных поездок маятниковой миграции населения,
- внедрение технологий «каршеринга» в городах и городских агломерациях,
- развитие сервисов совместного использования транспортных средств для эффективного использования дорожного пространства,
- формирование нормативной правовой базы развития рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок, основанным на качественных

критериях доступа транспортных операторов к рынку,

- развитие мультимодальных пассажирских перевозок с использованием универсальных электронных проездных документов,
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов в сфере пригородных пассажирских перевозок,
- формирование механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении,
- субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров, в том числе межрегиональные и местные,
- реализация социальных стандартов транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным и наземным городским электрическим транспортом,
- развитие перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Дальнего Востока, в Крыму и в Калининградской области,
- формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения,
- совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок,
- развитие комплексных систем городского и пригородного пассажирского транспорта на основе формирования и реализации комплексных планов транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования (КПТО),
- внедрение автотранспортных стандартов на законодательном уровне в регионах Российской Федерации,
- реализация мер государственной поддержки приобретения современных автобусов и электробусов, мотор-вагонного подвижного состава городского электрического транспорта,
- разработка и реализация мер по мотивации внедрения современных, энергоэффективных и экологических транспортных средств, обеспечивающих безопасность и качество перевозок пассажиров,
- оснащение парка автобусов и моторвагонного подвижного состава системой ГЛОНАСС,
- совершенствование технологий управления транспортными средствами и потоками.
- совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок,
- развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, особенно в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока,
- создание условий и реализация мер государственной поддержки развитию перевозок пассажиров на туристских маршрутах.
- содействие гармонизации транспортной и градостроительной политики в городах и городских агломерациях в части обеспечения планов реализации мобильности при проектировании и строительстве новых жилых и производственных районов,
- цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов «Мобильность как услуга», «Транспорт как услуга» и др.,
- внедрение современных технологических решений и воздействий по управлению дорожным движением и мобильностью, включая системы обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии

«интернета вещей» (IoT),

- развитие системы тактового движения пригородных и скоростных поездов в крупных агломерациях,

- совершенствования государственного регулирования при осуществлении социально значимых перевозок на железнодорожном транспорте,

- увеличение объемов перевозок пассажиров скоростными и высокоскоростными поездами за счет расширения полигона скоростного и высокоскоростного движения,

- мотивирование железнодорожных операторов пассажирских перевозок к развитию и обновлению (снижению возраста) парков пассажирских вагонов, локомотивов и моторвагонного подвижного состава, содействие развитию парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам, замена морально устаревших пассажирских вагонов и электропоездов на современные,

- увеличение авиационной мобильности населения, в т.ч. на региональных и местных авиалиниях,

- расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50 процентов от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов,

- повышение удельного веса крупнейших авиаперевозчиков /групп авиаперевозчиков в общем пассажиропотоке российских авиакомпаний на международных и внутренних авиалиниях,

- повышение привлекательности авиатранспортных услуг, включая региональные и среднемагистральные направления, в т.ч. за счет развития авиаперевозок с низкими издержками,

- расширение комплексного взаимодействия гражданской авиации и других видов общественного пассажирского транспорта при осуществлении пассажирских перевозок,

- регулирование аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний, направленное на развитие конкуренции в сфере услуг наземного обслуживания и других аэропортовых услуг,

- разработка и внедрение правил регулирования цен на авиаГСМ, направленных на сдерживание их роста с учетом динамики ценообразования на нефтепродукты мирового рынка и инфляции в отраслях экономики России,

- совершенствование методики определения количества и отбора назначенных перевозчиков на международные воздушные линии с учетом интенсивности пассажиропотока,

- совершенствование механизмов и повышения эффективности субсидирования региональных и местных воздушных перевозок на основе софинансирования и достижения баланса интересов потребителей на внутрирегиональном и межрегиональном уровнях,

- разработка и внедрение программы по защите конкуренции в сфере воздушного транспорта в целях защиты рынка (потребителей) от злоупотребления при доминировании отдельных авиакомпаний/групп авиакомпаний,

- снижение финансовой нагрузки на авиакомпании на региональных и местных авиалиниях, а также создание благоприятных условий для обновления флота воздушных судов региональной и местной авиации.

- модернизация парка воздушных судов региональных и местных линий,

- реализация мер государственной поддержки приобретения современных воздушных судов, отвечающих высоким стандартам ИКАО в области шума, эмиссии двигателей и точности навигации,

- реализация мер по дальнейшему внедрению интеллектуальных

транспортных систем в сфере гражданской авиации,

- разработка социальных стандартов транспортной доступности в региональном и местном авиасообщении и стимулирование их реализации,
- содействие развитию прогулочного и круизного судоходства,
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов в сфере морских городских и пригородных пассажирских перевозок морским транспортом,
- развитие скоростного морского пассажирского транспорта.
- разработка мер стимулирования и государственной поддержки пассажирских паромных перевозок для территорий, где эти перевозки безальтернативны,
- внесение изменений в технические регламенты в части создания условий для инвалидов и маломобильных групп граждан при строительстве и эксплуатации пассажирских судов,
- строительство морских пассажирских судов и морских пассажирских терминалов, в том числе круизных,
- реализация мер государственной поддержки приобретения современных морских пассажирских судов,
- строительство (реконструкция) с участием бюджетов субъектов Российской Федерации и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, объектов инфраструктуры для обслуживания пассажиров внутренним водным транспортом,
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов в сфере городских и пригородных пассажирских перевозок внутренним водным транспортом,
- обновление флота речных и озерных пассажирских судов, в т.ч. круизных и прогулочных.

По Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны»:

При актуализации перечня приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года по цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» предлагается проработка и включение в стратегию нового приоритета, связанного с реализацией преимуществ Евразийской экономической интеграции для транспортного комплекса Российской Федерации и реализацией его транзитного потенциала. Также будет рассмотрена возможность изложения цели 4 Транспортной стратегии в следующей редакции: «Продвижение возможностей транспортного комплекса Российской Федерации на рынках зарубежных стран».

При актуализации перечня приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года по цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» будет проработано предложение по дополнению его следующим новым приоритетам: развитие транспортного и транзитного потенциала Российской Федерации в рамках евразийских интеграционных процессов, с учетом Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза; продвижение услуг и технологий российского транспортного комплекса, а также возможностей национального транспортного образования в условиях углубления взаимодействия в АТР.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся вопросов повышения эффективности российского транспортного комплекса и российских перевозчиков в рамках реализации Скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС и реализации положений Дорожной

карты Скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС, направленной на формирование единого транспортного пространства, создание общего рынка транспортных услуг в сфере автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта, с учетом планов мероприятий («дорожных карт») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Предлагается актуализация задач и мер Транспортной стратегии, касающейся вопросов повышения конкурентоспособности российских перевозчиков в условиях формирования Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС.

Предлагается проработка новой задачи Транспортной стратегии, касающейся вопросов развития евро-азиатских транспортных связей и получения российскими перевозчиками преимуществ от реализации Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок.

Предлагается актуализация задач и мер Транспортной стратегии, касающихся вопросов реализации экспортного и транзитного потенциала российского транспортного комплекса путем интеграции в современные цифровые безбумажные технологии перевозок и процедур пересечения границ.

С учетом вышесказанного предлагается выполнение следующих мероприятий:

- продвижение интересов российских железнодорожных операторов на глобальном и региональных рынках,
- увеличение объемов транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза по сравнению с 2016 г.,
- продвижение инициатив Российской Федерации по развитию евроазиатских транспортных связей в рамках международных и региональных транспортных организаций,
- продвижение на международной арене транспортных, и технологических проектов, реализуемых российскими компаниями железнодорожного сектора на международной арене, расширение их присутствия на международных рынках,
- формирование выгодных для Российской Федерации и российских поставщиков услуг международных альянсов в сфере железнодорожного транспорта,
- содействие росту объемов услуг, оказываемых российскими железнодорожными операторами за пределами Российской Федерации (услуги транспортного строительства, услуги по обучению и повышению квалификации персонала иностранных железнодорожных компаний, консультационные услуги и др.),
- повышение гибкости тарифов на транзитные перевозки,
- упрощение процедур пересечения границ при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок,
- приоритетная расшивка "узких мест" российских участков международных транспортных коридоров,
- поддержка инвестиционных проектов, в том числе международных, направленных на развитие железнодорожных транзитных перевозок,
- развитие современных цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение процедур пересечения границ,
- реализация в полном объеме процедур и технологий «Единого окна» в международных железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу,
- участие Российской Федерации и железнодорожного бизнеса в многосторонних проектах и программах, реализуемых на международном уровне,

и направленных на развитие потенциала евроазиатских транспортных связей,

- отражение в международных актах и документах международных организаций решений, мер и рекомендаций по созданию устойчивой транзитной системы с опорой на ключевые объекты российской транспортной инфраструктуры,
- мониторинг и анализ реализуемых на международной арене инициатив по созданию альтернативных транспортных маршрутов, новых транспортных коридоров и крупных международных логистических центров с целью выработки адекватной реакции,
- содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза,
- консолидация усилий железнодорожных операторских компаний из России и других государств-членов ЕАЭС по развитию транзита,
- создание и развитие общего рынка услуг железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС и увеличение доли России на этом рынке,
- реализация мероприятий по продвижению интересов российских поставщиков авиатранспортных услуг на глобальном и региональных рынках, в т.ч. инициатив Российской Федерации в области гражданской авиации в рамках международных транспортных организаций,
- содействие привлечению зарубежных авиаперевозчиков на транзитные авиатрассы, проходящие через воздушное пространство Российской Федерации,
- дальнейшая интеграция России в систему многостороннего правового регулирования гражданской авиации на основе международных стандартов и рекомендуемой практики (ИКАО), справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в авиатранспортной сфере,
- поддержка инвестиционных проектов, направленных на реализацию транзитного авиатранспортного потенциала России,
- развитие современных цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение авиагрузами процедур пересечения границ,
- формирование условий, стимулирующих проведение регистрации воздушных судов российских авиакомпаний в российском реестре без ухудшения остаточной стоимости зарегистрированных ВС,
- разработка технико-экономических обоснований использования ввозных таможенных пошлин на ВС, с учетом планов и возможностей российской авиапромышленности по производству конкурентной авиатехники,
- учет при реконструкции аэродромной инфраструктуры требований, предъявляемых к международным запасным аэродромам, в целях рационального расширения их возможного перечня при эксплуатации транзитных авиатрасс,
- учет при модернизации аэронавигационной системы России, системы поиска и спасания специальных требований, предъявляемых к инфраструктуре обслуживания международных авиатрасс в целях повышения качества обслуживания транзитных полетов и расширения перечня международных авиатрасс,
- обновление флота под российским флагом в полном соответствии с требованиями международных соглашений и конвенций ИМО,
- повышение престижа российского флага на страховом рынке в целях снижения страховых ставок,
- упрощение процедуры регистрации судов в реестрах судов Российской Федерации,
- установление льготных налоговых и таможенных платежей для судовладельцев судов под российским флагом,
- установление льготных ставок по кредитованию на постройку и (или)

покупку судов при условии их регистрации в одном из реестров Российской Федерации,

- разработка мероприятий по привлечению судов для регистрации под российским флагом в целях увеличения экспорта транспортных услуг,
- оптимизация работы пунктов пропуска через государственную границу в морских портах с целью сокращения времени стоянки судов в портах,
- продвижение на международной арене, в рамках ИМО и других международных организаций справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в сфере международного морского судоходства и портовой деятельности,
- поддержание портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность портов,
- модернизация системы международных соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом,
- обоснование и реализация комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации,
- интеграция Единой глубоководной системы в систему МТК,
- реализация Соглашения ЕАЭС о судоходстве,
- создание условий для увеличения объемов и расширения географии экспорта автотранспортных услуг,
- повышение доли участия российских автотранспортных операторов на рынке международных перевозок с целью достижения паритета,
- совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных перевозок,
- создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной автотранспортной техники, соответствующей высоким международным экологическим классам,
- реализация механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские международные автоперевозчики подвергаются дискриминации за рубежом,
- продвижение в рамках ООН и региональных международных организаций справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в сфере международных автомобильных перевозок,
- создание эффективной многосторонней системы доступа перевозчиков к рынку в рамках реализации Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок,
- создание эффективной многосторонней системы доступа перевозчиков к рынку в рамках реализации Межправительственного соглашения ЭСКАТО ООН о развитии международных автомобильных перевозок вдоль сети Азиатских шоссе дорог,
- содействие реализации потенциала российских транспортных операторов на общем рынке автотранспортных услуг, в т.ч. путем создания совместных предприятий, расширения работы филиалов и представительств российских транспортных операторов в других государствах-членах ЕАЭС,
- принятие согласованных мер с государствами-членами ЕАЭС по реализации общих преимуществ Союза в области реализации совокупного транзитного потенциала и развития евро-азиатских транспортных связей,

- гармонизация систем информационного обеспечения рынка транспортных услуг, согласованное с государствами-членами ЕАЭС внедрение цифровых технологий в сфере международных автомобильных перевозок,
- гармонизация требований к квалификации персонала транспортного комплекса и программ подготовки кадров для сферы транспорта.

По Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»:

Предлагается актуализация задач Транспортной стратегии, направленных на развитие системы комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».

Предлагается актуализация задач Транспортной стратегии, направленных на обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности полетов и судоходства, безопасности судоходных гидротехнических сооружений, безопасности дорожного движения.

Предлагается актуализация задачи по обеспечению защиты жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

Предлагается актуализация задач повышения качества дорожной сети городских агломераций и совершенствования системы организации дорожного движения, направленных на повышение безопасности, в рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», создание системы контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов.

Предлагается актуализация мер повышения защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности.

Предлагается актуализация комплекса работ по созданию и обновлению баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, перспективных глобальных навигационных спутниковых систем и их функциональных дополнений.

Предлагается актуализация задачи внедрения риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности.

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом,
- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности),
- внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в т.ч. на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий,
- реконструкция искусственных сооружений на автомобильных дорогах в соответствии с современными требованиями и передовыми практиками в области обеспечения безопасности дорожного движения,
- совершенствование системы организации дорожного движения в целях предотвращения ДТП и снижения их тяжести,
- увеличение протяженности линий освещения автодорог,

- строительство пешеходных переходов в разных уровнях,
- совершенствование характеристик и повышение качества дорожной сети городских агломераций в целях повышения безопасности дорожного движения в рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные качественные дороги»,
- внедрение перспективных технологий и стандартов в области совершенствования систем организации перевозок и организации дорожного движения,
- введение повсеместно автоматизированного весового контроля на автомобильных дорогах федерального и регионального значения,
- информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов с использованием технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС,
- обеспечение безопасности движения и перевозок пассажиров в организациях автомобильного и городского наземного электрического транспорта путем установления требований по числу случаев нарушения безопасности при организации конкурсного отбора перевозчиков,
- усиление ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения,
- внедрение качественных критериев и стандартов в сфере кадрового обеспечения организаций автомобильного и городского наземного электрического транспорта, повышения уровня профессиональной подготовки водителей и машинистов, отвечающей требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, и корректировка с этой целью учебных программ подготовки и повышения квалификации специалистов для нужд отрасли,
- ужесточение контроля за исполнением нормативных требований по технической и экологической безопасности в сфере автобусных и таксомоторных перевозок, а также в сфере перевозок грузов,
- проведение комплекса мероприятий по развитию и повышению эффективности функционирования многоуровневой системы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта,
- реализация мер по повышению безопасности функционирования железнодорожных переездов,
- развитие методов классификации, расследования и учета происшествий на железнодорожном транспорте,
- обновление и модернизация парка специальных вагонов федеральных органов исполнительной власти и оснащение их аппаратурой ГЛОНАСС,
- повышение уровня технической оснащенности объектов современными и специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности, приведение путей необщего пользования в соответствие с уровнем, необходимым для обеспечения безопасности жизни и здоровья людей,
- оснащение железнодорожных вокзалов и иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, пассажирских вагонов и электропоездов современными средствами обеспечения защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в т.ч. современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания,
- внедрение риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности в сфере обеспечения безопасности движения и безопасности на железнодорожных переездах,
- совершенствование нормативно-правовой базы и организационного взаимодействия государственных и международных контролирующих органов

в сфере поддержания летной годности воздушных судов,

- совершенствование методов контроля и управления обеспечением безопасности полетов на отраслевом уровне и на уровне субъектов авиатранспортного рынка,

- внедрение нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях,

- оснащение объектов авиатранспортной инфраструктуры и флота воздушных судов современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение их защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в т.ч. современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания,

- совершенствование систем авиатранспортного надзора и контроля безопасности полетов и безопасности от актов незаконного вмешательства в сфере гражданской авиации,

- развитие инфраструктуры единой системы поиска и спасания, в том числе для проведения авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана,

- обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие и попавших в авиационные происшествия и катастрофы воздушных судов, в т.ч. в сложных погодных условиях на базе космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS,

- техническое переоснащение аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте,

- строительство современных многофункциональных аварийно-спасательных судов, в том числе ледового класса,

- приведение в соответствие высоким требованиям транспортной безопасности технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, систем управления движением судов, а также объектов портовой инфраструктуры,

- совершенствование технического оснащения морских судов и объектов портовой инфраструктуры современными средствами безопасности, отвечающими требованиям антитеррористической защищенности объектов (территорий) и учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов портовой инфраструктуры и морского флота,

- внедрение высокотехнологичных систем поиска и спасения экипажей и пассажиров судов, терпящих бедствие,

- совершенствование оснащения и создание пунктов базирования речных аварийно-спасательных служб и дооснащение существующих служб,

- обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие морских и речных судов, в т.ч. в сложных погодных условиях на базе космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS,

- развитие на морском и внутреннем водном транспорте международной космической системы поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ,

- развитие и повышение эффективности функционирования многоуровневой системы обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте,

- создание и обновление баз данных навигационной информации для

картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов ГЛОНАСС, перспективных глобальных навигационных спутниковых систем и их функциональных дополнений,

- модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния,

- реконструкция и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных путях по бассейнам на основе международных стандартов речных информационных служб,

- продвижение стандартов транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте в сотрудничестве с другими государствами и международными организациями,

- совершенствование технического оснащения судов транспортного флота,

- обновление обслуживающего (технического) флота, систем управления движением судов,

- модернизация объектов обеспечения безопасности судоходства,

- внедрение современных технологий и средств обеспечения безопасности объектов организации перевозочного процесса на внутреннем водном транспорте,

- формирование и развитие нормативной базы и стандартов в сфере обеспечения защищенности объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта от актов незаконного вмешательства.

- оснащение подвижного состава и объектов инфраструктуры современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение их защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в т.ч. современными системами видеонаблюдения.

По Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду»:

Актуализация задач Транспортной стратегии по снижению негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду должна быть проведена с учетом Климатической доктрины Российской Федерации, утвержденной Распоряжением Президента Российской Федерации от 17.12.2009 г. № 861-рп, Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденных Президентом Российской Федерации от 28.04.2012 № Пр-1102, а также Стратегией экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 19.04.2017 № 176.

Предлагается актуализация задач модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленных на снижение их негативного воздействия на окружающую среду, а также повышения доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий.

Перечень задач целесообразно дополнить новой задачей: развитие немоторизованных средств передвижения пассажиров.

Перечень задач Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года по цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» целесообразно дополнить следующей новой задачей: Снижение выбросов парниковых газов от транспортных средств, в соответствии с обязательствами, вытекающими из Парижского соглашения 2015 года об изменении климата.

Предлагается проработка в Транспортной стратегии вопросов развития транспортных систем с применением газомоторного топлива.

Предлагается актуализация мер по внедрению экономичного и экологичного вождения на автотранспортных предприятиях с использованием навигационно-информационных систем мониторинга режима вождения.

Предлагается проработка в Транспортной стратегии вопросов создания экономических и правовых условий для переключения пассажиропотоков с личного автотранспорта на системы скоростного рельсового транспорта и скоростные автобусные системы.

Предлагается проработка в Транспортной стратегии вопросов снижения выбросов загрязняющих веществ, а также парниковых газов от личного автотранспорта путем реализации мер в области новой транспортной и градостроительной политики, включенных в Новую двадцатилетнюю программу развития городов, принятую на Международной Конференции по устойчивым городам НАВИТАТ-3 (17-20 октября 2016 г., г. Кито, Эквадор)».

С учетом вышесказанного предлагается выполнение следующих мероприятий:

- кардинальное снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в крупных промышленных центрах, вызванного работой транспортных средств,
- сокращение количества не утилизированных отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог,
- сокращение шума и выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ в городах путем выноса всех видов транзитного грузового движения за пределы городских агломераций, ограничения всех видов грузового движения в городских агломерациях, рационализации маршрутов следования транспортных потоков, в том числе их переключение на внутренний водный транспорт,
- обновление существующего парка автотранспортных средств, моторвагонного подвижного состава путем стимулирования приобретения транспортными операторами техники нового поколения, отвечающей высоким международным экологическим стандартам,
- ввод ограничений на использование автотранспортных средств низких экологических классов в городах и городских агломерациях,
- стимулирование замены автобусов на электробусы в российских городах,
- переход к эксплуатации транспортных средств, использующих газомоторное топливо, развитие газозаправочной инфраструктуры вдоль автодорог федерального значения,
- оптимизации налогообложения и уровня утилизационных сборов на основе критериев энергоэффективности автотранспортных средств и их экологического воздействия на окружающую среду,
- внедрение практики экономичного вождения, повышение квалификации водителей и машинистов моторвагонного подвижного состава,
- внедрение полуавтономных и автономных транспортных средств и моторвагонного подвижного состава,
- совершенствование технологий сбора, хранения и утилизации отработанных шин,
- внедрение механизмов и мер по реализации концепции обеспечения «устойчивой безопасности», а также экологической безопасности функционирования объектов автомобильного и городского наземного электрического транспорта, а также процессов организации перевозок и организации дорожного движения,
- внедрение во всех крупных пассажирских и грузовых автотранспортных предприятиях экоаналитических лабораторий и постов автоматизированного экологического контроля, оснащение их современным аналитическим оборудованием,
- внедрение интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих

сокращение выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ за счет снижения заторов на дорогах и оптимизации скоростного режима движения транспортных потоков,

- внедрение информационно-телекоммуникационных систем и технологий, средств связи и телематики, интеллектуальных транспортных систем, «больших баз данных», «открытых баз данных», электронных реестров, единых электронных проездных документов,

- создание единых протоколов обмена информацией и данными о грузо- и пассажиропотоках, защищенных каналов передачи данных о пассажирах,

- внедрение дорожных знаков, сигналов и оборудования, работающих от автономных солнечных батарей,

- развитие сервисов интеллектуальной городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) и MaaS (Mobility-as-a-Service), в том числе персональных и общественных транспортных услуг по требованию,

- внедрение систем обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT), внедрение электронных транспортных накладных для внутренних и международных (e-CMR) перевозок,

- расширение электрифицированных участков железных дорог,

- развитие энергосберегающих технологий и систем на железнодорожном транспорте,

- сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании железных дорог,

- модернизация и внедрение нового поколения транспортной техники с двигателями на альтернативных видах топлива, включая газомоторное,

- проведение мероприятий по совершенствованию регламентов экологически безопасного обращения с отходами и сокращения их образования, обеспечение экологической безопасности на железнодорожном транспорте,

- модернизация и внедрение нового поколения воздушных судов с более экономичными двигателями,

- развитие энергосберегающих технологий и систем в аэропортах,

- стимулирование авиаперевозчиков к обновлению флота воздушными судами с низким удельным расходом топлива, приходящимся на один приведенный тонно-километр,

- оснащение аэропортов оборудованием, соответствующим действующим и перспективным международным стандартам по энергоэффективности и экологичности,

- проведение мероприятий по совершенствованию регламентов экологически безопасного обращения с отходами и сокращения их образования,

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в сфере гражданской авиации,

- создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения и утилизации авиационных шин и других отходов, возникающих в результате авиатранспортной деятельности,

- внедрение безбумажных технологий в сфере грузовых авиаперевозок и авиатранспортной логистики на основе технологий e-Freight, разработанных ИАТА,

- разработка и внедрение регламента сбора, обработки, анализа и предоставления информации в части мониторинга объемов выбросов парниковых газов гражданской авиацией,

- расширение использования экологически чистых судовых источников

энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий,

- внедрение более жестких требований по содержанию серы в судовом топливе, принятых Резолюцией МЕРС.176(58) от 10 октября 2008 г. поправками к Приложению VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЯ 73/78),
- проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по совершенствованию судовых дизелей в целях улучшения их экологических показателей,
- введение экономических стимулов (снижение портовых сборов) при использовании судами экологически чистых видов топлива,
- стимулирование использования в качестве судового топлива сжиженного природного газа,
- создание в морских портах бункеровочных баз по снабжению судов экологически чистыми видами топлива,
- оснащение морских и речных портов оборудованием, соответствующим действующим и перспективным международным стандартам по энергоэффективности и экологичности,
- стимулирование судоходных компаний к обновлению флота судами с низким удельным расходом топлива, гибридными силовыми установками,
- разработка и внедрение типовых организационно-правовых схем взаимодействия по реализации проектов по созданию в портах инфраструктуры для приема и утилизации судовых отходов,
- разработка мероприятий по предотвращению переноса нежелательных водных организмов с балластными водами судов,
- разработка и внедрение метода очистки отработавших (выхлопных) газов от высокосернистого дизельного топлива на морском транспорте до норм Приложения VI "Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов" Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней,
- применение программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льяных вод станций комплексной очистки судов и нефте-мусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота,
- создание в морских портах инфраструктуры для приема и утилизации судовых отходов, внедрение метода очистки отработанных газов от высокосернистого дизельного топлива,
- переход на эксплуатацию только двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов,
- обустройство экоаналитических лабораторий и постов автоматизированного экологического контроля, оснащение их современным аналитическим оборудованием во всех морских портах Российской Федерации,
- разработка мер стимулирования судовладельцев в целях модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива,
- внедрение речных судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ,
- оснащение морских и речных портов, в первую очередь терминалов для перевалки сыпучих грузов, современными пылегазоулавливающими установками, очистными сооружениями,
- усиление контроля за техническим состоянием речных судов по их экологическим показателям,
- развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых

	<p>и нефтесодержащих вод других отходов,</p> <ul style="list-style-type: none"> – предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами, – обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, – создание на всех бассейнах внутренних водных путей современного природоохранного флота, – оснащение речных портов средствами для защиты окружающей среды, экоаналитическими лабораториями и постами автоматизированного экологического контроля, – проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях, – развитие новых технологий и систем цифровизации транспортно-логистических процессов на внутреннем водном транспорте с использованием единых электронных перевозочных документов, сервисов декларирования, а также мониторинга и контроля перевозок с использованием цифровых информационно-навигационных сервисов, – информационное обслуживание судовладельцев и капитанов судов по вопросам экологической безопасности, – проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях.
4.4	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></p> <p>В действующей редакции Транспортной стратегии показатели и индикаторы разбиты на два блока: первый блок описывает показатели фактических и прогнозных объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота (Приложения 1 и 2 к Транспортной стратегии), а второй блок – это блок целевых индикаторов Транспортной стратегии (Приложение 3), описывающих целевые параметры развития транспортной системы по периодам реализации стратегии. При актуализации стратегии необходимо учесть, что между блоком показателей и блоком индикаторов существует тесная связь. Показатели прогнозных объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота описывают прогнозный спрос экономики и населения на услуги транспорта, а целевые индикаторы стратегии отражают уровень развития транспортной системы, который должен быть обеспечен, чтобы удовлетворить этот спрос при реализации стратегии. В связи с этим, при формировании предложений по актуализации Транспортной стратегии показателей и индикаторов предусматривается сначала построение прогноза потребностей секторов экономики и населения в объемах перевозок грузов и пассажиров, а также грузооборота и пассажирооборота в соответствии с актуальными параметрами прогноза Минэкономразвития России по социально-экономическому развитию страны, а затем на этой основе формирование предложений по сбалансированному развитию всех элементов транспортной инфраструктуры для обеспечения необходимых объемов перевозок и определение соответствующих значений основных целевых индикаторов развития транспортной системы.</p> <p>Прогнозные показатели объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота должны быть сформированы в соответствии со сценарными условиями социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года. Варианты сценарных условий, представленные Минэкономразвития России, определяют исходные параметры сценарных условий развития транспортного комплекса. Таким образом, с учетом</p>

прогноза социального-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года могут быть актуализированы материалы, содержащиеся в разделе III действующей Транспортной стратегии «Прогноз и сценарные варианты социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации», а также в Приложении № 2 «Прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2035 года».

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 1** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих целевых индикаторов:

Индекс качества транспортной инфраструктуры (индекс увеличения протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение без перегрузки и ограничений пропускной способности);

Доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной автотранспортной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности.

Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, в рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

Увеличение производственной мощности российских морских и речных портов, в том числе для контейнерных грузов;

Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и с освещаемой и отражательной обстановкой.

Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 2** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих целевых индикаторов:

Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов по видам транспорта;*

Перевалка грузов российскими морскими портами;*

Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте;*

Скорость доставки грузовых отправок на железнодорожном транспорте, (км в сутки);*

Индекс эффективности грузовых перевозок (к уровню 2016 года);

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути;*

Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским и внутренним водным транспортом;*

Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 3** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих

целевых индикаторов:

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год, всего и на транспорте общего пользования;

Индекс ценовой доступности услуг пассажирского транспорта (к уровню 2016 года);

Доля перевозок пассажиров на внутренних региональных авиалиниях, за исключением маршрутов, пунктом назначения/отправки которых является г. Москва;*

Индекс объема пригородных железнодорожных пассажирских перевозок.

Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования.

Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС/GPS.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 4** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих целевых индикаторов:

Экспорт транспортных услуг;

Объемы перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, в т.ч. контейнеров железнодорожным транспортом;

Объем и доля поступлений денежных средств российским предприятиям за транзитные грузовые перевозки по территории России в общем объеме подобных поступлений за международные грузовые перевозки.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 5** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих целевых индикаторов:

Снижение социального риска гибели на транспорте (число погибших на 100 тыс. населения);*

Снижение числа транспортных происшествий на 1000 транспортных средств;

Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения;

Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности;

Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов;

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 6** Транспортной стратегии предлагается учесть предложения по вводу следующих целевых индикаторов:

Объем выбросов CO₂ на один приведенный тонно-километр по видам транспорта;

Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный тонно-километр по видам транспорта;

Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими

двигателями и двигателями на альтернативных и экологически чистых видах топлива в общей численности парка транспортных средств;











Доля газомоторного топлива в общем топливопотреблении транспортных средств;

Средний удельный расход топлива на один приведенный тонно-километр на воздушном транспорте;

Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте.












Все представленные целевые индикаторы обеспечены официальным статистическим наблюдением или информацией от федеральных органов исполнительной власти и могут быть рассчитаны с интервалом 1 год, а индикаторы, помеченные символом (*) позволяют также осуществлять их ежеквартальный мониторинг.





5. Сведения о достижении целевых значений показателей за отчетный период

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
5.1	Основные показатели сферы/отрасли экономики (например, выпуск и потребление товаров, работ, услуг; инвестиции; цены/тарифы на товары, работы, услуги)				
	Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры				
	1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км	264,7	903,7 / 591,0	478,0	
	1.3 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года):				
	1.3.1 федерального значения, тыс. км	2,22	4,3 / 5,6	2,57	
	1.3.1.1 ввод новых участков, тыс. км	0,70	1,6 / 2,4	0,83	
	1.3.1.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	1,52	2,7 / 3,2	1,74	
	1.3.2 регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета), тыс. км	8,5	8,5 / 9,3	10,3	
	1.3.2.1 ввод новых участков, тыс. км	5,0	1,7 / 1,9	6,0	
	1.3.2.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	3,5	6,8 / 7,4	4,3	
	1.4 Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года):				
	1.4.1 скоростных железнодорожных линий (с 2010 года), км	1250,0	1577,0 / 1471,2	1250,0	
	1.5 Мощность морских портов, млн. тонн в год	1003,57	1053,0 / 1217,5	1025,5	
	1.6 Количество введенных в эксплуатацию после строительства и реконструкции взлетно-посадочных полос	24,0	60,0 / 65,9	30,0	







№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	(нарастающим итогом с 2011 года), единиц				
1.8 Густота транспортной сети (общего пользования):					
	1.8.1 железные дороги, км/тыс. км ²	5,0	5,1 / 5,1	5,0	
	1.9.1 Протяженность автомобильных дорог общего федерального значения, тыс. км	52,0	53,6 / 54,1	53,1	
1.11 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования:					
	1.11.1 федерального значения, процентов	71,3	77,6 / 77,3	77,8	
	1.11.2 регионального или межмуниципального значения, процентов	39,3	36,0 / 36,0	41,3	
1.12 Перевалка грузов портами России:					
	1.12.1 морскими портами, млн. тонн в год	721,9	718,0 / 742,0	786,4	
	1.12.2 речными портами, млн. тонн в год	138,7	155,8 / 216,9	138,2	
	1.13 Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км	101,5	101,7 / 101,6	101,5	
в том числе:					
	1.13.1 с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км	49,0	44,0 / 51,2	50,0	
	1.13.2 с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км	38,2	35,7 / 51,5	39,4	
Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны					
2.1 Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта:					
	2.1.1 железнодорожный, км в сутки	361,0	253,0 / 281,0	362,3	
2.2 Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:					
	2.2.1 железнодорожный, процентов	96,1	82,5 / 86,1	96,7	
	2.3 Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн. тонн	7,48	21,8 / 27,0	9,9	




№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
2.4 Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта:					
2.4.1	железнодорожный (без учета контрейлерных перевозок), процентов	2,06	3,5 / 3,8	2,8	
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего, км в сутки	361,0	298,6 / 301,3	362,3	
в том числе:					
2.6.1	контейнеров, км в сутки	475,4	355,0 / 504,2	490,5	
2.6.2	контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки	715,1	735,3 / 861,0	703,3	
2.6.3	маршрутных отправок, км в сутки	535,8	416,2 / 418,7	553,8	
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом, млн. тонн	18,5	18,0 / 24,1	17,4	
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом, млн. тонн	3,37	5,6 / 5,6	3,35	
2.8 Средний возраст грузовых транспортных средств:					
2.8.1	вагонов, лет	13,3	26,2 / 22,1	12,8	
2.8.2	локомотивов, лет	27,0	27,8 / 27,0	27,0	
2.8.3	автотранспортных средств общего пользования, лет	12,7	11,0 / 10,3	11,5	
2.8.4	морских судов под российским флагом, лет	24,8	21,1 / 20,5	30,0	
2.8.5	речных судов, лет	36,9	37,0 / 34,2	38,0	
Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами					
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения	7898,4	8585,3 / 9225,8	8310,6	







№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год				
	3.1.1 на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	5205,9	5561,7 / 5832,1	5335,1	
	3.1.1.1 в том числе общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год	795,0	1028,0 / 1050,8	791,6	
	3.1.2 на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	850,2	1012,0 / 1120,0	837,4	
	3.1.3 на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	1467,9	1358,8 / 1815,3	1763,2	
	3.1.4 на метро, пасс.-км на 1 человека в год	300,7	349,3 / 357,6	304,5	
	3.1.5 на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	68,4	94,8 / 96,8	65,0	
	3.1.6 на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	3,75	5,0 / 5,0	3,84	
	3.1.7 на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	0,58	0,7 / 0,7	0,6	
	3.2 Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	0,42	0,4 / 0,41	0,38	
	3.3 Авиационная подвижность населения, число отправок пассажиров на чел. в год	0,60	0,64 / 0,68	0,71	
	3.4 Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, процентов	44,6	47,4 / 48,2	50,2	









№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	3.5 Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, процентов	6,6	14,6 / 33,8	15,6	
	3.6 Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, процентов	19,6	10,3 / 14,4	20,2	
	3.7 Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	2203,0	1755,8 / 1858,2	2551,0	
	3.9 Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, процентов	20,7	30,6 / 30,6	22,8	
	3.10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:				









№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	3.10.1 пассажирских вагонов, лет	19,1	18,0 / 17,3	19,1	
	3.10.2 моторвагонного подвижного состава, лет	18,9	15,0 / 14,3	19,1	
	3.10.3 локомотивов, лет	20,5	21,4 / 20,4	19,0	
	3.10.4 автобусов, лет	10,5	9,1 / 8,7	10,9	
	3.10.5 самолетов, лет	18,8	14,1 / 14,1	15,0	
	3.10.6 морских судов, лет	23,0	26,4 / 25,6	30,0	
	3.10.7 речных судов, лет	31,3	37,2 / 34,4	39,0	
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны					
	4.1 Экспорт транспортных услуг, млрд. долларов США	14,86	22,6 / 25,4	16,9	
	4.2 Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн. тонн	20,1	40,7 / 56,4	22,8	
	4.2.1 железнодорожный транспорт, млн. тонн	18,7	38,9 / 54,3	21,6	
	4.2.1.1 из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте	259,3	570,1 / 823,2	414,0	
	4.2.2 автомобильный транспорт, млн. тонн	1,0	1,4 / 2,1	1,2	
	4.3 Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн. тонн	51,0	72,6 / 68,2	58,3	
	4.4 Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом, процентов	5,0	8,5 / 8,7	5,9	
	4.5 Объем транзитных перевозок по	1,9	3,4 / 10,6	2,8	


№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	Транссибирской магистрали, млн. тонн				
	4.6 Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, процентов	46,0	45,7 / 48,5	45,0	
	4.7 Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн. тонн	18,1	22,2 / 23,0	22,5	
	4.7.1 в том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом, млн. тонн	6,6	9,1 / 9,2	8,3	
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы					
5.1 Уровень безопасности на транспорте:					
	5.1.1 социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения	13,76	16,4 / 11,4	13,0	
	5.1.2 снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года, процентов	61,6	94,0 / 81,8	55,4	
	5.1.3 снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года,	81,4	91,4 / 76,7	78,3	










№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущи й год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	процентов				
	5.1.4 доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности:*				
	5.1.4.1 по воздушному транспорту, процентов	21,7	67,3 / 94,2	6,33	
	5.1.4.2 по морскому транспорту, процентов	32,0	37,8 / 45,1	11,71	
	5.1.4.3 по внутреннему водному транспорту, процентов	32,0	64,6 / 76,5	11,71	
	5.1.4.4 по железнодорожному транспорту, процентов	21,6	4,2 / 4,6	7,8	
	5.1.4.5 по дорожному хозяйству, процентов	29,2	61,6 / 66,3	17,74	
	5.1.4.6 по метрополитену, процентов	13,3	73,4 / 83,4	20,0	
	5.3 Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц	208,0	107,1 / 196,2	238,0	
	5.4 Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км	3968,8	2293,1 / 2423,9	4923,2	
	5.5 Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, процентов	9,1	16,0 / 13,7	8,7	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	5.6 Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на 1 полет) по отношению к уровню 2010 года	103,1	94,2 / 86,5	75,5	
	5.7 Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года, тыс. часов	191,0	96,2 / 100,1	183,0	
	5.8 Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, процентов	78,0	87,8 / 87,8	78,0	
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду					
6.5 Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):					
	6.5.1 автомобильный, процентов	79,4	95,6 / 91,5	78,2	
	6.5.2 железнодорожный, процентов	92,3	95,6 / 92,8	87,9	
6.7 Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта					
	6.7.2 железнодорожный транспорт, процентов	42,0	37,1 / 39,2	67,0	
	В Приложении 4 представлены также значения основных объемных показателей перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2016-2017 годах.				




№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
5.2	Динамика показателей, характеризующих место сферы/отрасли экономики России в мире (например, объемы выпуска товаров, работ, услуг в целом по миру; доля товаров, работ, услуг российского происхождения в мировом объеме)				Характеристики показателей приведены в Приложении 5.
5.3	Показатели финансового состояния сферы/отрасли экономики (например, прибыль/убыток, рентабельность отрасли/сектора)				
			Показатели не заданы		
	Транспортировка и хранение (без трубопроводного транспорта)	596896948		614481552	
	Деятельность сухопутного транспорта	91408288		124692674	
	Деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские перевозки	54661598		71542606	
	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в междугородном сообщении	9950837		15099804	
	Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	34289589		47240216	
	Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	-8677928		-6162514	
	Деятельность сухопутного пассажирского транспорта: внутригородские и пригородные перевозки пассажиров	-8841643		-7154896	
	Деятельность прочего сухопутного транспорта по регулярным внутригородским и	-10808074		-9020042	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	пригородным пассажирским перевозкам				
	Деятельность автобусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	-8591892		-3062991	
	Деятельность троллейбусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	-1220559		-363924	
	Деятельность трамвайного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам	-2288337		-2106460	
	Деятельность метро по перевозке пассажиров	1338193		-3412053	
	Перевозка пассажиров фуникулерами, подвесными канатными дорогами и подъемниками, являющимися частью городской или пригородной транспортной системы	-38162		-64477	
	Деятельность такси	-273332		-242251	
	Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, не включенная в другие группировки	437047		1234633	
	Перевозки междугородные и специальные сухопутным пассажирским транспортом по расписанию	-176280		27298	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	Перевозки автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом в междугородном сообщении по расписанию	-232653		-36054	
	Перевозки пассажиров сухопутным транспортом нерегулярные	503014		520151	
	Перевозки пассажиров сухопутным транспортом прочие, не включенные в другие группировки	435859		467338	
	Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам	11135029		12072366	
	Деятельность автомобильного грузового транспорта	11071424		12009221	
	Перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами	5711039		4813227	
	Перевозка грузов неспециализированными автотранспортными средствами	4832385		6021573	
	Аренда грузового автомобильного транспорта с водителем	-102033		-116873	
	Деятельность водного транспорта	4357613		12400208	
	Деятельность морского пассажирского транспорта	102258		752630	
	Деятельность морского грузового транспорта	-2898283		4576857	
	Деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта	-457215		-102003	
	Деятельность внутреннего водного грузового транспорта	7610853		7172724	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	Деятельность воздушного транспорта	80377667		73759371	
	Деятельность пассажирского воздушного транспорта	75955245		63580014	
	Деятельность грузового воздушного транспорта	4422422		10179357	
	Деятельность транспортная вспомогательная	404964837		385997301	
5.4	Показатели, характеризующие технологическое развитие сферы/отрасли экономики (например, объем инновационных товаров, работ, услуг, их удельный вес в общем объеме товаров, работ, услуг; производительность труда; экологические показатели сферы/отрасли экономики – объемы выбросов загрязнений, объемы отходов)				
	2.5.1 производительность труда на транспорте (в натуральном выражении), тыс. приведенных т-км на 1 человека в год	2254,0	2007,6 / 2204,9	2310,4	
	2.5.2 производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении), тыс. рублей на 1 человека в год	2184,6	2616,8 / 2927,7	2243,5	
	6.1.1 Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), процентов	97,9	93,0 / 89,2	94,9	
	6.1.2 Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), процентов,	87,0	77,6 / 74,2	86,0	
	6.2.1 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), процентов	97,7	87,1 / 85,5	94,7	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущи й год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	6.2.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года);, процентов	77,0	83,9 / 82,4	68,0	

-  - улучшение ситуации в отрасли по сравнению с предыдущим годом;
-  - ситуация не изменилась;
-  - ухудшение ситуации по сравнению с предыдущим годом.

*

Динамика выполнения индикаторов 5.1.4.1-6 в 2017 году не анализируется в связи с тем, что невозможно установить объективное соответствие ожидаемых и фактических значений за 2017 год в связи с ужесточением требований по организации защиты объектов от актов незаконного вмешательства

б. Данные об использованных бюджетных ассигнованиях на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии (тыс. руб.)

№ п/ п	Содержание раздела
	<p>Финансирование транспортного комплекса за счет средств федерального бюджета в 2017 году осуществлялось на основании Федерального закона от 19 декабря 2016 г. № 415-ФЗ «О федеральном бюджете на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов» (с учетом изменений) в соответствии с росписью расходов федерального бюджета и лимитами бюджетных обязательств.</p> <p>Объем бюджетных ассигнований был выделен Минтрансу России и подведомственным ему федеральной службе и федеральным агентствам на 2017 год в размере 982,5 млрд. рублей. <u>Кассовые расходы составили 944,3 млрд. рублей</u> или 96,1 % от доведенных объемов.</p> <p>Исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Развитие здравоохранения», «Развитие образования», «Социальная поддержка граждан», «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года», «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы», «Обеспечение государственной безопасности», «Развитие внешнеэкономической деятельности» и другие.</p> <p><u>Основными направлениями бюджетного финансирования</u> расходов в сфере транспорта являлись:</p> <ul style="list-style-type: none"> обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта; поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии; развитие транспортной инфраструктуры; обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации. <p>В 2017 году в составе бюджетных ассигнований значительную долю составили <u>средства на предоставление субсидий организациям транспорта</u> для обеспечения выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта.</p> <p>Из федерального бюджета предоставлялись субсидии организациям железнодорожного транспорта на обеспечение перевозок пассажиров в дальнем сообщении в плацкартных и общих вагонах, а также перевозок в Калининградскую область и обратно по устанавливаемым государством тарифам, которые ниже чем экономически обоснованные затраты транспортных организаций на эти перевозки.</p> <p>На эти цели из федерального бюджета в 2017 году выделено 9,1 млрд. рублей. Субсидии организациям железнодорожного транспорта предоставлялись также на перевозку учащихся железнодорожным транспортом в дальнем следовании (1,1 млрд. рублей).</p> <p>В 2017 году в бюджете были выделены средства в размере 35,4 млрд. руб. на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Эта мера позволяет, с одной стороны, создать условия для безубыточной работы пригородных пассажирских компаний, а с другой -</p>

сохранить доступную цену билетов за поездки в пригородном сообщении для пассажиров.

Общая сумма субсидий, предоставленных организациям гражданской авиации и бюджетам субъектов Российской Федерации на повышение уровня транспортной доступности перевозок пассажиров воздушным транспортом, развитие региональных перевозок, составила в 2017 году 10,2 млрд. рублей.

Воздушным транспортом с учетом мер государственной поддержки перевезено 157,1 тыс. пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении, 438,9 тыс. пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, 121,2 тыс. пассажиров из г. Симферополь и в обратном направлении, 673,6 тыс. пассажиров в рамках Программы субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации.

В целях обеспечения поддержания объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии бюджетные ассигнования в 2017 году направлялись на финансирование работ по содержанию и ремонту федеральных автомобильных дорог, а также на содержание внутренних водных путей.

Объем финансирования Федеральным дорожным агентством дорожно-эксплуатационных работ составил в 2017 году 249,6 млрд. рублей.

В 2017 году были выделены субсидии Государственной компании «Автодор» в размере 19,8 млрд. рублей на выполнение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог, переданных в доверительное управление компании.

Финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог по установленным нормативам затрат позволило увеличить долю протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в 2017 году до 77,8 % от общей протяженности.

Объем финансирования работ по поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей, а также других мероприятий по обеспечению безопасных условий судоходства составил в 2017 году 18,7 млрд. рублей.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой составила 37,7 процента (план - 36,7%).

Обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации и создание благоприятных условий пересечения Государственной границы физическими лицами и при грузоперевозках. На создание благоприятных условий (инфраструктурного и административного характера) в пунктах пропуска для обеспечения внешнеэкономической деятельности, перемещения через государственную границу грузов и пересечения ее физическими лицами выделены средства в 2017 году в размере 4,9 млрд. рублей.

Развитие транспортной инфраструктуры.

На развитие транспортной инфраструктуры (включая взнос в уставный капитал ОАО «РЖД») направлено 561,1 млрд. руб., что составляет 57,4% бюджетных средств. Кассовое исполнение по данному направлению составило 534,3 млрд. рублей.

На реконструкцию и строительство федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на данных дорогах направлено 189,9 млрд. рублей, в том числе 81,6 млрд. рублей - Государственной компании «Автодор».

В 2017 году построено и реконструировано 347,4 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе на условиях государственно-частного партнерства - 69,5 километра.

Значительной составляющей расходов федерального бюджета стали субсидии

бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие дорожного хозяйства в регионах.

Размер таких субсидий составил в 2017 году 30,4 млрд. рублей. Субсидии субъектам Российской Федерации выделялись в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2020 года», ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014 - 2017 годы и на период до 2020 года».

Кроме того, на развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения выделены иные межбюджетные трансферты в рамках подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы «Развитие транспортной системы» в **размере** 77,5 млрд. рублей.

С софинансированием из федерального бюджета введены участки автомобильных дорог регионального и местного значения общей протяженностью 1816 километров.

Основным направлением бюджетного финансирования в сфере воздушного транспорта является улучшение технической оснащенности объектов наземной инфраструктуры в аэропортах. В 2017 году на строительство и реконструкцию взлетно-посадочных полос, создание систем светосигнального оборудования, других объектов наземной базы аэропортов, модернизацию средств организации воздушного движения направлено 39,0 млрд. рублей. Финансирование осуществлялось в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)».

В 2017 году введено в эксплуатацию после реконструкции 6 взлетно-посадочных полос в аэропортах Платов (г. Ростов-на-Дону), Саранск, Екатеринбург, Кызыл, Пашковский (г. Краснодар), Чокурдах. Реализация мероприятий направлена на обеспечение приема современных типов воздушных судов, обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых услуг.

Объем финансирования мероприятий подпрограмм «Внутренний водный транспорт» и «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)» составил в 2017 году соответственно 8,0 млрд. руб. и 19,4 млрд. рублей.

Реализация мероприятий подпрограммы «Внутренний водный транспорт» направлена на улучшение условий судоходства и уровня безопасности гидротехнических сооружений Беломорско-Онежского, Северо-Двинского, Волго-Балтийского, Волжского, Камского, Московского, Волго-Донского, Азово-Донского, Енисейского бассейнов, снижение протяженности участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы Российской Федерации, создание условий для развития международных транспортных коридоров в части внутреннего водного транспорта.

В 2017 году доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, обеспечена на уровне 8,7 % (план - 9,7%).

Реализация мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» в 2017 году позволила обеспечить увеличение портовых мощностей на 22 млн. тонн в год.

В 2017 году средства федерального бюджета в размере 69,1 млрд. рублей были направлены на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

С учетом привлечения внебюджетных средств обеспечен ввод в эксплуатацию 248,7 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

На развитие метрополитенов в городах Нижний Новгород и Санкт-Петербург в рамках Программы подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу в Российской Федерации в 2018 году в 2017 году направлено 6,6 млрд. рублей.

Объем финансирования мероприятий ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012 - 2020 годы» составил в 2017 году 1,1 млрд. рублей.

Исполнение федерального бюджета будет осуществляться в рамках государственных программ Российской Федерации.

Минтранс России является ответственным исполнителем пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596.

Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации и находящиеся в его ведении федеральная служба и федеральные агентства в 2018 году являются соисполнителями или участниками еще 13 государственных программ.

Бюджетное финансирование в сфере транспорта в 2015-2017 годах

(млн. рублей)

Наименование расходов	Кассовое исполнение за 2015 год	Кассовое исполнение за 2016 год	Подлежит финансированию в 2017 году	Кассовое исполнение за январь-декабрь 2017 года
Всего	934 893,7	908 695,6	982511,8	944314,2
в том числе:				
Содержание органов государственного управления	7 726,5	9 550,5	9 891,7	9551,2
Международная деятельность	277,6	309,9	338,6	329,5
Прикладные научные исследования и разработки (внепрограммные НИОКР)	109,7	118,3	109,4	91,7
Содержание и ремонт автомобильных дорог	218 483,7	221 316,8	250 952,6	249 598,9
Создание системы экстренного реагирования при авариях «Эра ГЛОНАСС»	921,5	0	0	0
Текущие расходы (содержание подведомственных учреждений, субсидии)	96 045,7	94 543,9	89 447,6	87896,5
<i>на автомобильном транспорте</i>	147,9	132,5	190,9	190,9
<i>на водном транспорте</i>	15 832,1	15 557,4	19 910,8	19 910,8
<i>на воздушном транспорте</i>	13 821,3	13 651,6	12 490,8	12033,3
<i>на железнодорожном транспорте</i>	61 947,5	60 765,2	52 234,0	51 233,4
<i>в дорожном хозяйстве</i>	4 296,9	4 437,2	4 621,1	4 528,1
Взносы в уставный капитал, имущественные взносы, субсидии некоммерческим организациям (кроме учреждений)	107 401,5	42 040,2	62 130,5	60 176,6
<i>ОАО "Российские железные дороги"</i>	61 091,8	16 517,7	26 885,1	26 885,1
<i>ГК "Российские автомобильные дороги"</i>	15 370,6	15 373,7	21 570,4	21 455,6
<i>АНО «Единая транспортная дирекция»</i>	723,2	420,1	284,2	281,0
<i>АНО «Дирекция Московского транспортного узла»</i>	30,0	25,0	35,0	30,0
<i>АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»</i>	30,0	38,5	38,3	38,3
<i>АНО «Дирекция чемпионата мира по футболу»</i>	55,9	148,1	3 232,8	1 404,4
<i>АО "ГЛОНАСС"</i>	100,0	669,4	784,7	782,3
<i>ПАО«ГТЛК»</i>	30 000,0	8 847,7	9 300,0	9 300,0
ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)"- всего	309 492,8	319 118,0	362 187,7	338 782,8
из них:				
<i>субсидии бюджетам субъектов</i>	30 401,6	5 567,8	10 930,0	10 692,6

<i>Российской Федерации на финансирование дорожного хозяйства</i>				
<i>реализация мероприятия по подготовке и проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году в РФ</i>	24 132,9	22 861,8	48 843,2	37 564,3
ФЦП "Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы"	1 414,7	1 440,5	1 309,2	1 113,8
ФЦП "Повышение безопасности дорожного движения"	349,3	245,7	235,5	234,1
ФЦП "Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007-2015 годы)"	239,3	0,0	0,0	0,0
ФЦП "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2020 годы)"	407,5	0,0	0,0	0,0
ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года"	17 276,0	17 419,5	0,0	0,0
ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы»	55,2	0,0	0,0	0,0
ФЦП «Жилище» на 2002-2015 годы	146,4	147,7	154,9	154,9
ФЦП "Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года"	40,0	0,0	0,0	0,0
ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2015 года»	3 473,7	3 476,9	2 444,8	2 442,2
ФЦП «Социальноэкономическое развитие республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»	54 926,6	66 286,1	68 025,8	66 165,6
ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года»	4 163,2	4 485,2	8 981,2	7 927,0
Подпрограмма «Защита и охрана государственной границы Российской Федерации» (капитальные вложения) государственной программы Российской Федерации «Обеспечение государственной безопасности»	0,0	211,1	303,4	263,9
Обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации	0,0	4 706,3	5 603,7	4 879,7
Непрограммные субсидии субъектам Российской Федерации	90 874,7	95 271,7	89 227,1	84 537,0
<i>дорожное хозяйство</i>	85 578,4	89 196,0	82 189,3	77 499,2
<i>на железнодорожном транспорте</i>	0,0	500,5	467,9	467,9
<i>метрополитен</i>	5 296,3	5 575,3	6 569,9	6 569,9
Инвестиционный фонд Российской Федерации	2 138,5	1 620,9	1 011,3	212,8
Плата концедента в рамках заключённых концессионных соглашений по дорожному хозяйству	0,0	7 828,5	12 916,7	12 723,4
Образование	18 399,5	17993,1	16 834,5	16834,1
Культура, кинематография и дства массовой информации	30,7	33,8	33,8	33,8
Здравоохранение и спорт	452,4	515,3	355,1	355,1
Прочие	47,0	15,7	16,7	9,9

Таблица 6.1.

Данные об использованных бюджетных ассигнованиях в рамках
ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)», обеспечивающих
реализацию транспортной стратегии в 2016-2017 годах

№ п/п	Наименование источника финансирования	Факт. объемы финансирования ФЦП	Необходимое ресурсное обеспечение реализации ТС РФ до 2030 года, млрд. рублей		Факт. объемы финансирования ФЦП	Факт. объемы финансирования ФЦП	Соответствие фактических расходов 2017 г. необходимому ресурсному обеспечению ож.2017 г. (%)	Соответствие фактических расходов 2016-2017 г. необходимому ресурсному обеспечению в % к 2016-2018	Факт 2017 г. в % к 2016 г.
		2016 г.	2016-2018 г.	Ожидаемое	2017 г.	2016-2017 г.			
		млрд.руб		2017 г.	млрд.руб	млрд.руб			
	Базовый (консервативный) вариант								
	Капитальные вложения								
1	Железнодорожный транспорт	199,335	1244	414,67	233,601	432,936	56,33	34,80	117,19
	в том числе								
	Федеральный бюджет	0,0002	193	64,33	0	0,000	0,00	0,00	0,00
	бюджет субъектов России	0,0	6	2,00	0,0	0,000	0,00	0,00	
2	Автомобильные дороги	113,428	2380	793,33	134,243	247,671	16,92	10,41	118,35
	в том числе								
	Федеральный бюджет	110,437	1077	359,00	128,300	238,737	35,74	22,17	116,17
	бюджет субъектов России	2,991	904	301,33	5,9438	8,935	1,97	0,99	198,72
3	Морской транспорт	65,245	307	102,33	37,392	102,637	36,54	33,43	57,31
	в том числе								
	Федеральный бюджет	19,125	91	30,33	18,720	37,845	61,71	41,59	97,88
	бюджет субъектов России	0	0	0,00	0	0,000			
4	Внутренний водный транспорт	13,828	88	29,33	11,992	25,820	40,88	29,34	86,72
	в том числе								
	Федеральный бюджет	9,885	70	23,33	7,992	17,877	34,25	25,54	80,85
	бюджет субъектов России	0	5	1,67	0	0,000	0,00	0,00	
5	Воздушный транспорт	246,936	653	217,67	292,194	539,130	134,24	82,56	118,33
	в том числе								
	Федеральный бюджет	24,958	193	64,33	39,074	64,032	60,74	33,18	156,56
	бюджет субъектов России	3,077	10	3,33	2,673	5,750	80,19	57,50	86,87
10	Комплексные проекты по развитию	28,028	381	127,00	24,613	52,641	19,38	13,82	87,81
	транспортной системы *								
	в том числе								
	Федеральный бюджет	14,877	130	43,33	20,775	35,652	47,94	27,42	139,65
	бюджет субъектов России	0	3	1,00	0	0,000	0,00	0,00	
	Всего капитальные вложения	666,800	5053	1684,33	734,035	1400,835	43,58	27,72	110,08
	в том числе								
	Федеральный бюджет	179,282	1754	584,67	214,860	394,142	36,75	22,47	119,84
	бюджет субъектов России	6,068	928	309,33	8,617	14,685	2,79	1,58	142,00
	НАОКР всего	1,099	28	9,33	1,140	2,239	12,21	7,99	103,69

	в том числе			0,0					
	Федеральный бюджет	0,831	4	1,33	0,763	1,594	57,23	39,85	91,82
	бюджет субъектов России	0	0	0	0	0,000			
	ИТОГО (Кап.вл.+НИОКР)	667,899	5081	1693,67	735,174	1403,073	43,41	27,61	110,07
	в том числе			895,33					
	Федеральный бюджет	180,11	1758	586,00	215,623	395,736	36,80	22,51	119,72
	бюджет субъектов России	6,068	928	309,33	8,617	14,685	2,79	1,58	142,00
	Прочие нужды	154,667			157,702	312,369			
	в том числе								
	Федеральный бюджет	139,761			123,278	263,039			
	бюджет субъектов России	0			0	0			
	ВСЕГО	822,566			892,876	1715,442			108,55
	в том числе								
	Федеральный бюджет	319,87			338,90	658,78			105,95
	бюджет субъектов России	6,07			8,62	14,68			142,00
	* В фактическое выполнение включено: РЭГУ и расходы общепрограммного характера								

7. Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии.

№ п/п	Содержание раздела								
	<p>Ниже представлена таблица, в которой указаны данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии.</p> <p>Примечание: в Таблице 7.1 по каждому виду транспорта указан общий объем капитальных вложений в целом, включая не только указанные объемы привлеченного внебюджетного финансирования, но и федеральный бюджет и бюджеты субъектов федерации, которые были раскрыты выше в Таблице 6.1 Раздела 6.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 7.1</p> <p style="text-align: center;">Данные об объемах привлечения внебюджетного финансирования в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)», обеспечивающих реализацию транспортной стратегии в 2016-2017 годах</p>								
№ п/п	Наименование источника финансирования	Факт. объемы финансирования ФЦП 2016 г. млрд.руб	Необходимое ресурсное обеспечение реализации ТС РФ до 2030 года, млрд. рублей 2016-2018 гг.	Ожидаемое 2017 г.	Факт. объемы финансирования ФЦП 2017 г. млрд.руб	Факт. объемы финансирования-ФЦП 2016-2017 гг. млрд.руб	Соответствие фактических расходов 2017 г. необходимому ресурсному обеспечению 2017 г. (%%)	Соответствие фактических расходов 2016-2017 гг. необходимому ресурсному обеспечению в % к 2016-2018	Факт 2017 г. в % к 2016 г.
	Базовый (консервативный) вариант								
	Капитальные вложения								
1	Железнодорожный транспорт	199,335	1244	414,67	233,601	432,936	56,33	34,80	117,19
	в том числе								
	внебюджетные средства	199,335	1045	348,33	233,601	432,936	67,06	41,43	117,19
2	Автомобильные дороги	113,428	2380	793,33	134,243	247,671	16,92	10,41	118,35
	в том числе								
	внебюджетные средства	0	399	133,00	0	0,000	0,00	0,00	
3	Морской транспорт	65,245	307	102,33	37,392	102,637	36,54	33,43	57,31
	в том числе								
	внебюджетные средства	46,120	216	72,00	18,672	64,792	25,93	30,00	40,49
4	Внутренний водный транспорт	13,828	88	29,33	11,992	25,820	40,88	29,34	86,72
	в том числе								
	внебюджетные средства	3,943	13	4,33	4,000	7,943	92,31	61,10	101,45
5	Воздушный транспорт	246,936	653	217,67	292,194	539,130	134,24	82,56	118,33
	в том числе								
	внебюджетные средства	218,901	450	150,00	250,447	469,348	166,96	104,30	114,41
10	Комплексные проекты по развитию транспортной системы*	28,028	381	127,00	24,613	52,641	19,38	13,82	87,81
	в том числе								
	внебюджетные средства	13,151	248	82,67	3,838	16,989	4,64	6,85	29,18
	Всего капитальные вложения	666,800	5053	1684,33	734,035	1400,835	43,58	27,72	110,08

	в том числе								
	внебюджетные средства	481,450	2371	790,33	510,558	992,008	64,60	41,84	106,05
	НИОКР всего	1,099	28	9,33	1,140	2,239	12,21	7,99	103,69
	в том числе			0,0					
	внебюджетные средства	0,268	24	8,00	0,377	0,645	4,71	2,69	140,49
	ИТОГО (Кап.вл.+НИОКР)	667,899	5081	1693,67	735,174	1403,073	43,41	27,61	110,07
	в том числе			895,33					
	внебюджетные средства	481,718	2395	798,33	510,934	992,652	64,00	41,45	106,07
	Прочие нужды	154,667			157,702	312,369			
	в том числе								
	внебюджетные средства	14,906			34,424	49,330			
	ВСЕГО	822,566			892,876	1715,442			108,55
	в том числе								
	внебюджетные средства	496,62			545,36	1041,98			109,81
	* В фактическое выполнение включено: РЭТУ и расходы общепрограммного характера								

Таблица 7.2

Источники финансирования инвестиций в основной капитал
по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства
за январь - декабрь 2017 года

	Вне-бюджетные инвестиции	в том числе:							Внебюджетные средства	Сумма собственных и внебюджетных средств
		Собственные средства	Кредиты банков	Заемные средства других организаций	Инвестиции из-за рубежа	Средства государственных внебюджетных фондов	Средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства	Прочие		
Деятельность транспортного комплекса (без трубопроводного транспорта)	527115593	320826653	63152523	22560460	2344500	0	4459298	113772159	205479223	526305876
Деятельность сухопутного транспорта	274006637	131749790	32498162	6647754	999213	0	4333731	97777987	142248451	273998241
Деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские перевозки	98632046	44100734	29078322	0	0	0	0	25452990	56273646	100374380
Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	108540853	37235010	122634	0	0	0	0	71183209	71312843	108547853
Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	27774076	26003617	706492	207920	0	0	0	856047	5491749	31495366
Деятельность водного транспорта	7481484	6234631	1024706	0	0	0	0	222147	1434396	7669027
Деятельность воздушного и космического транспорта	28042041	27530554	0	0	0	0	0	511487	1193851	28724405

Итоги реализации мероприятий Транспортной стратегии

Ниже представлена Таблица 1.1, содержащая сведения о конкретных результатах реализации в 2017 году основных мероприятий и крупных инвестиционных проектов Транспортной стратегии, предусмотренном финансировании, освоении средств, кассовых и фактических расходах, уровне технической готовности всего проекта или его части, плановых и фактических сроках их реализации, общих затратах на весь проект.

Источниками информации по мероприятиям являются сведения отчетов ФЦП «Развитие транспортной системы России(2010 – 2020 годы)» за 2017 год, сведения Формы № 1 «Аналитическая справка», Форм №№ 3 и 3а «Результаты реализации программных мероприятий по направлению «капитальные вложения» за 2017 год в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», Формы № 5 «Результаты реализации программных мероприятий по направлению «прочие нужды» за 2017 год в рамках ФЦП «Развитие ТС России (2010-2021 годы)», Формы № 8 «Информация о результатах реализации ключевых программных федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)» за 2017 год», Формы № 9 «Ключевые программные мероприятия на 2018 год федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2021)», интегрированной в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы)», сведения Формы С-2 «Сведения о ходе строительства строек и объектов, включенных в Федеральную адресную инвестиционную программу» за 2017 год, а также отчеты подведомственных агентств, ФКУ «Ространсмодернизация» и Сводный отчет Росавтодора и Государственной компании«Автодор».

Таблица № 1.1

Конкретные результаты реализации в 2017 году основных мероприятий и проектов, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года
(в Приложении № 6 к Транспортной стратегии)

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»								
Крупные комплексные инвестиционные проекты								
I. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
1.	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла: <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры.</i> в том числе:	5 114,27	6 345,79	6 345,68	32,2 %	2011- 2021 годы ----- 2014 год – начало строительства и реконструкции	152 100,00	<u>Автодорожный путепровод через а/д «Кола»</u> закончены работы: - строительство опор № 1, 2 и 3 на ПК 778; - монтаж балок пролетного строения. - отсыпка технологических площадок у опор № 5, 6, 7, 15; <u>Автодорожный мост через р. Кола (ПК 2311)</u> завершены работы по сооружению буронабивных свай (БНС) 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.14, 1.18, 1.19, 2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7, 2.8, 2.14. <u>Автодорожный путепровод ПК 2324</u> закончены работы: - устройство опор и подпорных стенок; - монтаж и омоноличивание балок пролетного строения. <u>Автодорожного путепровода тоннельного типа на ПК 1359</u> закончены работы: а) по устройству: - лотка, стен и перекрытия двух участков; - подпорных стен (ПС) 1, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 4; - водоотвода с водоотводными колодцами. б) по армированию и бетонированию лотка, стен участка № 3, фундаментной плиты портала П2. <u>Железнодорожный мост через р. Налимовка на ПК 648</u> закончены работы: - по устройству опор; - по сопряжению с насыпью. <u>Железнодорожный мост через ручей на ПК 475</u> закончены работы по устройству закладных щитов. <u>Железнодорожный мост через р. Медвежья на ПК 477</u> закончены работы: - по устройству закладных щитов; - по установке опорных частей; - смонтировано металлическое пролётное строение L=34,6 м; - по автоматической сварке консолей пролётного строения, производится отсыпка сопряжения моста с насыпью земляного полотна.
1.1	федеральный бюджет	5114,27	5 114,37	5 114,27				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	0,00	1 231,41	1 231,41				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								<p>Мостовой переход через р. Тулома на западной стороне Кольского залива выполнены работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - омоноличивание опорных частей под пролётные строения; - смонтированы 4 пролётных строения, артогротные и консольные плиты; - по автоматической сварке консолей пролётных строений L=34,6 м западной эстакады в пролётах 3Э1-3Э2, 3Э2-3Э3, 3Э3-3Э4, 3Э4-3Э5; - по устройству подферменников на опоре № 7 и закладного щита на опоре № 1; - замена грунта бутовым камнем опоры ВЭ1; - бетонированию фундаментных плит опор восточной эстакады ВЭ1, ВЭ2 и ВЭ3. <p>На объекте по Этапу 1 выполнены работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - по устройству выемки земляного полотна буровзрывным способом в количестве 440382 м³; - разработка карьера буровзрывным способом для отсыпки земляного полотна в объёме 569785 м³; - разработка и отсыпка скальным дренирующим грунтом с послойным уплотнением насыпи земляного полотна в объёме 1370026 м³.
2.	<p>Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край):</p> <p><i>«Подпроект 3. Создание объектов железнодорожной инфраструктуры за счет федеральных средств. Строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги»</i></p> <p>в том числе:</p>	38,57	19,53	21,84	92,5 %	<p>2010- 2021 годы</p> <p>-----</p> <p>2011 г. – начало строительства</p>	120 200,00	<p>На объекте выполнены работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - комплекс земельно-кадастровых работ; - разработка документации по планировке территории объекта; - принято решение об изъятии части земельных участков.
2.1	федеральный бюджет	38,57	19,53	21,84			13 440,37	
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
	<i>«Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги»</i>	2 495,10	2 753,38	2 753,53	25,6 %	2011- 2021 годы	10 574,46	<p>На объекте выполнены работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - устройство подпорной стенки на б/п Кирилловский ПК 8035 – 8036+48; - сооружение основной части земляного полотна «Парка Б»; - завершено строительство искусственного русла р. Цемес и полностью переведено течение в новое русло.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	в том числе:							
2.4	федеральный бюджет	205,00	204,85	205,00				
2.5	бюджеты субъектов РФ	32,60	0,00	0,00				
2.6	внебюджетные источники	2 257,50	2 548,53	2 548,53				
3.	Создание сухогрузного района морского порта Тамань: <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры.</i> в том числе:	15 241,46	8 208,48	15 241,43	34,9 %	2011- 2021 годы ----- 2014г. – начало строительства	228 000,00	На объекте выполнены работы: <u>Железнодорожном участке от 0 км до 26 км</u> - отсыпано земляное полотно - 2,2 млн. м ³ (план - 2,3 млн. м ³); - построены все водопропускные трубы (42 шт.); - построены и сданы под укладку путей: - металлический мост на ПК 169+50; - два железнодорожных путепровода на ПК 203+47 и на ПК 237+76; - автодорожный путепровод на ПК 43+08 (готовность – 25%); - уложено 62,7 км главных путей (проект - 85 км (74%)); - балластировка пути - 106 тыс. м ³ (проект - 220 тыс. м ³ (48%)); - установлены фундаменты и анкеры 476 шт. (план - 1 840 шт. (26%)), 329 опор (план - 1 375 шт. (23%)); <u>Ст. Вышестеблиевская</u> - отсыпка земляного полотна (100%); - уложено 7,7 км приемоотправочных путей (проект - 13 км (59%)); - смонтировано 29 комплектов стрелочных переводов (проект - 56 (52%)); - балластировка пути - 18,46 тыс. м ³ (проект - 50,41 тыс. м ³ (37%)); <u>Железнодорожный подход ст. Тамань – Пассажи́рская для устройства земляного полотна</u> - срезки растительного слоя 77,4 тыс. м ³ ; - выемки в объеме 31,95 тыс. м ³ .
3.1	федеральный бюджет	15 241,46	8 208,48	15 241,43				
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
4.	Развитие транспортного узла «Восточный - Находка» (Приморский край): <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры.</i> в том числе:	3 678,58	60,24	60,27	18,5 % Этап 1 – 9,8 % Этап 2 – 24,2%	2011- 2021 годы ----- 2014г. – начало строительства	148 400,00	По этапу I: Закончена корректировка проектной документации. Результаты рассмотрения откорректированной проектной документации в ФАУ «Главгосэкспертиза России»: - положительное заключение на результаты инженерных изысканий от 03.11.2017 № 1180-17/ГГЭ-9057/04 и о достоверности определения сметной стоимости от 03.11.2017 № 1181-17/ГГЭ-9057/10. По этапу II: Результаты рассмотрения откорректированной проектной документации в ФАУ «Главгосэкспертиза России»: - положительное заключение на инженерные изыскания от 15.06.2017 № 646–17/ГГЭ-9057/04; - отрицательное заключение о достоверности определения сметной стоимости от 15.06.2017 № 650-17/ГГЭ-9057/10.
4.1	федеральный бюджет	Этап 1 - 2,58 Этап 2 - 0,00	Этап 1 - 2,56 Этап 2— 0,00	Этап 1 - 2,58 Этап 2— 0,00			Этап 1 – 10 622,21	
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
4.3	внебюджетные источники	Этап 1 – 0,00 Этап 2 – 100,00 Этап 3 – 3 576,00	Этап 1 – 0,00 Этап 2 – 57,69 Этап 3 – 0,00	Этап 1 – 0,00 Этап 2 – 57,69 Этап 3 – 0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12.2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5.	Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе Дмитровского межрегионального мульти-модального логистического центра в том числе:	0,00	0,00	0,00	2,8 %	2011- 2021 годы ----- 2010г. – начало строительства	45 100,00	Начало реализации инвестиционного проекта в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596, предусмотрено в 2021 году. Корректировка проектной документации федеральной составляющей комплексного проекта и разработка проектно-сметной документации в части инвестиционной составляющей – завершена. Результаты государственную экспертизу: - положительное заключение Казанского филиала ФАУ «Главгосэкспертиза России» на результаты инженерных изысканий от 28.06.2016 № 0305-16/КГЭ-2372/02 и о достоверности определения сметной стоимости от 29.06.2016 № 0306-16/КГЭ-2372/05.
5.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»								
I. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих её пропускную способность.</i>								
1.	Комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива Обеспечение подхода к порту Усть-Луга в том числе:	16 520,00	5 562,43	6 582,01	74,4 %	2003 – 2020 годы	152 300,00	Выполнены работы: - завершено строительство и осуществлена электрификация пути на уч. Гатчина - Веймарн - Лужская (искл.) протяж. 52,1 км; - электрифицирован путь: в Усть - Лужском ж/д узле протяж. 58,4 км (в том числе гл. путей - 18,1 км); в парке прибытия на ст. Лужская - Сортировочная - 52,2 км; - установлены шумозащитные экраны: 6,8 км на пер. Елизаветино - Кикерино, ст. Кикерино, пер. 135 км - ст. Кикерино, на ст. Пустынька, Гатчина; 6,8 км на ст. Лужская-Сортировочная; - смонтировано: пост электрической централизации на ст. Котлы; видеонаблюдение на ст. Пустынька и ст. Гатчина; промышленное видеонаблюдение на ст. Мга и ст. Веймарн, - вынос инженерных сетей в р-не путепроводов Веймарн - Керстово, Котлы - Керстово, Котлы - Лужская, ст. Лужская-Северная (контактная сеть – 750 м, сети электроснабжения - 1 735 м); - на ст. Лужская-Сортировочная в сортировочном парке (без горки): уложено верхнее строение пути протяженностью 15,6 км; смонтировано 7 комплектов стрелочных переводов; отсыпано 5,4 км земляного полотна; уложено 95 м водоотводных лотков; проведено 1,6 км сетей низкого напряжения и наружного освещения; - на сортировочной горке ст. Лужская-Сортировочная построен склад napольного оборудования; - установлен 1 комплект устройство зарядки и опробования тормозов; - введена в эксплуатацию база пожарного поезда: главное здание
1.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	16 520,00	5 562,43	6 582,01				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								базы площадью 868 м ² ; склад пожарного оборудования площадью 143,2 м ² ; учебно-тренировочный комплекс площадью 103,2 м ² ; выполнено благоустройство (дороги - 14,797 тыс. м ³ ограждение - 540 м, видеонаблюдение - 1 система); уложены железобетонные лотки (945 п. м).
2.	Строительство железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в том числе:	3 927,39	753,03	753,03	6,0 %	2016 – 2019 годы	18 850,00	Выполнены работы: - ввод в эксплуатацию железнодорожной инфраструктуры от станции Вышестеблиевская до транспортного перехода через Керченский пролив.
2.1	федеральный бюджет	3 927,39	753,03	753,03				
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
3.	Комплексная реконструкция участка им. М. Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского узла (весь проект) в том числе:	17 585,47	17 585,47	17 585,47	■	2013 – 2019 годы ----- 2018 год - завершение строительства	90 175,90	Выполнены работы: - ввод в эксплуатацию более 85 км второго пути на уч. Гремячая – Котельниково, Гремячая – Чилеково, Чилеково – Жутово и Жутово – Гнилоаксайская; - открыто движение на участке Абганерово – Гнилоаксайская Волгоградского региона Приволжской железной дороги, протяж. 21 км; - отсыпка земляного полотна; - проложены водопропускные трубы; - установлено 555 опор контактной сети; - обновлена система сигнализации, централизации, блокировки, связи и электроснабжения; - уложено 20 стрелочных переводов; - реконструкция ст. Абганерово: уложены 3,4 км новых путей; построены 2 пассажирские платформы (длиной 252 м и 102 м); модернизированы устройства электрификации станции; вдоль ж/д путей станции были установлены шумозащитные экраны; - построено 2 новых производственных здания.
3.1	федеральный бюджет	17 585,47	17 585,47	17 585,47				
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
4.	Строительство двухпутной электрифицированной железной дороги на участке Журавка - Миллерово в том числе:	16 157,77	16 157,77	16 157,77	100 %	2015 - 2018 годы ----- 2017 год - завершено строительство	57 097,00	Завершено строительство 137 км двухпутной и электрифицированной железной дороги. Всего построено 277,1 км путей. Выполнены работы: - построено и реконструировано 7 станций (Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково); - возведено 98 объектов искусственных сооружений: 5 мостов (включая мост через р. Калитва длиной 158 м); 1 виадук; 4 автодорожных путепровода; 2 скотопрогона; 20 путепроводов для проезда сельхозтехники; 66 водопропускных труб; - реконструированы 2 тяговые подстанции (Журавка и Старая Станица); - построены 2 новые тяговые подстанции (Сергеевка, Кутейниково)
4.1	федеральный бюджет	16 157,77	16 157,77	16 157,77				
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								и Колодези); - сооружена высоковольтная линия ВЛ 110 кВ: установлены все опоры 1358 шт. (100%); проложено 318 км линий электропередачи; отрегулирована контактная сеть; - балластировка и выправка пути (выполнены земляные работы - 41,5 миллиона м ³); - настроены устройства сигнализации, централизации и блокировки.
5.	Строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия) в том числе:	0,00	0,00	0,00	93 %	2005 - 2018 годы	48 700,00	Выполнены работы: - построено 439 км железнодорожного полотна; - возведено более 486 искусственных сооружений. В настоящее время железнодорожная линия Томмот - Нижний Бестях функционирует в режиме временной эксплуатации.
5.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
6.	Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова в том числе:	30,60	855,96	1 394,75	77 %	■	■	Выполнены работы: - балластировка пути в объеме 26 тыс. м ³ ; - укладка 26 комплектов стрелочных переводов; - монтаж защитных экранов – 543 пог. м; - укладка пути протяженностью 16,2 км.
6.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
6.3	внебюджетные источники	30,60	855,96	1 394,75				
7.	Электрификация линий Таманского полуострова в том числе:	9 558,00	1 685,05	2 001,37	■	■	■	Выполнены работы: - установка 2500 опор контактной сети.
7.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
7.3	внебюджетные источники	9 558,00	1 685,05	2 001,37				
8.	Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская в том числе:	5 555,60	1 880,09	1 798,47	53,3 %	2006 – 2020 годы	13 000,00	Выполнены работы: - устройство земляного полотна в объеме 50,7 тыс. м ³ ; - укладка пути протяженностью 8,5 км; - укладка 8 комплектов стрелочных переводов; - балластировка пути в объеме 20,7 тыс. м ³ .
8.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
8.3	внебюджетные источники	5 555,60	1 880,09	1 798,47				
9.	Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево в том числе:	7 273,20	4 546,21	4 006,12	■	2007 – 2018 годы	■	Выполнены работы: - устройство земляного полотна в объеме 149,0 тыс. м ³ ; - укладка звеньев пути протяженностью 28,2 км; - укладка стрелочных переводов в количестве 56 ед.; - балластировка пути в объеме 50,7 тыс. м ³ ; - укладка плетей протяженностью 2,8 км; - строительство мостов – 1/16,5 шт./м; - строительство водопропускных труб – 9/272 шт./м; - введены в эксплуатацию: бесстыковые пути на перегонах: Вах – Ершовка – Манчем протяженностью 37,2 км; Нельм – Вах протяженностью 13 км; одна посадочная платформа; завершено строительство разъезда на перегоне Кумали – Ортыгун; переустройство 5 пересечений с нефтепроводами на перегонах: Аремзянка – Ильдар; Ильдар – Ингаир; Слинкино – Ильтым; - укладка кабелей связи и волоконно-оптических линий передач протяженностью 263 км.
9.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00				
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
9.3	внебюджетные источники	7 273,20	4 546,21	4 006,12				
Подпрограмма «Автомобильные дороги»								
1. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих её пропускную способность.</i>								
<i>Задача 1.4. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения</i>								
1.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска. в том числе:	2 4733,79	1 388,38	2 460,70	65,6 %	2010-2020 годы ----- 2012-2020 годы	133 100,00	Выполнены работы: - введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги мощностью 6,341 км/811,96 п.м.; - ввод в эксплуатацию этапа мощностью 1,977 км/513,5 п.м. - работы по благоустройству; - ввод в эксплуатацию этапа протяженностью 3,441 км; - устройство: МБО; пешеходных дорожек (тротуаров); шумозащитных экранов.
1.1	федеральный бюджет	2 4733,79	1 388,38	2 460,70				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
2.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-5 «Урал» - от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. в том числе:	5 878,12	5 408,81	5 870,70	72,1 %	2010-2020 годы	300 600,00	Введены в эксплуатацию: - участки автомобильной дороги мощностью 17,437 км/948,36 п.м. - 3 объекта общей мощностью 19,836 км/844 пог. м.; - обход г. Краснослободск; - подъезд к г. Саранск от автодороги М-5 "Урал" - участок км 95+150 - км 106+350; - подъезд к г. Саранск от автодороги М-5 "Урал" - участок км 178+000 - км 185+000;
2.1	федеральный бюджет	5 878,12	5 408,81	5 870,70				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				<ul style="list-style-type: none"> - участки км 248+108 - км 258+378; км 1799+280 - км 1809+232; - устройство объездных дорог; - устройство БНС на путепроводе и подпорной стенке; - устройство ростверков и опор на путепроводе; - переустройство газопровода, канализации, водопровода; - устройство фундаментов под опоры; - установка опор наружного освещения. Ведутся следующие работы: <ul style="list-style-type: none"> - строительство мостов через р. Плетенка и р. Павловка; - строительство пешеходных переходов в разных уровнях на а/д IP-132 и М-5 "Урал"; - устройство БНС и пролетных строений эстакады; - устройство БНС под шумозащитные экраны; - устройство земляного полотна, щебеночного основания; - переустройство нефтепродуктопроводов; - устройству земляного полотна и дорожной одежды на пусковых комплексах 2 и 3; - строительство мостов через реки Ручей и Сызранка; - установка барьерного ограждения; - устройство поверхностного водоотвода.
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
3.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-7 "Волга" от Москвы через Владимир, Н. Новгород, Казань до Уфы в том числе:	12 360,56	11 666,16	11 914, 55	84,1 %	2010-2020 годы	597 247,43	Введены в эксплуатацию: <ul style="list-style-type: none"> - транспортные развязки на км 18+540; км 21+312; км 22+600; - участки км 941+000 - км 957+400; км 888 - км 901; км 588+000 - км 601+000; - пешеходные переход в разных уровнях на км 149+700; км 182; - искусственное электроосвещения на участках км 424+000 - км 425+605, км 519+000 - км 521+140, км 532+500 - км 534+000. Продолжено строительство объектов: <ul style="list-style-type: none"> - транспортная развязка на км 27, готовность 17,5 %; - участков км 1310+910 - км 1321+500, готовность 73,2 %; км 856+500 - км 868, готовность 57,4 %; км 868 - км 878, готовность 59,3 %; км 878 - км 888, готовность 88,5 %; - пешеходных переходов в разных уровнях на км 168, готовность 51,1 %; км 150+550, готовность 83 %; км 151+100, готовность 78,3 %; км 156, готовность 89,7 %; км 153+170, готовность 86,8 %; км 155+100, 89 %; км 154, готовность 7,4 %. - надземные пешеходные переходы на км 23, км 30, готовность 10,1%; - автобусные остановки на км 834, км 842, км 850, км 853 (слева, справа), готовность 31,3 %.
3.1	федеральный бюджет	12 360,56	11 666,16	11 914, 55				
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
4.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-29 "Кавказ" - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до	2 214,37	1 833,79	2 205,35	43,9 %	2010-2019 годы	301 375,98	Введены в эксплуатацию: <ul style="list-style-type: none"> - искусственное электроосвещения на участках км 403+000 - км 406+000, км 441+000-км 446+000, 3 этап. Продолжено строительство объектов: <ul style="list-style-type: none"> - участок км 387+000 - км 397+000, готовность 17 %; - участок км 805+000 - км 817+000, готовность 42,4 %;

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	границы с Азербайджанской Республикой (на Баку) в том числе:							- участок обхода г. Гудермес, Чеченская Республика (1-я,2-я,3-я очередь) 2-й этап - км 14+800- км 27+000, готовность 7,6 %.
4.1	федеральный бюджет	2 214,37	1 833,79	2 205,35				
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
5.	Реконструкция участков автомобильной дороги М-56 "Лена" от Невера до Якутска в том числе:	1 135,41	1 128,69	1 128,69	76,7 %	2010-2020 годы	161 536. 68	Введены в эксплуатацию: - подъезд к границе с КНР (с. Джалинда) км 0 - км 11; - участок км 1128 - км 1148; - участок км 155 - км 165. Продолжено строительство объектов: - участок км 2 - км 4, готовность 7,3 %; - участок км 63 - км 93, готовность 4,7 %.
5.1	федеральный бюджет	1 135,41	1 128,69	1 128,69				
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
6.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги "Колыма" - строящаяся дорога от Якутска до Магадана в том числе:	441,71	441,71	441,71	-	2016-2020 годы	1 566,54	Введены в эксплуатацию: - участок км 632 - км 662; - мостовой переход через ручей Раздельный на км 1695; - мостовой переход через р. Левая Хета на км 1803+630. Ведутся работы: - мостовой переход через ручей Ценный на км 1494+151, готовность 22 %; - мостовой переход через ручей Последний на км 1497+871, готовность 21,5 %.
6.1	федеральный бюджет	441,71	441,71	441,71				
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
6.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
7.	Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-60 "Усури" от Хабаровска до Владивостока в том числе:	1 939,30	1 855,86	1 938,38	75,6 %	2010-2030 годы	-	Введены в эксплуатацию: - участок автомобильной дороги мощностью 12,7965 км/ 43 п.м - участок км 355 - км 366. Продолжено строительство объектов: - участок км 12+000 - км 28+750, готовность 67,9 %; - участок км 28+750 - км 36+000, готовность 34,8 %.
7.1	федеральный бюджет	1 939,30	1 855,86	1 938,38				
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
7.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
8.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-25 Новороссийск - Керчь	7 562,82	7 087,74	7 562,40	29,8 %	2015-2020 годы	-	Продолжено строительство объектов: - подъезд к г. Керчь и сухогрузному району морского порта Тамань на участке км 0 – км 42, готовность 70,4 %.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	(на Симферополь), подъезды к морским портам Кавказ и Тамань в том числе:							
8.1	федеральный бюджет	7 562,82	7 087,74	7 562,40				
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
8.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
9.	Автомобильная дорога М-1 «Беларусь» - от Москвы до границы с Республикой Беларусь в том числе:	485,40	946,34	842,41	■	2010-2020 годы	210 690,20	Выполнены работы: - строительно-монтажные работы по строительству транспортных развязок на км 25 и км 27.
9.1	федеральный бюджет	485,40	946,34	842,41				
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
9.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
10.	Автомобильная дорога М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска в том числе:	16 420,70	11 754,88	20 096,97	■	2010-2020 годы	7 000,00	Введены в эксплуатацию: - участок км 1091 – км 1119 протяженностью - 28,7 км; - участок км 1459 – км 1542 протяженностью – 18,5 км.
10.1	федеральный бюджет	15 072,60	11 754,88	20 096,97				
10.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
10.3	внебюджетные источники	1 348,10	0,00	0,00				
11.	Скоростная автомобильная дорога М-11 Москва – Санкт-Петербург в том числе:	96 379,00	94 394,77	78 519,89	■	2010-2018 годы	152 800,00	Введен в эксплуатацию: - участок км 208 – км 258 протяженностью - 47,9 км.
11.1	федеральный бюджет	61 683,80	83 972,67	61 763,13				
11.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
11.3	внебюджетные источники	34 695,20	10 422,10	16 756,76				
12.	Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области А-113 в том числе:	51 416,50	18 314,06	18 341,82	■	2012-2018 годы	306 300,00 <i>(1-ой очереди проекта ТС-2030)</i>	Выполнены работы: - по реализации контрактов на выполнение строительно-монтажных работ на пусковых комплексах № 1, 3 и 5; - подготовка территории строительства на № 4 пусковом комплексе; - заключено концессионное соглашение на строительство пускового комплекса № 4.
12.1	федеральный бюджет	739,20	11 551,60	674,12				
12.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
12.3	внебюджетные источники	50 677,30	6 762,46	17 667,70				
13.	Автомобильная дорога	5 559,70	1 566,80	3 216,98		2010-2023 годы	305 900,00	Введен в эксплуатацию:

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев) в том числе:							- участком 173 - км 194 протяженностью 21,6 км.
13.1	федеральный бюджет	3 675,30	1 566,80	3 216,98				
13.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
13.3	внебюджетные источники	1 884,40	0,00	0,00				
14.	Скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань (включая обход годы Балашиха, Ногинск) в том числе:	761,80	31,07	762,93	28,0 %	2012-2020 годы ----- 2018-2022 годы	63 900,00	Выполнены проектно-изыскательских работ и разработка проекта межевания территории по объекту.
14.1	федеральный бюджет	761,80	31,07	762,93				
14.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
14.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
15.	Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (строительство автомобильных дорог) в том числе:	1 074,60	40,71	40,35	■	2010-2020 годы	■	Выполнялись строительно-монтажные работы по строительству транспортной развязки на участке Сухумийского шоссе.
15.1	федеральный бюджет	1 074,60	40,71	40,35				
15.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
15.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
16.	Реконструкция участков автомобильной дороги М-11 "Нарва" - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин) с подъездом к морскому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово) в том числе:	4 866 726,20	3 721 068,60	4 864 284,60	80,8 %	2010-2020 годы	44 300,00	Введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги мощностью 6,893 км.
16.1	федеральный бюджет	4 866 726,20	3 721 068,60	4 864 284,60				
16.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
16.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
17.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Соргавалу до Петрозаводска в том числе:	6 715 477,10	5 275 209,40	5 571 206,10	68,2 %	2010-2030 годы	■	Введен в эксплуатацию 4 этап объекта на участке км 36+000 – км 57+550 (устройство АСУДД).
17.1	федеральный бюджет	6 715 477,10	5 275 209,40	5 571 206,10				
17.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
17.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
18.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-331 "Виллой" - автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 "Байкал" через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска в том числе:	1 771 248,50	1 721 357,50	1 721 357,50	79,0 %	2010-2020 годы	■	
18.1	федеральный бюджет	1 771 248,50	1 721 357,50	1 721 357,50				
18.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
18.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
19.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы в том числе:	5 368 911,50	3 441 602,10	5 257 885,90	46,8 %	2010-2030 годы	■	В 2017 году введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги мощностью 10,738 км/ 130,92 п.м.
19.1	федеральный бюджет	5 368 911,50	3 441 602,10	5 257 885,90				
19.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
19.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
20.	Реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" в том числе:	4 239 592,60	4 039 592,40	4 239 592,40	66,0 %	2010-2020 годы	■	В 2017 году введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги мощностью 4,736 км/69,69 п.м.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
20.1	федеральный бюджет	4 239 592,60	4 039 592,40	4 239 592,40				
20.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
20.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
21.	Реконструкция участков автомобильной дороги М-9 "Балтия" - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу) в том числе:	317 190,30	317 190,20	317 190,20	100 %	2010-2020 годы	39 200,00	В 2017 году введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги мощностью 5,557 км/84,4 п.м.
21.1	федеральный бюджет	317 190,30	317 190,20	317 190,20				
21.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
21.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
22.	Доведение к 2019 году объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов в том числе:	268 591 600,0	267 266 208,4	267 266 208,4	77,8 %	2014-2019 годы	—	В 2017 году объем капитального ремонта и ремонта федеральных автомобильных дорог составил 10 307,3 км. В 2017 году проведены работы по капитальному ремонту и ремонту на 403 искусственных дорожных сооружениях с вводом в эксплуатацию 275 шт. общей протяженностью 21,7 тыс. п.м.
22.1	федеральный бюджет	268 591 600,0	267 266 208,4	267 266 208,4				
22.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
22.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
Подпрограмма «Морской транспорт»								
Подпрограмма «Внутренний водный транспорт»								
1. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих её пропускную способность.</i>								
1.	Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание	11 249,82	16 853,53	16 508,45	94,3 %	2013-2018 годы ----- 2013-2018 годы	105 629,20	Выполнены работы: - формирование: акватории порта; подходного канала; морского канала; - строительство: переднего и заднего створных знаков; склада

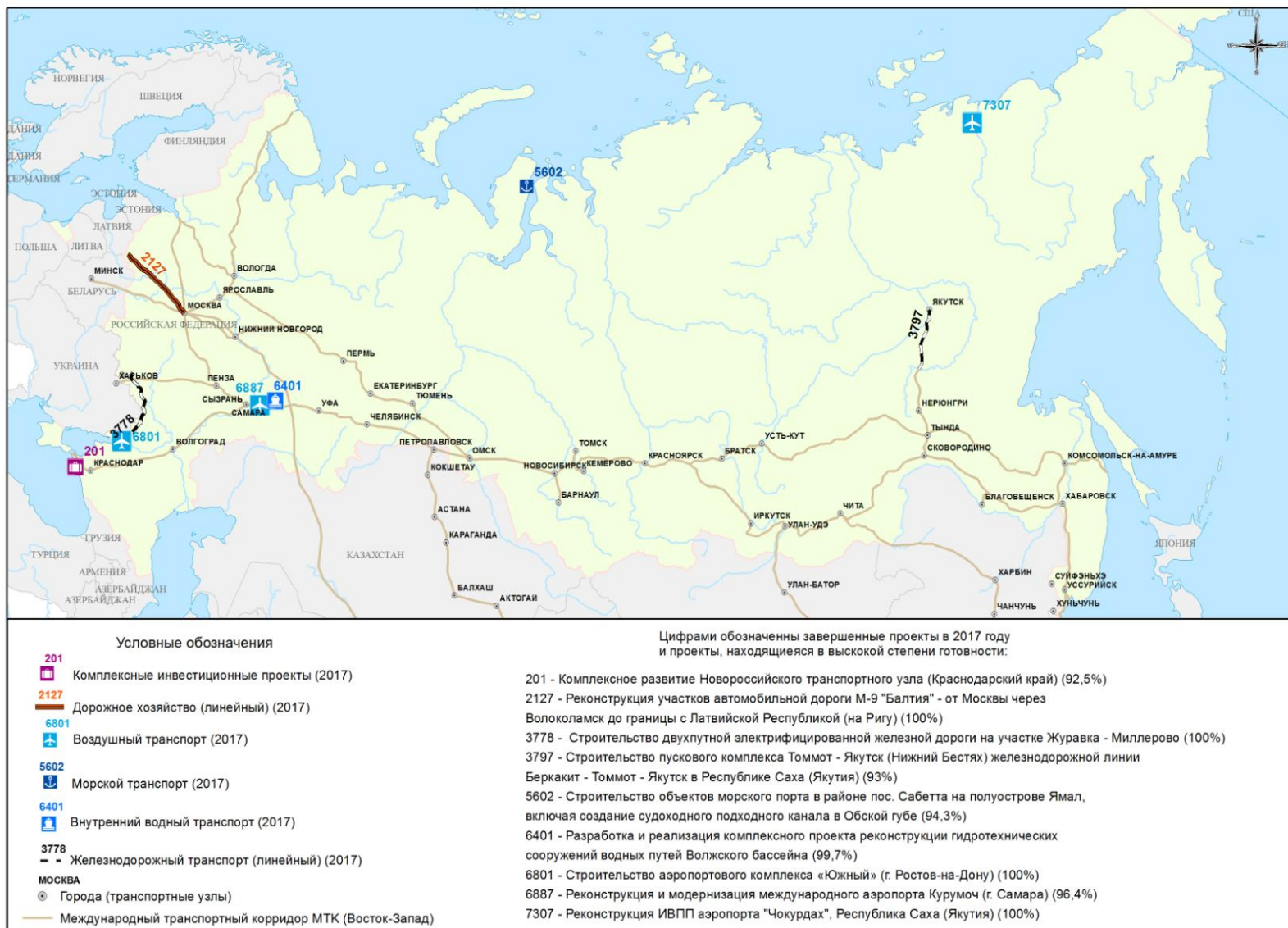
№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	судоходного подходного канала в Обской губе. в том числе:							средств навигационного оборудования; открытой площадки обслуживания средств навигационного оборудования; контрольно-корректирующей станции
1.1	федеральный бюджет	11 249,82	11 265,81	11 249,82				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	0,00	5 587,72	5 258,63				
2.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюзы №№ 21 - 24 Самарского гидроузла. Гидротехнические сооружения. Реконструкция. в том числе:	140,14	134,52	134,52	99,7 %	2010-2020 годы ----- 2013-2012 годы	6 600,00 1 440,00	Строительно-монтажные работы на объекте завершены. Ведутся мероприятия по вводу объекта в эксплуатацию.
2.1	федеральный бюджет	140,14	134,52	134,52				
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
Подпрограмма «Гражданская авиация»								
1. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.7. Комплекс мероприятий по подготовке к проведению в РФ чемпионата мира по футболу.</i>								
3. Цель "Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами "								
<i>Задача 3.3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах.</i>								
<i>Задача 3.6. Развитие региональных авиaperезвозок.</i>								
1.	Строительство аэропортового комплекса «Южный» (г. Ростов-на-Дону) в том числе:	11 337,87	10 299,29	11 146,77	100 %	2017 году	949,40	Объект введен в эксплуатацию.
1.1	федеральный бюджет	2 272,17	2 192,38	2 208,74				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	9 065,70	8 106,91	8 938,03				
2.	Реконструкция	72,16	68,67	59,92	70,24 %	2017 году	1 281,44	Выполнена реконструкция:

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	аэропортового комплекса «Бегишево» (г. Нижнекамск, Республика Татарстан) в том числе:							- искусственных покрытий рулѐжных дорожек; - перрона; - площадки противообледенительной жидкости; - сети связи; - патрульной автодороги; - системы электроснабжения; - мест стоянок для техобслуживания воздушных судов.
2.1	федеральный бюджет	68,96	31,04	31,04				
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
2.3	внебюджетные источники	3,20	37,63	28,88				
3.	Реконструкция (восстановление) искусственных аэродромных покрытий и замена светосигнального оборудования на ИВПП-1 «Международного аэропорта Нижний Новгород». II этап строительства в том числе:	1 338,57	1 009,68	1 298,57	58,5 %	2017 году	6 802,05	Выполнена реконструкция: - искусственной взлѐтно-посадочной полосы ИВПП-1; - магистральной рулѐжной дорожки; - рулѐжной дорожки РД-4; - система светосигнального оборудования; - объектов электроснабжения; - наружной сети связи.
3.1	федеральный бюджет	1 338,57	961,88	1 066,41				
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
3.3	внебюджетные источники	0,00	47,80	232,16				
4.	Реконструкция аэропортового комплекса г. Волгоград (2-й этап) в том числе:	902,30	1 743,74	1 707,66	86,94 %	2017 году	1 890,21	Выполнена реконструкция: - перрона; - рулѐжных дорожек; - мест стоянок для техобслуживания воздушных судов; - объектов электроснабжения; - светосигнального оборудование; - очистных сооружений поверхностного стока.
4.1	федеральный бюджет	850,00	825,73	825,73				
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
4.3	внебюджетные источники	52,30	918,01	881,93				
5.	Реконструкция ИВПП аэропорта "Чокурдах", Республика Саха (Якутия) в том числе:	494,19	494,12	494,12	100 %	2017 году	949,40	Работы по реконструкции завершены в полном объеме.
5.1	федеральный бюджет	494,19	494,12	494,12				
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
6.	Реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск), г.	2 372,05	3 225,41	2 372,01	54,2 %	2020 году	9 667,03	Выполнена реконструкция: - искусственной взлѐтно-посадочной полосы ИВПП-1;

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Хабаровск в том числе:							<ul style="list-style-type: none"> - рулевых дорожек; - водосточно-дренажной сети; - комплекса противообледенительной обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью; - стартовой аварийно-спасательной станции; - трансформаторных подстанций (центрального распределительного пункта ЦРП, основной и стартовой аварийно-спасательных станций).
6.1	федеральный бюджет	2 372,05	3 225,41	2 372,01				
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
6.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
7.	Реконструкция ИВПИ-2 аэропорта Якутск (III очередь строительства), Республика Саха (Якутия) в том числе:	500,00	63,10	500,00	4,0 %	2020 году	4 461,36	<p>Выполнены работы по устройству центральной распределительной подстанции. Разработана рабочая документация.</p>
7.1	федеральный бюджет	500,00	63,10	500,00				
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
7.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
8.	Вторая очередь реконструкции и развития аэропорта «Храброво», г. Калининград, Калининградская область в том числе:	1 775,08	2 166,94	1 691,47	63,65 %	2017 году ----- Подлежит вводу в апреле 2018 года	4 679,86	<p>Выполнена реконструкция:</p> <ul style="list-style-type: none"> - искусственной взлётно-посадочной полосы ИВПИ; - рулёжных дорожек; - трансформаторных подстанций; - объездной дороги; - стартовой аварийной спасательной станции.
8.1	федеральный бюджет	1 775,08	2 166,94	1 691,47				
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
8.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
9.	Реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч (г. Самара) в том числе:	1 418,74	1 630,61	1 277,28	96,4 %	2017 году ----- Подлежит вводу в апреле 2018 года	16 796,63	<p>Выполнена реконструкция:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузовой перрон; - дизель генераторной установки на объекты управления воздушным движением, радионавигации; - Восточного и Центрального перронов; - рулевых дорожек; - водосточно-дренажной сети; - светосигнального комплекса.
9.1	федеральный бюджет	1 418,74	1 630,61	1 277,28				
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
9.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
10.	Реконструкция аэропортового комплекса (г. Норильск, Красноярский край) в том числе:	1 343,96	1 752,74	1 343,96	43,4 %	2017 году	6 780,93	<p>Выполнена реконструкция:</p> <ul style="list-style-type: none"> - искусственной взлётно-посадочной полосы; - рулёжной дорожки РД-С; - патрульной автодороги; - эстакады кабельной.
10.1	федеральный бюджет	1 343,96	1 752,74	1 343,96				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2017 год (млн. руб.)	Освоено за 2017 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2017 год (млн. руб.)	Уровень Технической Готовности всего проекта на 31.12. 2017 (в %)	Сроки реализации план/факт	Общие затраты запланированные ТС 2030 на весь проект (млн. руб.)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00				
10.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				

Карта-схема объектов по ключевым мероприятиям развития транспортной инфраструктуры



**Анализ выполнения плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии
Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы)
по состоянию на 31 декабря 2017 года**

Важным направлением оценки эффективности реализации Транспортной стратегии является анализ исполнения в отчетном периоде плана мероприятий по реализации стратегии на среднесрочный период (2014 – 2018 годы) (далее – План мероприятий).

Анализ выполнения упомянутого Плана мероприятий, приведенного в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, выполнен с разбивкой по целям Транспортной стратегии.

Пункты плана мероприятий проанализированы по всем шести целям Транспортной стратегии, а также по общим обеспечивающим задачам и мероприятиям, приведенным в разделе 7 Плана мероприятий, которые необходимы для реализации всех целей стратегии.

В 2017 году выполнялись мероприятия по 73 пунктам Плана мероприятий.

В период с 2014 года по 31 декабря 2017 г. выполнялись мероприятия по 185 пунктам Плана мероприятий, в том числе, в полном объеме выполнены 65 пунктов.

Цель 1. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»

№ п/п(№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (12)	<p>Совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства с более полным учетом международной практики применения систем дорожных фондов по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо, полученных в предыдущем году в размере, превышающем прогнозный уровень, заложенный в закон о бюджете; расширение общественного контроля за расходованием средств дорожных фондов с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности в дорожном хозяйстве; упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня, в целях ускорения реализации задач, на которые эти средства выделены; расширение механизмов привлечения внебюджетных источников к решению задач развития автомобильных дорог и улучшения обслуживания пользователей 	<p>акт Правительства Российской Федерации</p>	<p>2014 – 2017 годы</p>	<p>Подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации» в части определения дополнительных источников финансирования региональных и муниципальных дорожных фондов, а также в целях недопущения неполного использования на финансирование дорожной деятельности средств, поступивших в бюджет субъекта Российской Федерации из источников, определенных законодательством в качестве источников формирования дорожного фонда субъекта Российской Федерации.</p> <p>Письмом от 06.02.2017 № ЕД-10/1465 проект федерального закона внесен в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.</p> <p>По замечаниям Государственно-правового управления Президента Российской Федерации проект федерального закона доработан и письмом от 15.11.2017 № ЕД-10/16754 представлен в Правительство Российской Федерации.</p> <p>Доработанным проектом федерального закона предлагается в качестве доходов от иных поступлений, которые могут быть учтены в качестве доходов консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации, утвержденных законом субъекта Российской Федерации, при формировании дорожного фонда субъекта Российской Федерации, учитывать денежные взыскания (штрафы) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.</p>
2 (25)	<p>Ежегодный мониторинг реализации основных задач Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.</p>	<p>подготовка доклада в Правительстве нную комиссию по транспорту</p>	<p>2014 – 2018 годы</p>	<p>Проект Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года до настоящего времени Правительством Российской Федерации не утвержден, поэтому ежегодный мониторинг реализации ее основных задач не представляется возможным.</p>

Цель 2. «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (28)	Разработка системы стандартов качества услуг транспорта и инфраструктуры и системы добровольной сертификации предприятий транспортного комплекса	научно-исследовательские работы, государственные стандарты, ведомственный нормативный акт	2015 – 2017 годы	Распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р утвержден Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливающий показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом. Внедрение стандарта позволит унифицировать предусмотренные Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ документы планирования регулярных перевозок, обеспечить их полноту и сопоставимость, значительно повысить эффективность управления автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования. После апробации указанного стандарта предполагается обращение в Правительство Российской Федерации о внесении изменений в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в части наделения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и Минтранса России полномочиями по установлению автотранспортных стандартов для субъектов федерации и органов местного самоуправления.
2 (43)	Совершенствование системы государственного регулирования тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, включающее: – внедрение долгосрочного установления тарифов на принципах регулируемой базы инвестированного капитала (RAB), увязанного с механизмом регулярного (сетевое) контракта; – переход от государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки к государственному регулированию тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта при создании условий для появления независимых перевозчиков	Ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	В рамках выполнения пункта 8 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 2 декабря 2016 г. № ДМ-П9-71пр Минтрансом России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», которое утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643. Проект постановления письмом Минтранса России от 3 мая 2017 г. направлен в Аппарат Правительства Российской Федерации, а также в ФАС России.
3 (44)	Разработка порядка перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа с использованием	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	Законопроектом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках предусмотрено утверждение ведомственным актом Минтранса России правил перевозок грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому проездному

№ п/п (№пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	нескольких инфраструктур и (или) нескольких перевозчиков по единому проездному документу или перевозочному документу			(перевозочному) документу, оформленному на весь путь следования. Утверждение данных правил будет возможно только после принятия указанного законопроекта, который в настоящее время дорабатывается с учетом замечаний Правительства Российской Федерации. В настоящее время проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации.
4 (45)	Совершенствование государственного регулирования цен в сфере услуг в портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, включающее: формирование методологической базы ценообразования в сфере услуг в портах, аэропортах и в сфере использования инфраструктуры внутренних водных путей	ведомственные нормативные акты	2014 -2018 годы	Предложения ФАС России по формированию методологической базы ценообразования в сфере услуг в портах и в сфере использования инфраструктуры внутренних водных путей будут рассмотрены в установленном порядке при их поступлении в Минтранс России. Планируется внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» в части прекращения регулирования цен (тарифов) на услуги: - по предоставлению причалов; - по погрузке и выгрузке грузов; - по хранению грузов; - буксиров; - по обеспечению экологической безопасности; - по обслуживанию пассажиров в морских терминалах; - по обеспечению лоцманской проводки судов, оказываемые в морских портах, за исключением субъектов естественных монополий в морских портах, предусмотренных в указанном проекте постановления; - услуги субъектов естественных монополий в речных портах, а также по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.
5 (46)	Увеличение средней скорости движения грузов за счет увеличения скоростного режима и повышения качества транспортных услуг на сети скоростных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2020 годы), Стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014-2020 гг.	Увеличение скоростного режима и повышение качества транспортных услуг в целях увеличения средней скорости движения грузов обеспечивается за счет формирования сети автодорог первой технической категории. На таких дорогах исключаются пересечения в одном уровне, устанавливается повышенный скоростной лимит по сравнению с дорогами более низких категорий, обеспечивается физическое разделение транспортных потоков и предпринимаются другие меры, направленные на увеличение средней скорости движения грузов. По итогам 2017 года прирост автомобильных дорог первой технической категории, находящихся в доверительном управлении Государственной компании «Автодор», составил 113,7 км. Доля автомобильных дорог первой технической категории, находящихся в доверительном управлении Государственной компании «Автодор» составила по итогам 2017года 68,5% (65,7% в 2016 году).
6 (47)	Интеграция интеллектуальных транспортных систем на сети скоростных автомобильных дорог в общенациональные интеллектуальные транспортные системы в области управления дорожной отраслью и организации	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), стратегия развития	2014 – 2020 годы	В рамках интеграции интеллектуальных транспортных систем на сети скоростных автомобильных дорог в общенациональные интеллектуальные транспортные системы ведется работа по разработке проектно-сметной документации: «Строительство и реконструкция линий связи на автомобильной дороге М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска. Проект Фрагмента единой инфокоммуникационной платформы». Завершение работ планируется в 2018 году. Государственной компанией «Автодор» в 2017 г.

№ п/п (№пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	товаротранспортной логистики	Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года		разработаны и утверждены следующие стандарты организации: СТО АВТОДОР 8.7-2017 «Требования к подсистеме ИТС «Метеомониторинг» на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 17.05.2017 № 111). СТО АВТОДОР 8.8-2017 «Требования к подсистеме ИТС «Видеонаблюдение» на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги»; Также Государственной компанией «Автодор» разработано унифицированное техническое задание, требования которого включаются в долгосрочные инвестиционные соглашения (далее – ДИС), концессионные соглашения, операторские соглашения и объекты проектирования.
7 (48)	Внедрение бесконтактной системы взимания платы на сети скоростных автомобильных дорог	Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2020 годы), Стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014-2020 г.г.	Исполнен. Бесконтактная система взимания платы внедрена на всех дорогах Государственной компании «Автодор». Техническое оснащение всех пунктов взимания платы позволяет безостановочно совершать проезды по транспондерам. По итогам 2017 года доля проездов транспортных средств через ПВП с использованием транспондеров составила 35,3%. Государственной компанией «Автодор» реализуется масштабный проект строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее - ЦКАД). Одним из ключевых элементов проекта ЦКАД является проект создания и эксплуатации единой интегрированной системы взимания платы (далее - Единый оператор ЦКАД, Проект), реализация которого предусмотрена сетевым планом-графиком мероприятий по реализации проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации от 19.05.2017 № 3389п-П9. В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 16.01.2017 № АД-П9-154 консорциумом технических, финансовых и юридических экспертов проведен технологический и ценовой аудит проекта Единого оператора ЦКАД, включая предложенное проектное решение создания системы взимания платы по технологии «свободный поток» (Free-flow) (далее - ТЦА). Реализация проекта Единый оператор ЦКАД с применением технологии «Свободный поток» (бесконтактной системы взимания платы) одобрена Правительственной комиссией по транспорту Российской Федерации (протокол от 21.12.2017 № 7). В части программы лояльности - разработана и введена в эксплуатацию система управления лояльностью (СУЛ) пользователей автодорог Государственной компанией «Автодор». Количество пользователей, подключенных к программе лояльности составило более 188 тыс. человек.

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

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (51)	Утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	приказ Росавтодора	ежегодно	Пункт 51 плана не может быть исполнен , ввиду изменения правил распределения и предоставления субсидий. В 2017 году предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к ближайшим общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, а также к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» (далее – ФЦП), утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2013 № 598. Утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в ФЦП не предусмотрено. В соответствии с правилами, предусмотренными ФЦП, объемы предоставления субсидий субъектам Российской Федерации на 2017 год установлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.01.2017 № 56-р.
2 (52)	Разработка и введение в действие системы минимальных социальных транспортных стандартов для населения	постановление Правительства Российской Федерации, государственные стандарты	2016 – 2018 годы	Выполнена научно-исследовательская работа по теме: «Разработка научно-обоснованных предложений по структуре и содержанию автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном международном сообщении». Распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р утвержден Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, устанавливающий показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом. Внедрение стандарта позволит унифицировать предусмотренные Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ документы планирования регулярных перевозок, обеспечить их полноту и сопоставимость, значительно повысить эффективность управления автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования.
3 (60)	Определение экономически обоснованного уровня тарифов на пассажирские перевозки в дальнейшем следовании	Ведомственный нормативный акт	ежегодно	В целях реализации части 21.2 статьи 22 Федерального закона № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ) Минтрансом России подготовлен и направлен в Правительство Российской Федерации для согласования проект постановления Правительства Российской Федерации «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и о внесении изменения в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации», согласно которому регулярные перевозки пассажиров и их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим

				<p>транспортом предлагается отнести к сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и наделить Минтранс России полномочиями по установлению такого порядка.</p> <p>В соответствии с пунктом 5 раздела I протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 24 мая 2016 г. № АД-П9-77прФАС России, совместно с заинтересованными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации поручено провести анализ практики определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при закупках в сфере регулярных перевозок пассажиров и их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в субъектах Российской Федерации.</p> <p>На основании проведенного анализа Правительством Российской Федерации будет принято решение о принятии указанного проекта Правительства Российской Федерации.</p> <p>После издания проекта постановления Минтранс России разработает порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при закупках в сфере регулярных перевозок пассажиров и их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.</p>
4 (76)	Разработка программы морского и речного пассажирского и круизного флота и береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров Российской Федерации на долгосрочный период	распоряжение Правительства Российской Федерации	2015 – 2018 годы	<p>В рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 21.02.2008 № 103, был разработан ряд концептуальных проектов пассажирских судов для всех видов сообщений (туристского, транспортного, включая переправы, экскурсионно-прогулочного) различной пассажироместимости (от 50 до 500 человек) и различных классов, в том числе и «река-море», которые могут быть востребованы судоходными компаниями.</p> <p>В 2017 г. открыта пассажирская линия по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи (Ю-1/1) в целях исполнения задачи об организации регулярного морского сообщения между городами Крыма и черноморского побережья Кавказа, поставленной Президентом Российской Федерации В.В. Путиным на заседании президиума Госсовета Российской Федерации 15.09.2016.</p> <p>В 2016 году завершена разработка проектной документации по проекту «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский, Калининградской области».</p> <p>Во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 21.09.2017 № АД-П9-6226 к подпункту «б» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 15.09.2017 № Пр-1881 между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Больверк» заключен государственный контракт от 19.12.2017 № 731/ДО-17.</p> <p>Также в целях исполнения пункта 4 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 28.11.2016 № АД-П9-166пр о привлечении частного инвестора и заключении с ним соглашения в целях снижения финансовой нагрузки на федеральный бюджет между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Больверк» заключено инвестиционное соглашение.</p>
5 (77)	Создание условий для реализации проектов по организации высокоскоростных перевозок	проект распоряжения Правительства Российской Федерации	2014 – 2018 годы	<p>В Минтрансе России организована работа в соответствии с протоколами совещаний в Правительстве Российской Федерации от 15.03.2017 № АД-П9-29при от 29.08.2017 № АД-П9-82пр по вопросу «О ходе проектирования объекта «Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань».</p>

				В настоящее время организована работа с ОАО «РЖД», Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I, АНО «Институт проблем естественных монополий», ООО «Эрнст энд Янг – оценка и консультационные услуги», заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и государственными банками.
6 (79)	Увеличение числа назначенных перевозчиков на международных линиях	Межправительственные соглашения	2014 – 2018 годы	<p>Выполняется постоянно путем проведения консультаций Авиационных властей России и иностранных государств и подписания протоколов о расширении коммерческих прав авиакомпаний на международных линиях.</p> <p>Добавлен второй перевозчик на маршруте Лондон - Санкт-Петербург.</p> <p>Отменено требование выполнение пледов по «Code Share» только для назначенных авиакомпаний, что позволило назначить новых перевозчиков на часть маршрутов в Германию.</p> <p>Подписано соглашение типа «Открытое небо» с Арменией. Сняты ограничения на количество рейсов между Россией и Израилем (кроме столиц).</p> <p>Авиационные власти Ирландии (на МПК) подтвердили поддержку в назначении новых российских авиaperезвозчиков.</p> <p>Парафировано новое СВС с Бразилией – новые права для российских авиакомпаний.</p> <p>Сняты ограничения по количеству перевозчиков по маршруту Москвы - Кишинев.</p> <p>Удвоено количество рейсов на договорных маршрутах в Таиланд, что позволяет назначить новых перевозчиков.</p> <p>Увеличено количество назначенных перевозчиков на полеты «Code Share» с Китаем.</p> <p>Сняты все ограничения на маршруте Москва - Тбилиси.</p> <p>Добавлен второй перевозчик на маршруте Москва – Прага.</p> <p>Получены неограниченные права на грузовые перевозки.</p>
7 (86)	<p>Разработка пакета нормативно-правовых и нормативно-методических документов, регламентирующих разработку и внедрение централизованных систем планирования и управления пассажирскими перевозками в городском и пригородном сообщении, предусматривающих:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание единой кассы (консолидация платы за проезд и субсидий на перевозки), единой билетной и тарифной системы; - обеспечение централизованного заказа и оптовой закупки транспортных услуг, предоставляемых компаниями-перевозчиками; - регулирование конкуренции компаний-перевозчиков на тендерах за маршрут, а также запрет на конкуренцию за пассажира на маршруте; - обеспечение функциональной стратификации маршрутной сети наземного пассажирского транспорта с выделением магистральных (транковых) и подвозочных (фидерных) маршрутов. Реализация 	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты, пилотные проекты по внедрению	2014 – 2018 годы	<p>В рамках научно-исследовательской работы ведется подготовка методических рекомендаций по разработке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.</p> <p>Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены нормы, предусматривающие утверждение нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования документов планирования регулярных перевозок, устанавливающих перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с Федеральным законом отнесена к компетенции соответственно уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р “Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом” введен в действие автотранспортный стандарт, устанавливающий показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом.</p> <p>Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации разработан проект функционально-технических требований на создание единой региональной системы по управлению автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, осуществляющим регулярную перевозку пассажиров и багажа (АИС «Управления транспортом»).</p> <p>АИС «Управления транспортом» предназначена для автоматизации процессов контроля пассажирских перевозок, осуществляемых перевозчиками субъекта</p>

	пилотных проектов по внедрению указанной системы			<p>Российской Федерации внутри региона и между регионами.</p> <p>Достижение поставленных перед АИС «Управления транспортом» целей осуществляется решением таких задач как:</p> <ul style="list-style-type: none"> – обеспечение сбора, хранения и передачи мониторинговой информации и подготовки финансовых и статистических отчетов о контролируемом транспорте, а также объектах транспортной инфраструктуры и остановочных пунктах в смежные и внешние информационные системы; – обеспечение возможности интеграции с необходимыми для функционирования АИС «Управления транспортом» и существующими в субъекте Российской Федерации информационными системами, выполняющими задачи по сбору, обработке и хранению мониторинговой информации; – обеспечение возможности интеграции создаваемых автоматизированных систем с существующими информационно-справочными системами, автоматизированными системами оплаты проезда и иными автоматизированными ресурсами перевозчиков, объектов транспортной инфраструктуры и остановочных пунктов, административных органов управления, верхним уровнем ИТС; – разработка единой системы аналитики качества и количества предоставления транспортных услуг населению, контроля выполнения перевозок на наземном пассажирском транспорте. <p>В настоящее время проект методических рекомендаций по разработке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом находится на рассмотрении в отраслевых организациях.</p>
--	--	--	--	---

Таблица 3.4

Цель 4. «Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны».

№ п/п (№пункт а Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (96)	Разработка федерального закона, направленного на создание и регулирование деятельности операторов международных транспортных коридоров	федеральный закон	2016 – 2017 годы	<p>Взаимоотношения транспортных организаций, включая перевозчиков и транспортных экспедиторов, с потребителями транспортных услуг строятся на основе предусмотренных Гражданским кодексом Российской Федерации договоров (договор перевозки различными видами транспорта, договор прямой смешанной перевозки, договор транспортного экспедирования).</p> <p>В рамках данных договоров потребителям транспортных услуг может быть оказан широкий спектр транспортных услуг по организации перевозки и непосредственной доставке груза из пункта отправления в пункт назначения.</p> <p>Вопросы перевозок грузов различными видами транспорта регулируются соответствующими транспортными уставами и кодексами (Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и др.).</p> <p>На сегодняшний день актуальным является вопрос повышения качества транспортных услуг для потребителей и выработки эффективной правовой основы для осуществления мультимодальных перевозок, то есть прямых смешанных (комбинированных)</p>

				<p>перевозок.</p> <p>В целях реализации данной задачи Минтранс России разработан проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»</p> <p>Основной отличительной чертой прямой смешанной перевозки является то, что для ее выполнения пользователю услугами транспортного комплекса нет необходимости оформлять отдельные документы на каждом из участков следования с каждой из транспортных организаций, оказывающих услуги на таком участке, так как перевозка осуществляется по единому договору, заключение которого подтверждается выдачей единого транспортного документа, оформленного на весь путь следования.</p> <p>Положениями статьи 788 Гражданского кодекса Российской Федерации определяется основное содержание и суть договора прямой смешанной перевозки.</p> <p>Детальная регламентация отношений в этой области является предметом разработанного Минтранс России проекта специального федерального закона.</p> <p>В настоящее время отдельные вопросы, связанные с перевозками в прямом (смешанном) сообщении, нашли отражение в некоторых транспортных уставах и кодексах. Но характер содержащихся в них норм о перевозках в прямом смешанном сообщении не позволяет говорить об их системности и способности играть роль правовых основ в области перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. Такое положение является одним из факторов, влияющих на полноценное развитие системы смешанных перевозок.</p> <p>Минтранс России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности».</p> <p>Основными целями законопроекта, разработанного указанной рабочей группой, является актуализация норм и положений Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» в связи с необходимостью защиты государственных интересов на рынке транспортно-экспедиторских услуг, обеспечения своевременной и сохранной доставки грузов в соответствии с договором транспортного экспедирования, ограничения допуска на этот рынок недобросовестных экспедиторов.</p> <p>Упомянутый законопроект, направленный на создание и регулирование деятельности операторов международных транспортных коридоров не имеет самостоятельного предмета правового регулирования, при этом задачи по повышению качества услуг по доставке грузов должны решаться путем подготовки законопроектов «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».</p> <p>Правовая основа для создания рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг на сегодняшний день лежит в области существующего гражданского законодательства, включая его разделы, регулирующие вопросы транспортно-экспедиционных услуг, а также законы, регулирующие транспортную деятельность (Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», УЖТ, КВВТ, КТМ, УАТ и др.).</p>
2 (97)	Сближение и гармонизация транспортных систем стран Содружества Независимых Государств. Реализация инициатив Минтранса России по либерализации рынка транспортных услуг на пространстве Содружества	Многосторонние и двусторонние соглашения по развитию рынка транспортных услуг	2014 – 2016 годы	<p>В 2017 году подписаны документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 31.05.2017 подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении, вступило в силу 14.08.2017; - 02.10.2017 подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в области морского транспорта от 17.09.2013;

	Независимых Государств		<p>- 18.10.2017 в г. Гусаре (Азербайджанская Республика) подписан Протокол между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о строительстве автомобильного моста через реку Самур в районе пунктов пропуска «Яраг-Казмалар» (Российская Федерация) – «Самур» (Азербайджанская Республика) через российско-азербайджанскую государственную границу от 13.08.2013.</p> <p>- 24.10.2017 подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Армения о международном автомобильном сообщении;</p> <p>- 03.11.2017 на заседании Совета глав правительств СНГ подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24.11.2006, разработанный по инициативе Минтранса России в рамках Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств, а также принято Решение «О внесении изменений в Положение о КТС СНГ» относительно передаче ему функций по координации работы в части международных транспортных коридоров и актуализации структуры и финансирования.</p> <p>В 2017 году вступили в силу документы:</p> <p>- 22.06.2017 – Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республикой о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о пунктах пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой от 7 октября 1995 г., заключенное в форме обмена нотами;</p> <p>- 05.07.2017 – Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве в области авиационного поиска и спасания;</p> <p>- 22.09.2017– Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18.10.1996.</p> <p>1. В соответствии с Планом по реализации третьего этапа (2016-2020 гг.) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года продолжается выполнение мероприятий по:</p> <ul style="list-style-type: none"> -совершенствованию рынка транспортных, экспедиторских и других логистических услуг, в том числе путем формирования сети логистических центров, применения эффективных технологий перевозок и создания необходимой транспортной инфраструктуры; - развитию информационных технологий, в том числе разработка и реализация предложений по развитию системы электронного документооборота (технология обмена между участниками транспортного рынка электронными перевозочными документами); - развитию инфраструктуры МТК на территориях государств-участников СНГ; - повышению эффективности функционирования железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска через государственные границы государств-участников СНГ; - разработке предложений по межгосударственным стандартам в области железнодорожного транспорта; - совершенствованию тарифной политики железных дорог государств- участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении в рамках Тарифного соглашения железнодорожных администраций железных дорог государств-участников СНГ от 17.02.1993; - совершенствованию взаимодействия государств-участников СНГ по вопросам межгосударственных
--	------------------------	--	---

			<p>перевозок пассажиров железнодорожным транспортом;</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитию скоростного и организации высокоскоростного движения на сети государств-участников СНГ; - подготовке предложений по дальнейшей либерализации рынка воздушных сообщений государств-участников СНГ; - развитию и расширению сотрудничества государств-участников СНГ в области морского и речного транспорта, включая совершенствование нормативно-правовой базы по организации перевозок пассажиров и грузов, поддержанию необходимого уровня безопасности судоходства, обеспечению взаимодействия в области поиска и спасания людей на море и борьбы против загрязнения моря нефтью и нефтепродуктами; - реализации Основных направлений развития рынка международных автотранспортных услуг от 14 ноября 2008 года; - поддержанию в нормативном состоянии имеющейся сети международных автомобильных дорог государств-участников СНГ, разработка и обеспечение реализации проектов строительства новых автомобильных дорог (в том числе, искусственных сооружений) в международном сообщении. <p>2. Продолжается выполнение мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств - участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении от 29.05.2015. Данная работа осуществляется во взаимодействии с Антитеррористическим центром СНГ и другими органами отраслевого сотрудничества СНГ и предусматривает гармонизацию подходов к:</p> <ul style="list-style-type: none"> - определению угроз совершения . актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры; - дифференциации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на категории; - проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; - разработке требований, планированию и реализации мер по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. <p>В рамках этой деятельности Минтранс России осуществляется подготовка нормативных правовых актов в области транспортной безопасности, с учетом положений указанной Стратегии.</p> <p>Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств 26.05.2017 в г. Казани (Российская Федерация) был утверждён План первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территории государств - участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017 - 2019 годов.</p> <p>Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств (далее - КТС СНГ) определено ответственным исполнителем по выполнению пунктов Плана.</p> <p>3. Приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года.</p> <p>1). Формирование сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ.</p> <p>Осуществляется реконструкция существующих и строительство новых объектов железнодорожной инфраструктуры российских участков международных транспортных коридоров МТК-2 (Берлин - Варшава - Минск - Смоленск - Москва - Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга) и МТК-9 (Хельсинки - Буловская - Санкт-Петербург - Москва - Суземка - Киев - Александрополис, с ответвлением на Минск - Вильнюс - Нестеров - Калининград). Модернизация и дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры предусматривает комплекс технических мероприятий в целях повышения</p>
--	--	--	--

				<p>конкурентоспособности транспортных коридоров и реализации их транзитного потенциала.</p> <p>2). Повышение эффективности тарифной политики</p> <p>Приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г., утвержденных решением Совета глав правительств СНГ от 14.11.2008, предусмотрено проведение государствами - участниками согласованной тарифной политики.</p> <p>3). Устранение негативного влияния административных барьеров при осуществлении международных автомобильных грузовых перевозок.</p> <p>Одним из основных направлений сотрудничества является необходимость разработки мер по унификации предельных весовых параметров (нагрузок) дорожной сети, используемой для международных автомобильных перевозок в государствах-участниках СНГ, с параметрами, применяемыми в странах ЕС.</p> <p>4). Сотрудничество в области организации воздушного движения государств - участников СНГ.</p> <p>Одним из основных механизмов выполняемых в рамках сотрудничества мероприятий является федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)», реализация которой осуществляется путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и позволяет приступить к поэтапному переходу к региональной аэронавигационной системе.</p> <p>На постоянной основе с участием экспертов стран-участников СНГ проводится целенаправленная работа по развитию сети воздушных трасс, внедряются экономически выгодные маршруты и оптимальные эшелоны полета.</p> <p>5). Повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта предусматривает интеграцию российских железных дорог в мировую транспортную систему, что предполагает тесную координацию с морскими торговыми портами в рамках международных транспортных коридоров и создание эффективных «бесшовных» технологий перевозок внешнеторговых грузов. Решением существующих проблем организации взаимодействия нескольких видов транспорта остается дальнейшее формирование логистических центров, глобальной задачей которых является ускорение продвижения материальных потоков, снижение суммарных затрат грузоотправителей и грузополучателей грузов.</p>
3 (98)	<p>Осуществление комплекса мер, направленных на реализацию политики по открытию внутренних водных путей для захода судов под флагами иностранных государств</p>	2014 – 2018 годы	2014 – 2018 годы	<p>Распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р утверждены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств; - перечень внутренних водных путей Российской Федерации, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств. <p>Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 31.10.2013 № 2012-р и от 30.06.2015 № 1243-р в указанные перечни были внесены изменения и дополнения.</p> <p>К настоящему времени свыше 40 речных портов России открыты для захода судов под флагами иностранных государств. Ежегодно на основании обращений компетентных органов государств Минтранс России готовит проекты решений Правительства о проходе судов под иностранным флагом по ВВП. Суда Казахстана, Азербайджана ежегодно осуществляют проход, например, из Астрахани в Ростова-на-Дону и Санкт-Петербург.</p>
4 (99)	<p>Разработка мероприятий по использованию транзитного потенциала внутренних водных путей для транзитного прохода судов под иностранным флагом.</p>	Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года	2014 – 2016 годы	<p>Предусматривается завершение строительства к 2020 году Багаевского гидроузла на реке Дон и к 2021 году Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». В результате осуществления данных инфраструктурных проектов снимутся ограничения на внутренних водных</p>

				<p>путях Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части Российской Федерации протяженностью 3,3 тыс. км. Кроме того, поэтапный переход на нормативное содержание ВВП и СГТС с 2018 года позволит в дальнейшем обеспечить улучшение качественных характеристик ВВП Российской Федерации.</p> <p>Строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов позволит снять ограничения на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации протяженностью 3,3 тыс. км и создать условия для обеспечения сквозного судоходства между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.</p> <p>В результате осуществления данных инфраструктурных проектов снимутся ограничения на внутренних водных путях Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части Российской Федерации протяженностью 3,3 тыс. км. Кроме того, поэтапный переход на нормативное содержание ВВП и СГТС с 2018 года позволит в дальнейшем обеспечить улучшение качественных характеристик ВВП Российской Федерации.</p>
5 (101)	Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)	двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения	2014 – 2018 годы	<p>В рамках Евразийского экономического союза продолжается работа по формированию общего рынка автотранспортных услуг в части имплементации в российское законодательство изменений, необходимых для начала реализации Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы, утвержденной Решением Высшего Евразийского экономического совета № 13 от 08.05.2015.</p> <p>Минтранс России была проведена работа по подготовке и согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации проектов федеральных законов «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и «О внесении изменения в статью 11.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».</p> <p>Проект федерального закона в части регулирования контроля за осуществлением каботажных перевозок внесен в Правительство Российской Федерации письмом от 14.07.2017 № ЕД-10/10112.</p> <p>Доработанные законопроекты с учетом замечаний Правительства Российской Федерации 01.11.2017 получили положительное заключение Государственно-правового управления Президента Российской Федерации и в настоящее время подготовлены для рассмотрения на Комиссии Правительства Российской Федерации по законопроектной деятельности. В случае одобрения указанные законопроекты будут внесены в Государственную Думу Российской Федерации, которая рассмотрит их в соответствии с установленной процедурой.</p> <p>Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 16.12.2017 № 2842-р и от 16.12.2017 № 2843-р законопроекты внесены в Государственную Думу.</p> <p>Рассмотрение законопроектов в первом чтении запланировано на июнь 2018 г.</p> <p>Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 утверждены Основные направления транспортной политики (далее – Основные направления), что позволило объединить усилия и приступить к системной работе, направленной на достижение задачи, поставленной Президентами – снятие имеющихся ограничений на перевозки всеми видами транспорта до 2025 года.</p> <p>В развитии положений Основные направлений</p>

				<p>Решениями Евразийского межправительственного совета от 14.08.2017 № 2 и от 25.10.2017 утверждены планы мероприятий («дорожные карты») по реализации Основных направлений, предусматривающие конкретные меры по созданию в ЕАЭС единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в сфере транспорта.</p> <p>В соответствии с распоряжением Евразийского межправительственного совета от 14.08.2017 осуществлялась работа по созданию международного органа по расследованию авиационных происшествий.</p> <p>Во исполнение поручения Евразийского межправительственного совета № 14 от 25.10.2017 относительно подготовки к подписанию Соглашения о судоходстве, в Российской Федерации завершены процедуры его внутрисоветского согласования и издано распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.12.2017 № 2933-р «О подписании Соглашения о судоходстве».</p>
6 (103)	<p>Обеспечение равновыгодного паритета российских международных перевозчиков с иностранными перевозчиками на основе создания благоприятного налогового режима, проведения политики разумного протекционизма и обеспечения правовой защищенности перевозчиков</p>	<p>федеральный закон, ведомственные нормативные акты</p>	<p>2014 – 2018 годы</p>	<p>За 2017 год проведено 15 заседаний Смешанных комиссий по вопросам международного автомобильного сообщения с транспортными ведомствами Греции, Финляндии, Беларуси, Ирана, Литвы, Армении, Казахстана, Турции, Узбекистана, Польши, Венгрии, Сербии, Италии, Словении.</p> <p>В июле 2017 г. проведено заседание Рабочей группы по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая. В ходе указанных переговоров обсуждались проблемные вопросы, возникающие у российских автомобильных перевозчиков при осуществлении перевозок по территориям иностранных государств.</p> <p>12-13 октября 2017 г. в г. Москве проведено заседание Группы по автомобильному транспорту Международного транспортного форума с участием более чем 30 государств.</p> <p>20.01.2017 ратифицировано всеми договаривающимися сторонами (Россия, Китай, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан) подписанное 12.09.2014 Соглашение между Правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. В мае 2017 г. в г. Пекине состоялось организационное заседание Совместной комиссии в рамках Соглашения ШОС. Российская сторона предложила с 2018 г. открыть проходящий по территории Российской Федерации маршрут № 1 Соглашения ШОС и часть маршрута № 4, а также определить по 200 разрешений для каждого государства-члена ШОС на 2018 г. С учетом отсутствия согласованных мнений всех сторон запланированное на ноябрь 2017 г. в г. Санкт-Петербурге первое заседание Совместной комиссии не состоялось.</p> <p>24.03.2017 вступило в силу соглашение путем обмена нотами о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Сербии о международном автомобильном сообщении в части применения безразрешительного порядка автомобильных перевозок грузов.</p> <p>31.05.2017 в г. Лейпциге подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении и вступит в силу 14.08.2017.</p> <p>Издано распоряжение Правительства Российской Федерации от 20.06.2017 № 1297-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Тунисской Республики о международном автомобильном сообщении».</p> <p>5-6 апреля 2018 прошли экспертные консультации, по итогам которых в протоколе появилась запись о проведении консультаций и подготовке к подписанию Соглашения.</p> <p>24.10.2017 в г. Ереване подписано Соглашение между</p>

				<p>Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Армения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>24.10.2017 в г. Москве подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр о международном автомобильном сообщении.</p> <p>14.12.2017 в г. Хельсинки подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о международном автомобильном сообщении от 27.10.1995.</p> <p>Ведется активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении (Киргизия, Китай, Литва, Украина, Финляндия, Болгария, Казахстан) в части введения разрешительного порядка осуществления перевозок, недискриминационного подхода в области дорожных сборов, соответствия правовой базе Евразийского экономического союза.</p> <p>В 2017 году подготовлены проекты российской стороны межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с Турцией, Южной Кореей, Республикой Пакистан, Ливанской Республикой, Республикой Ирак, Марокко и направлены на согласование компетентным органам указанных государств.</p> <p>3-4 мая 2018 г. прошли переговоры с марокканской стороной по итогам которых согласован текст проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>24-25 мая 2018 г. планируются переговоры с турецкой стороной по обсуждению проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>Письмом от 07.05.2018 № МС-10/6559 Минтранс России внес предложение о подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении. (ДТ).</p>
7 (104)	Совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок	федеральный закон, постановления Правительства Российской Федерации	2014 – 2018 годы	<p>В целях совершенствования законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок в 2017 году были подготовлены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проект Федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в части: <ul style="list-style-type: none"> уточнения термина «многостороннее разрешение» и дополнение требований по получению/сдаче учетных талонов); регулирования контроля за осуществлением каботажных перевозок; установления требования о наличии у иностранного перевозчика учетного талона; установления порядка осуществления перевозок военных грузов транспортными средствами Министерства обороны Российской Федерации. - проект федерального закона прошел в установленном порядке процедуру общественного обсуждения на сайте regulation.gov.ru., проходит процедуру согласования с федеральными органами исполнительной власти. <p>Проект Федерального закона внесен в Правительство Российской Федерации письмом от 09.04.2018 № МС-10/4899</p> <ul style="list-style-type: none"> - проект федерального закона в части регулирования контроля за осуществлением каботажных перевозок одобрен Правительством Российской Федерации для внесения в Государственную Думу Российской Федерации (издано распоряжение Правительства Российской Федерации от 16.12.2017 № 2842-р). <p>Издано постановление Правительства Российской Федерации от 24.04.2018 № 495«О внесении изменений в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных</p>

				<p>перевозок».</p> <p>Кроме этого, в целях выполнения мероприятия проводится анализ правоприменительной практики, в т.ч. в целях выявления пробелов в законодательстве, которые используют недобросовестные иностранные перевозчики. По итогам проведенной работы готовятся предложения по подготовке проектов федеральных законов, постановлений Правительства Российской Федерации, ведомственных актов Минтранса России, направленных на повышение эффективности контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок.</p>
8 (105)	Совершенствование деятельности Российского международного реестра судов	ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>30.12.2017 вступили в силу Правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов, утвержденные приказом Минтранса России от 19.05.2017 № 191.</p>
9 (107)	Создание в рамках Евразийского экономического союза системы статистического учета и информационного обеспечения в сфере воздушного транспорта в части парка воздушных судов, учета показателей деятельности, показателей безопасности полетов, экологической безопасности	межправительственное соглашение, постановление Правительства Российской Федерации	2015 - 2017 годы	<p>При корректировке Транспортной стратегии предлагается по пункту 107 установить головным исполнителем Минэкономразвития России, исходя из того, что в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 21.10.2015 № 1126 координацию организационного обеспечения участия Российской Федерации в мероприятиях, проводимых по линии Евразийской экономической комиссии осуществляет Минэкономразвития России.</p>

Цель 5. «Повышение уровня безопасности транспортной системы»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (108)	Обеспечение реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» за счет выполнения системы правовых экономических, организационных и иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, а также повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности	Доклад в Правительственную комиссию по транспорту	ежегодно	<p>В рамках проведенной работы в области нормативного правового обеспечения транспортной безопасности в 2017 году Правительством Российской Федерации принято 7 постановлений и 2 распоряжения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - постановление Правительства Российской Федерации от 21.02.2017 № 217 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности» (в части внесения изменений в Перечень объектов транспортной инфраструктуры, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации 18.07.2016 № 686; - постановление Правительства Российской Федерации от 05.04.2017 № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов». - постановление Правительства Российской Федерации от 08.04.2017 № 425 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросу аттестации сил обеспечения транспортной безопасности». - постановление Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта»; - постановление Правительства Российской Федерации от 23.05.2017 № 611 «О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»; - постановление Правительства Российской Федерации от 19.12.2017 № 1586 «О внесении изменений в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации и Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности»; - постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2017 № 1697 «О внесении изменений в перечень участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры»; - распоряжение Правительства Российской Федерации от 26.01.2017 № 100-р «Об определении ФГУП «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» единственным исполнителем осуществляемой закупки работ, связанных с проведением инженерных изысканий, проектированием и оснащением инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности транспортного перехода через Керченский пролив в рамках мероприятия «Обеспечение транспортной безопасности в части оснащения объекта «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив»; - распоряжение Правительства Российской Федерации

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>от 02.12.2017 № 2703-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 26.01.2017 № 100-р».</p> <p>Минюстом России зарегистрировано 8 ведомственных приказов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - приказ Минтранса России от 02.03.2017 № 71 «О внесении изменений в Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 01.04.2015 № 145»; - приказ Минтранса России от 02.03.2017 № 75 «О признании утратившими силу приказов Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»; - приказ Минтранса России от 16.03.2017 № 104 «О внесении изменений в административные регламенты в области обеспечения транспортной безопасности, утвержденные приказами Министерства транспорта Российской Федерации»; - приказ Минтранса России от 20.06.2017 № 232 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; - приказ Минтранса России от 04.09.2017 № 354 «О внесении изменений в Требования к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.08.2014 № 231»; - приказ Минтранса России от 03.10.2017 № 403 «О признании утратившими силу приказов Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»; - приказ Минтранса России от 30.10.2017 № 467 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта и метрополитена»; - приказ Минтранса России от 01.11.2017 № 469 «Об утверждении Перечня оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение на территорию участков земли, водного пространства и расположенные на указанных участках здания, строения, сооружения, иные предусмотренные частью 7 статьи 6 Федерального закона от 13.07.2015 № 221-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со строительством,

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами, и объектов инженерной инфраструктуры федерального и регионального значения на Таманском и Керченском полуостровах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» объекты».
2 (112)	Разработка пакета нормативных правовых документов по совершенствованию системы профессиональной подготовки водителей с учетом конкретных видов перевозок пассажиров и грузов (международных, опасных грузов и др.)	нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты	2014 - 2015 годы	<p>Изданы приказы Минтранса России, касающиеся ДОПОГ:</p> <p>от 21.09.2016 № 273 «Об утверждении типовых программ профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов» (зарегистрировано в Минюсте России 17.01.2017 № 45254);</p> <p>от 23.11.2016 № 358 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 15.02.2017, регистрационный № 45647);</p> <p>от 23.11.2016 № 359 «Об утверждении Административного регламента ФСНТ предоставления государственной услуги по выдаче разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащих условия перевозки опасных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 07.04.2017, регистрационный № 46298);</p> <p>от 18.05.2017 № 190 «Об утверждении Правил категорирования автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 07.08.2017, регистрационный № 47691);</p> <p>от 13.09.2017 № 358 «О внесении изменений в Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18.02.2013 № 52» (зарегистрирован Минюстом России 09.10.2017, регистрационный № 48474);</p> <p>В настоящее время Минтрансом России подготовлен и проходит необходимые процедуры внутриведомственного и межведомственного согласования проект приказа Минтранса России, касающийся ДОПОГ, «О внесении изменений в Порядок проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 09.07.2012 № 203».</p> <p>Изданы приказы Минтранса России в части профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков:</p> <p>от 31.03.2016 № 87 «Об утверждении порядка</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика» от 14.05.2015 № 172 «Об утверждении типовой программы профессионального обучения повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, типовой дополнительной профессиональной программы повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении, программы дополнительного обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении, программы дополнительного обучения специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении».</p> <p>Разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» в части допуска к управлению транспортными средствами водителей при осуществлении ими предпринимательской или трудовой деятельности».</p>
3 (113)	<p>Разработка нормативных правовых актов, учитывающих включение требований по квалификации водителей и персонала в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке международных перевозок пассажиров и грузов, предусматривающие необходимость обучения и получения сертификата профессиональной компетентности на основе требований Международного союза автомобильного транспорта</p>	<p>постановление Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты</p>	2014 - 2015 годы	<p>Разработан проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» в части допуска к управлению транспортными средствами водителей при осуществлении ими предпринимательской или трудовой деятельности».</p> <p>Законопроект согласован Минтрудом России (от 04.12.2017 № 14-2/10/В-9610). В связи с замечаниями МВД России и Минобрнауки России (от 21.11.2017 № 1/14415, от 24.11.2017 № ЛО-2282/06 соответственно) 27.12.2017 состоялись согласительные совещания, по итогам которых 30.01.2018 с МВД России и Минобрнауки России подписаны протоколы и таблицы разногласий. По итогам совещания с Минэкономразвития России от 26.03.2018 (об оценке регулирующего воздействия) в Минэкономразвития России направлены протокол и таблица разногласий. 03.11.2017 в рамках заседания Совета глав правительств Содружества Независимых Государств главами правительств Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики, Российской Федерации подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ.</p>
4 (114)	<p>Внесение поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог), включая неоплату проезда пользователем</p>	федеральный закон	2014 - 2015 годы	<p>Минтранс России доработан законопроект, включающий концепцию безбарьерной оплаты проезда по платным автомобильным дорогам.</p> <p>В соответствии с пунктом 1.5.3 сетевого плана-графика мероприятий по реализации проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (ЦКАД), утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым от 19 мая 2017 г. № 3389п-П9, Министерство транспорта Российской Федерации совместно с Государственной компанией «Автодор» представило на рассмотрение доработанные на основании решений, принятых на совещании у Министра Российской Федерации М.А. Абызова (протокол от 23 октября 2017 г. № АМ-П36-130пр), предложения по созданию системы взимания платы</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				за проезд ЦКАД с учетом всесторонней оценки рисков, включая предложения по основным технологическим решениям, организационно-правовой и финансовой моделям и плану мероприятий (далее – предложения по созданию системы).
5 (122)	Разработка предложений по расширению сфер применения современных технических средств контроля, в том числе дистанционного, за режимом движения автотранспортных средств, а также режимом труда и отдыха водителей	ведомственные нормативные акты	2014 - 2016 годы	Изданы приказы Министерства транспорта Российской Федерации: от 20.02.2017 № 55 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13.02.2013 № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (зарегистрирован в Минюсте России 04.05.2017, рег. № 46596); от 05.06.2017 № 212 «О внесении изменения в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20.08.2004 № 15» (зарегистрирован в Минюсте России 19.06.2017, рег. № 47064); от 26.07.2017 № 277 «О внесении изменений в приказы Министерства транспорта Российской Федерации» (зарегистрирован в Минюсте России 09.11.2017, рег. № 48821). Минтранс России разработаны проекты федеральных законов «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», которые 12.04.2018 направлены на заключение в Минюст России и ИЗИСП Минюст России письмами от 18.04.2018 № 07/52661-ВФ, № 07/52660 -ВФ представил заключения с замечаниями на законопроекты.
6 (123)	Регламентация вопросов дислокации на функционирующих и создаваемых объектах транспортной инфраструктуры подразделений органов внутренних дел, обеспечивающих общественную безопасность на транспорте, включая обеспечение необходимыми служебными и подсобными помещениями, определение норм по их содержанию и ремонту, установление штатной численности органов внутренних дел на транспорте для обслуживания объектов транспортной инфраструктуры, в том числе метрополитенов	распоряжение Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты	2014 – 2016 годы	Принят Федеральный закон от 23.06.2016 № 201-ФЗ «О внесении изменений в статью 12 Федерального закона «О транспортной безопасности» и статью 48 Федерального закона «О полиции» (в части предоставления на объектах транспортной инфраструктуры служебных и подсобных помещений органам и подразделениям полиции и федеральной службы безопасности).
7 (127)	Обеспечение безопасности движения на сети платных автомобильных дорог за счет применения	программа деятельности Государственной компании	2013 – 2018 годы	В 2017 году реализованы следующие мероприятия, предупреждающие столкновения транспортных средств: -Установка металлического барьерного ограждения, обеспечивающего безопасность дорожного движения

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	<p>технических решений, снижающих риск аварийных ситуаций, включая применение дорожных знаков (в том числе знаков переменной информации), разметки, ограждений, современных элементов инженерного оборудования и обустройства дорог, автоматизированных систем управления дорожным движением и интеллектуальных транспортных систем</p>	<p>«Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года</p>		<p>общей протяженностью 575,8 км; -Установка ограждения барьерного аналогичного типу Нью-Джерси, обеспечивающего безопасность дорожного движения общей протяженностью 569 км; -Устройство наружного освещения на элементах обустройства автомобильных дорог общей протяженностью 214,2 км; -Устройство стационарного искусственного освещения более чем на 65 наземных пешеходных переходах; Реализовано устройство краевой шумовой разметки, предупреждающей сон за рулем вдоль платных участков автомобильных дорог.</p> <p>Кроме того, по состоянию на 31.12.2017 выполнены следующие мероприятия по обеспечению безопасности движения на сети платных автомобильных дорог:</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство шумозащитных экранов; - установка металлического барьерного ограждения, обеспечивающего безопасность дорожного движения; - установка сетчатого ограждения вдоль полосы отвода автомобильной дороги М-4 «Дон», обеспечивающая проникновение диких животных на проезжую часть автомобильной дороги; - установка дорожных знаков; - реконструкция и строительство площадок отдыха для участников транспортного движения по автомобильной дороге; - строительство переходно-скоростных полос, обеспечивающих безопасность дорожного движения; - устройство водоотвода с проезжей части автомобильной дороги; - строительство надземных пешеходных переходов, обеспечивающих безопасность пешехода; - переустройство автобусных остановок; - устройство тротуаров в населенных пунктах; - устройство коммуникаций вдоль автомобильной дороги; - установка автоматической системы управления дорожным движением; - устройство наружного освещения на переходно-скоростных полосах и площадках отдыха; - проведение ремонтных работ линии наружного освещения автомобильной дороги; - установлен автоматический противогололедный комплекс.
8 (128)	<p>Создание и развитие системы специализированного метеорологического обеспечения на сети скоростных автомобильных дорог, совершенствование методов прогнозирования и оперативного учета метеословий</p>	<p>программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года</p>	2014 – 2018 годы	<p>На сети автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании «Автодор» создана система специализированного метеорологического обеспечения, включающая такие мероприятия, как:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на автомобильных дорогах установлено более 95 автоматических дорожных метеостанций, как в составе комплексных пунктов дорожного мониторинга, так и в составе автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) и в составе автоматических систем противогололедной обработки; - во все проекты на создание систем АСУДД (в рамках строительства, реконструкции и комплексного обустройства) включено создание подсистем метеобезопасения; - в договоры на выполнение комплекса работ по содержанию участков автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» включено выполнение следующих видов работ: ежемесячная техническая поддержка и развитие аппаратно-программного комплекса "объединенный центр управления производством", включающий в себя содержание, техническое обслуживание, модернизацию

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				и передачу данных комплексных пунктов дорожного мониторинга, включающий в себя получение информации от метеорологических центров.
9(129)	Организация проведения оценки уязвимости всех объектов транспортной инфраструктуры на сети скоростных автомобильных дорог и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности на всех объектах сети	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	<p>Проведена оценка уязвимости 53 объектов транспортной инфраструктуры на автомобильной дороге М-4 «Дон». В рамках реализации мер по обеспечению транспортной безопасности в 2017 году начато выполнение мероприятий по:</p> <ul style="list-style-type: none"> - оснащению инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения транспортной безопасности 30-ти объектов транспортной инфраструктуры на автомобильной дороге М-4 «Дон». В настоящее время инженерно-техническими средствами оснащены 10 объектов. - аттестации должностных лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Свидетельства о прохождении аттестации получено двумя сотрудниками Государственной компании. - охране (защите) 10-ти объектов транспортной инфраструктуры. (Срок исполнения – постоянно). - организации работы по разработке проектной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры в рамках объектов строительства и реконструкции (ЦКАД, М-11 «Москва-Санкт-Петербург, М-3 «Украина»). - организации работы по разработке проектной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры на объектах, находящихся в доверительном управлении Государственной компании «Автодор» автомобильных дорог М-1 «Беларусь», М-4 «Дон». - организации продолжения работы по аттестации должностных лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры и на объектах транспортной инфраструктуры.
10(130)	Создание системы автоматического весового контроля автотранспорта в движении по сети скоростных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	<p>Введен в эксплуатацию автоматизированный пункт весового и габаритного контроля транспортных средств (САПВГК) в движении на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» с модернизацией существующего стационарного пункта весового контроля на км 456 (Смоленская область).</p> <p>Введен в эксплуатацию автоматизированный пункт весового и габаритного контроля транспортных средств в движении на км 1091 автомобильной дороги М-4 «Дон». Заключены договоры на выполнение комплекса работ и оказание услуг по устройству пунктов автоматизированного весового и габаритного контроля транспортных средств в движении на автомобильных дорогах М-4 «Дон», М-3 «Украина» (с модернизацией существующих стационарных пунктов весового контроля)).</p> <p>Планируется размещение САПВГК транспортных средств в движении на автомобильных дорогах: М-3 «Украина» на участке км 361- км 410 (Брянская область) и двух пунктов весогабаритного контроля на М-1 «Беларусь» на км 164 и км 371+500 Смоленская область. (Срок исполнения -III квартал 2018 г.).</p>
11 (131)	Обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры, находящейся в доверительном управлении государственной компании «Российские	Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный	2014 – 2018 годы	В 2017 году проведено оснащение отдельными инженерно-техническими средствами безопасности 12 объектов транспортной инфраструктуры, в том числе: 10 объектов в Московской области, 2 объекта в Ростовской области, находящихся в доверительном управлении Государственной компании от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования, современных

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	автомобильные дороги», от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования, современных инновационных инженерно-технических средств проведения соответствующей организационной работы в кадровой сфере	период (2010 – 2019 годы), стратегия развития государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года.		инновационных инженерно-технических средств. В 2011-2017 годах Государственной компанией «Автодор» изданы локальные акты, регулирующие отношения в кадровой сфере в части вопросов обеспечения транспортной безопасности.
12 (132)	Разработка эффективной системы обеспечения, предупреждения, выявления, пресечения и устранения последствий актов незаконного вмешательства в работу объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Государственной компании «Российские автомобильные дороги»	Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года.	2014 – 2018 годы	<p>Проводятся работы по объединению объектов транспортной инфраструктуры оптоволоконными линиями связи (ВОЛС) и организация передачи информации с инженерно-технических систем (средств) в ситуационный центр Государственной компании «Автодор».</p> <p>Мероприятие выполняется – заключен договор от 02.10.2017 № ДЭиБДД-2017-1226 на работы по подключению инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры к магистральной сети передачи данных автомобильной дороги М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска» на участке км 21 – км 225, Московская область.</p> <p>Проводятся работы по созданию досмотрового радиометрического комплекса в Краснодарском крае (Кушевский район) в районе км 1122 – км 1123 автомобильной дороги М-4 «Дон».</p> <p>Мероприятие выполняется – заключен договор от 26.07.2017 № ДЭиБДД-2017-896 на выполнение работ по строительству объекта «Автомобильная дорога М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска. Пилотный проект использования досмотрового радиометрического комплекса на автомобильной дороге М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска</p> <p>.В целях разработки эффективной системы обеспечения, предупреждения, выявления, пресечения и устранения последствий актов незаконного вмешательства в работу объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и ТС Государственной компанией при оснащении ОТИ применены следующие инженерно-технические системы (средства):</p> <ul style="list-style-type: none"> – система инженерно-технической укреплённости ОТИ; – система передачи данных на ОТИ; – система пожарной сигнализации на ОТИ; – средства обнаружения проникновения на ОТИ; – система мониторинга транспортных средств на ОТИ; – система и средства оповещения на ОТИ; – система оперативной связи на ОТИ; – система охранного телевидения на ОТИ; – система электропитания и охранного освещения на ОТИ. – осуществляется круглосуточная охрана на 8-ми ОТИ подразделениями ФГУП «УВО Минтранса России» (постоянно). <p>Устранение последствий актов незаконного вмешательства осуществляется при взаимодействии ФГУП «УВО Минтранса России», а также подрядных организаций, осуществляющих содержание ОТИ, с территориальными органами МВД России, МЧС</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>России, ФСБ России. Планируется проведение работ по объединению ОТИ оптоволоконными линиями связи (ВОЛС) и организация передачи информации с инженерно-технических систем (средств) в Ситуационный центр Государственная компания «Автодор».</p>
13 (133)	<p>Приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения.</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2020 годы	<p>Приказом Минтранса России от 10.05.2017 №184 утвержден Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по надзору за обеспечением сохранности автомобильных дорог федерального значения. Реализация данного пункта осуществляется в рамках мероприятия Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения (кассовые расходы за 2017 г. составили 251,7 млрд. рублей, или 99,5 % годового объема), в том числе мероприятия подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848, по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения (кассовые расходы за 2017 г. составили 4,2 млрд. рублей или 98,4 % годового объема бюджетных ассигнований). Издан приказ Минтранса России от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог» (зарегистрирован Минюстом России 24.05.2013, регистрационный № 28505). Обустройство автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения осуществляется в рамках мероприятий Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения, а также мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. За период с 01.01.2015 по 31.12.2017 выполнены следующие мероприятия по обеспечению безопасности движения на сети платных автомобильных дорог: - строительство шумозащитных экранов общей протяженностью 31,4 км; - установка металлического барьерного ограждения, обеспечивающего безопасность дорожного движения общей протяженностью 575,8 км; - установка сетчатого ограждения вдоль полосы отвода автомобильной дороги М-4 «Дон», предотвращающего проникновение диких животных на проезжую часть автомобильной дороги общей протяженностью 3145,2 км; - установка 4502 дорожных знаков и указателей; - установка ограничения барьерного (аналогичного типу Нью-Джерси), обеспечивающего безопасность дорожного движения общей протяженностью 569 км; - реконструкция и строительство площадок отдыха для участников транспортного движения по автомобильной дороге; - строительство 101 переходно-скоростных полос, обеспечивающих безопасность дорожного движения; - устройство водоотвода с проезжей части</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>автомобильной дороги;</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство 7 надземных пешеходных переходов, обеспечивающих безопасность пешехода; - переустройство 10 автобусных остановок; - устройство тротуаров в населенных пунктах 16,54 км; - устройство коммуникаций вдоль автомобильной дороги; - установка автоматической системы управления дорожным движением; - устройство наружного освещения на переходно-скоростных полосах общей протяженностью 214,2 км и площадках отдыха; - проведение ремонтных работ линии наружного освещения автомобильной дороги; - установка автоматического противогололедного комплекса.
14 (134)	<p>Повышение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов за счет совершенствования организации дорожного движения и внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также своевременное (экстренное) информирование и управление действиями в условиях инцидентов, нештатных и чрезвычайных ситуаций</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2020 годы	<p>Издан приказ Минтранса России от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» (зарегистрирован в Минюсте России 17.06.2015, рег. № 37685). 29.12.2017 принят Федеральный закон № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Осуществляется подготовка следующих проектов приказов Минтранса России:</p> <ul style="list-style-type: none"> «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»; «Об утверждении классификации работ по организации дорожного движения»; «Об утверждении Порядка осуществления мониторинга дорожного движения на территории Российской Федерации»; «О внесении изменений в Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17.03.2015 № 43»; «Об утверждении нормативов денежных затрат на выполнение работ и услуг в области организации дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения и правилах их расчета». <p>Кроме того, осуществляется подготовка проекта постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении Порядка определения и ведения учета основных параметров дорожного движения при организации дорожного движения».</p>
15 (135)	<p>Развитие средств информационного обеспечения безопасности на внутренних водных путях, внедрение электронных навигационных карт, создание речной информационной системы на внутренних водных путях</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2020 годы	<p>Во исполнение подпункта «и» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 06.09.2016 № Пр-1741ГС Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозиным утвержден Комплексный план по расширению использования электронных навигационных карт внутренних водных путей и оснащению судов внутреннего и смешанного плавания (река-море) аппаратурой спутниковой навигации на основе системы ГЛОНАСС от 04.07.2017 № 4655п-П9.</p>
16 (137)	<p>Создание эффективной государственной системы мониторинга и управления безопасностью на транспорте</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Подготовлены и представлены в установленном порядке предложения по корректировке подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» с учетом параметров сводной бюджетной росписи Федерального дорожного агентства по состоянию на 01.07.2016. Ежемесячно осуществляется представление докладов по вопросам мониторинга деятельности субъектов транспортной инфраструктуры Республики Крым</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				и города Севастополь.
17 (138)	Внедрение на объектах транспорта современных интегрированных систем обеспечения технической и технологической безопасности	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы .	<p>В соответствии с требованиями Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 годаи резолюций Международной морской организации прибрежные государства должны предпринимать мерыпо обеспечению безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, поиска и спасания терпящих бедствия судов, защиты морской окружающей среды в морских водах, прилегающих к их побережьям, от возможного неблагоприятного воздействия морского судоходства.</p> <p>Техническая и технологическая безопасность обеспечивается системами безопасности мореплавания:</p> <ul style="list-style-type: none"> – морская дифференциальная подсистема глобальных навигационных спутниковых систем (ДГНСС) ГЛОНАСС/GPS - для обеспечения возможности высокоточного определения местоположения судов в прибрежных районах; – системы управления движением судов (СУДС), обеспечивающие соблюдение правил плавания в зонах их действия; – глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). <p>Периодическое планомерное обновление оборудования СОБМ обеспечивается в рамках мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».</p> <p>В 2016 году выполнены проектные работы по техническому перевооружению объектов ГМССБ порта Махачкала, объектов морского района А1 ГМССБ порта Севастополь, системы управления движением судов порта Керчь.</p> <p>Начаты проектные работы по реконструкции объектов СОБМ в порту Феодосия, по реконструкции объектов Региональной СУДС Финского залива 3-й этап, а также работы по реконструкции объектов Региональной СУДС Финского залива 2-й этап.</p> <p>В 2016 году были введены в эксплуатацию земная станция спутниковой связи «Марсат-4» и российский наземный сегмент системы спутниковой связи Иридиум – станция сопряжения.</p> <p>Для обеспечения технологического процесса обработки судов также используется информационная система государственного портового контроля (portcall.marinet.ru).</p> <p>Внедрение на объектах транспорта современных интегрированных инженерно-технических средств, систем обеспечения транспортной безопасности в сфере компетенции Росавтодора осуществляется при реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».</p>
18 (141)	Развитие автоматизированных средств и информационных систем надзора и контроля в сфере транспорта, в том числе дистанционного контроля	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Выполнены работы по монтажу и пуско-наладке аппаратно-программного комплекса Автоматизированной информационной системы «ЕСТР» (АИС «ЕСТР»).</p> <p>В 2018 году планируется передача АИС «ЕСТР» в оперативное управление и эксплуатацию ФБУ «Росавтотранс».</p> <p>В настоящее время Федеральным агентством по управлению государственным имуществом рассматривается вопрос о передаче АИС «ЕСТР» в оперативное управление и эксплуатацию ФБУ «Росавтотранс». Передачу имущества планируется завершить до 31.08.2018. Выполнены работы</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				по созданию функциональных подсистем автоматизированной информационной системы «Тахографический контроль» (АИС ТК) в части использования данных, получаемых с помощью тахографов в целях фиксации нарушений правил дорожного движения и привлечения нарушителей к административной ответственности. В стадии подготовки технические задания и конкурсные документации на закупку оборудования, монтаж и аттестацию функциональных подсистем АИС ТК. Мероприятия по информатизации на 2018 год находятся на стадии согласования.
19 (146)	Повышение технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Допуск подвижного состава на пути общего пользования осуществляется в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286.</p> <p>Согласно норм указанных Правил ремонт железнодорожного подвижного состава, в том числе и его составных частей, должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей.</p> <p>Ежегодно проводятся работы по обследованию производства предприятий железнодорожного транспорта с целью присвоения или расширения действия условного номера клеймения, в том числе и проведение планового контроля применения ранее присвоенных условных номеров клеймения не реже одного раза в три года.</p> <p>В 2017 году совершено более 500 выездов по обследованию производственных площадей предприятий, присвоено 220 новых условных номеров клеймения.</p> <p>За 2017 год ФБУ «РС ФЖТ» - Органом по сертификации на железнодорожном транспорте проведены работы по подтверждению соответствия.</p> <p>В обязательной сфере выдано:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 387 сертификата соответствия на соответствие требованиям технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта (далее - ТР ТС); - зарегистрировано 353 декларации о соответствии требованиям ТР ТС. <p>В добровольной сфере выдано 105 сертификатов соответствия, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 60 сертификатов соответствия на продукцию; - 11 сертификатов соответствия на систему менеджмента качества; - 34 сертификатов соответствия на производство по ремонту технических средств железнодорожного транспорта.
20 (147)	Проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценка уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Федеральными агентствами на плановой основе проводятся работы по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценке уязвимости, реализации планов обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>Федеральными агентствами по видам транспорта в рамках возложенных на них государственных функций проводится категорирование ОТИ и ТС, утверждение оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.</p> <p>Данный процесс имеет постоянный характер и осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации на основании представленной в компетентные органы в области обеспечения</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры информации и материалов.</p> <p>По состоянию на 31.12.2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> - на морском и речном транспорте присвоены категории 2505 ОТИ и 15881 ТС, утверждена 2131 оценка уязвимости ОТИ и 9236 оценок уязвимости ТС, утверждено 1169 планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 5078 планов обеспечения транспортной безопасности ТС; - на метрополитенах присвоены категории 830 ОТИ, утверждена 791 оценка уязвимости ОТИ и 761 план обеспечения транспортной безопасности ОТИ; - на железнодорожном транспорте присвоены категории 13715 ОТИ и 41828 ТС, утверждено 9940 оценок уязвимости ОТИ и 31434 оценки уязвимости ТС, утверждено 2343 плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 95 планов обеспечения транспортной безопасности ТС; - в сфере дорожного хозяйства присвоены категории 31095 ОТИ, утверждено 17139 оценок уязвимости ОТИ и 3039 планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ; - на автомобильном транспорте присвоены категории 1162 ОТИ и 238655 ТС, утверждено 1162 оценки уязвимости ОТИ и 13199 оценок уязвимости ТС, утверждено 328 планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 1240 планов обеспечения транспортной безопасности ТС; - на воздушном транспорте присвоены категории 657 ОТИ и 4710 ТС, утверждено 600 оценок уязвимости ОТИ и 560 оценок уязвимости ТС, утверждено 402 плана обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 244 плана обеспечения транспортной безопасности ТС.
21 (148)	<p>Оснащение объектов транспорта современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.</p> <p>Повышение антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля пассажиров и обнаружения несанкционированного проникновения</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>В целях повышения состояния защищенности ОТИ и ТС от противоправных действий, в том числе террористической направленности непрерывно осуществляется процесс категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>Проводятся работы по оснащению объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь в целях выполнения федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 11.08.2014 № 790.</p> <p>Внесены проекты постановлений Правительства Российской Федерации:</p> <p>«Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов метрополитена и Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта»;</p> <p>«Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>и Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта);</p> <p>«Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта, включая Особенности исполнения Требований по обеспечению транспортной безопасности при создании, эксплуатации и использовании во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации установок и сооружений, создаваемых на основе морской плавучей (передвижной) платформы);</p> <p>«Об установлении Требований по обеспечению транспортной безопасности (в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».</p> <p>Заключены контракты по оснащению объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь в целях выполнения федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь». Срок завершения работ по указанным государственным контрактам – декабрь 2018 года.</p> <p>01.07.2017 вступили в силу Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры (далее - ОТИ) и транспортных средств железнодорожного транспорта, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 495.</p> <p>В связи с изменением требований по обеспечению транспортной безопасности, субъектом транспортной инфраструктуры должна проводиться дополнительная оценка уязвимости с последующим внесением изменений в Планы.</p> <p>В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» транспортные средства (далее-ТС) должны быть сертифицированы.</p> <p>В настоящее время на утверждение изменений в планы не поступали.</p> <p>В рамках реализации мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 № 1285- р, все мероприятия завершены, кроме ГУП «Московский метрополитен».</p> <p>По информации ГУП «Московский метрополитен» продолжается выполнение работ в соответствии с актуализированным планом - графиком завершения</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>реализации мероприятий Комплексной программы на 2018 г., в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Оснащение объектов аппаратурой подавления радиопомех управления взрывными устройствами в количестве 33 шт. планируется завершить в августе 2018 г. - Пусконаладочные работы по созданию интеллектуальной системы видеонаблюдения (далее - ИСВН) не завершены, т.к. программное обеспечение требует доработки и опытной эксплуатации. Подрядная организация планирует завершить работы в сентябре 2018 г. - На станциях метрополитена: «Кунцевская» (в/в), «Пионерская» (з/в), «Филевский парк» (в/в), «Багратионовская» (з/в), «Фили», «Студенческая», «Спортивная» (ю/в), «Петровско-Разумовская» продолжаются плановые работы по реконструкции. Демонтированные кабельные трассы, камеры, вестибюльные шкафы будут восстановлены перед сдачей в эксплуатацию станций в начале июля 2018 г. <p>В соответствии с инвестиционным планом ОАО «РЖД», на оснащение задействованных в Чемпионате мира FIFA-2018 железнодорожных вокзалов и станций было затрачено 2,5 млрд. рублей.</p> <p>В результате проведенной работы с производителями и поставщиками налажен процесс сертификации поставляемых технических средств обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>В целях повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) от противоправных действий, в том числе террористической направленности непрерывно осуществляется процесс категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности.</p>
22 (149)	Усиление административного режимного подхода к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов и частных охранных структур	Ведомственные нормативные акты	2014 – 218 годы	<p>В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 № 395, вопросы усиления административного режимного подхода к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов и частных охранных структур не входят в компетенцию Минтранса России.</p> <p>В соответствии с пунктом 1 Положения о Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 30.09.2016 № 510, Федеральная служба войск национальной гвардии Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере деятельности войск национальной гвардии Российской Федерации (далее - войска национальной гвардии), в сфере оборота оружия, в сфере частной охранной деятельности и в сфере вневедомственной охраны.</p> <p>В Федеральном законе от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» привлечение в качестве подразделений транспортной безопасности сотрудников Росгвардии не предусматривается, а надзорные функции за деятельностью частных охранных предприятий, подпадают под юрисдикцию Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации.</p> <p>Привлечение к административной ответственности физических и должностных лиц, нарушающих требования в области транспортной безопасности, предусмотренные статьей 11.15.1. КоАП РФ, осуществляется органами внутренних дел и Ространснадзором.</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
23 (150)	Совершенствование государственной системы управления транспортной безопасностью.	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Представление отчетов по категорированию ОТИ и ТС, утверждению результатов оценок уязвимости ОТИ и ТС, планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитации аттестующих, специализированных и уполномоченных организаций.</p> <p>С 24.07.2015, во исполнение Федерального закона от 13.07.2015 № 248-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов» (далее - Федеральный закон) Ространснадзор приступил к проведению весового контроля транспортных средств, осуществляющих внутрироссийские перевозки грузов, в рамках новых полномочий.</p> <p>За 2016 год должностными лицами Ространснадзора проверено более 23 миллионов транспортных средств, вынесено более 31 тысяч постановлений о наложении штрафов, из них: в отношении водителей около 24 тысяч, в отношении должностных лиц - 2,6 тысячи и в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей - 3,9 тысяч.</p> <p>Осуществляется реализация комплекса взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также решение задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.</p> <p>Завершение мероприятий по оснащению объектов транспортной инфраструктуры Московского метрополитена в связи с выполнением работ по благоустройству и реконструкции вестибюлей станций метрополитена, а также необходимостью переноса места размещения Пункта управления обеспечения транспортной безопасности Московского метрополитена, планируется в 2018 году.</p> <p>С 24.07.2015, во исполнение Федерального закона от 13.07.2015 № 248-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов» (далее - Федеральный закон) Ространснадзор приступил к проведению весового контроля транспортных средств, осуществляющих внутрироссийские перевозки грузов, в рамках новых полномочий.</p> <p>За 2016 год должностными лицами Ространснадзора проверено более 23 миллионов транспортных средств, вынесено более 31 тысяч постановлений о наложении штрафов, из них: в отношении водителей около 24 тысяч, в отношении должностных лиц - 2,6 тысячи и в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей - 3,9 тысяч.</p>
24 (151)	Внедрение космических систем, оснащенных спутниковой	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>С 01.01.2015 введена в промышленную эксплуатацию Государственная система экстренного реагирования при</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	навигационной аппаратурой глобальной навигационной системы ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающих в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное определение местонахождения потерпевших аварию транспортных средств. Развитие единой системы поиска и спасания в Российской Федерации			<p>авариях «ЭРА-ГЛОНАСС». Создана наземная инфраструктура системы «ЭРА-ГЛОНАСС», охватывающая всю территорию Российской Федерации. При аварии установленное на автомобиле устройство вызова экстренных оперативных служб, функционирующее с использованием технологий ГЛОНАСС/GPS, автоматически передает оператору системы «ЭРА-ГЛОНАСС» информацию о точных координатах и времени ДТП, которая после проверки поступает экстренные оперативные службы (систему 112 или дежурные части МВД). Водитель и пассажиры имеют возможность связаться с оператором системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и в ручном режиме – нажатием специальной кнопки «ЭРА-ГЛОНАСС» сокращает время до начала оказания помощи при авариях до 30 %, что позволит ежегодно спасать более 4 тысяч человек.</p> <p>Принят Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» от 13.07.2015 № 235-ФЗ.</p> <p>В 2016 году изданы приказы Минтранса России:</p> <ul style="list-style-type: none"> – от 14.01.2016 № 5 «О внесении изменений в Форматы предоставления информации в Государственную автоматизированную информационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 04.08.2015 № 238 (Зарегистрировано в Минюсте России 09.02.2016 № 41034); – от 09.03.2016 № 42 «Об утверждении формы и порядка представления оператором Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» ежегодного отчета о её функционировании» (Зарегистрировано в Минюсте России 13.05.2016 № 42081); – от 19.04.2016 № 110 «Об определении сроков, периодичности и регламента размещения картографической информации в Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.08.2016 № 43481); – от 22.11.2016 № 353 «Об утверждении форм запроса физических и юридических лиц о предоставлении информации о координатно-временных параметрах транспортных средств на момент дорожно-транспортных и иных происшествий на автомобильных дорогах в Российской Федерации, содержащейся в Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», перечня документов, прилагаемых к запросу, и формы ответа на запрос» (Зарегистрировано в Минюсте России 20.12.2016 № 44793). <p>Издан совместный приказ от 11.03.2016 Минтранса России № 58 и МВД России № 119 «Об утверждении Порядка информационного взаимодействия между оператором Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и территориальными органами Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъектам Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 08.04.2016 № 41728).</p>
25 (152)	Повышение эффективности деятельности региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Издано распоряжение Росморречфлота от 05.12.2016 № ВО-296-р «Об утверждении Плана мероприятий по повышению эффективности региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС России».</p> <p>Подготовка распоряжения Росморречфлота «Об утверждении Плана мероприятий по повышению</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	с МЧС России			<p>эффективности региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС России на 2018 год».</p> <p>В 2016 году силами и средствами функциональных подсистем Росморречфлота на море проведено 74 поисково-спасательные операции. Проведено 102 аварийно-спасательные работы, в т. ч. с привлечением сил ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» - 72.</p> <p>Для отработки действия сил и средств, органов управления, организации взаимодействия со спасательными службами других ведомств и иностранных государств при поиске и спасании, при ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов Росморречфлотом совместно с ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» в 2016 году проведено 14 крупномасштабных учений.</p> <p>Изданы следующие ведомственные акты: приказ МЧС России от 05.05.2014 № 222 «О передислокации, переподчинении и переименовании авиационно-спасательных центров МЧС России»; приказ МЧС России от 31.07.2014 № 402 «О создании авиационно-спасательных центров МЧС России»; разработаны «Рекомендации по подготовке и проведению мероприятий, направленных на практическую отработку действий пожарно-спасательных подразделений при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий», утвержденные 10.07.2014 заместителем Министра МЧС России А.П. Чуприяном.</p> <p>Подведомственными Росморречфлоту ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» и ФГБУ «СКЦ Росморречфлота», а также морскими спасательно-координационными центрами и морскими спасательными подцентрами регулярно проводятся учения в целях отработки действий по организации поиска и спасания и оказания помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, а также ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море. Учения проводятся с привлечением всех взаимодействующих структур, в том числе и подразделений МЧС России.</p> <p>В целях разработки и реализации более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность, в МЧС России проведена работа по внесению положений Постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 01.03.1993 № 177 в нормативный правовой акт «Об утверждении Положения об использовании любых сетей связи и средств связи для целей оповещения населения о чрезвычайных ситуациях», разрабатываемый Минкомсвязью России.</p>
26 (153)	Разработка и реализация (с участием МЧС России) более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>На согласовании в ФКУ «НЦУКС» находится Соглашение об информационном взаимодействии в области поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и на водных объектах Российской Федерации между федеральным казенным учреждением «Национальный центр управления в кризисных ситуациях» и федеральным государственным бюджетным учреждением «Спасательно-координационный центр Росморречфлота».</p> <p>В целях разработки и реализации более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность, в МЧС России проведена работа по внесению положений постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 01.03.1993 № 177 в нормативный правовой акт «Об утверждении Положения об использовании любых сетей связи и средств связи для целей оповещения населения</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				о чрезвычайных ситуациях», разрабатываемый Минкомсвязью России. Подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 01.03.1993 № 178 «О создании локальных систем оповещения в районах размещения потенциальных опасных объектов».
27 (154)	Обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок и сохранение существующего порядка размещения органов управления этими перевозками	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	Проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о специальных перевозках» (содержащий сведения, составляющие государственную тайну), согласован с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и внесен в Правительство Российской Федерации. Положения, направленные на обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок включены в соответствующие разделы.
28 (155)	Развитие систем информационного мониторинга при осуществлении перевозок пассажиров, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов с использованием технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848, выполняется сопровождение средств защиты информации (программно-аппаратных комплексов) информационных систем, обеспечивающих оказание государственной услуги по выдаче специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов. В 2016 году подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О навигационной деятельности», который проходит процедуру межведомственного согласования для внесения в Правительство Российской Федерации. С 01.01.2015 вступил в силу Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС 018/2011) «О безопасности колесных транспортных средств». Требования технического регламента гармонизированы с требованиями правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН). С января 2015 года транспортные средства, впервые проходящие процедуру одобрения на соответствие требованиям технического регламента с учетом внесенных изменений, должны быть оснащены терминалами «ЭРА-ГЛОНАСС». В соответствии с решением Коллегии Министерства транспорта Российской Федерации от 28.11.2008 № 4 Росморречфлотом создана комплексная интегрированная информационная система (КИИС) «MoPe». Работы по созданию системы были начаты осенью 2009 года в рамках работ в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 21.02.2008 № 103 «О федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники на 2009 – 2016 годы», раздел 3.7.1 «Создание отладочного программно-аналитического комплекса анализа логистической поддержки жизненного цикла гражданских объектов морской техники (комплекс работ «Интеграция»)».
29 (156)	Развитие информационно-аналитических систем, обеспечивающих контроль за перевозкой опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	Издан приказ Минтранса России от 21.03.2016 № 70 о внесении изменений в приказ Минтранса России 04.07.2011 № 179 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов».

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» выполняются мероприятия по сопровождению средств защиты информации (программно-аппаратных комплексов) информационных систем, обеспечивающих оказание государственной услуги по выдаче специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов.
30 (161)	Разработка и внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	2015 - 2018 годы	Разработка нового поколения бортовых систем и технологий, а также их внедрение находится в компетенции Минпромторга России. По состоянию на 20 февраля 2018 года предложений от Минпромторга России не поступало.
31 (162)	Разработка и внедрение новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	2015 - 2018 годы	Разработка новых систем и технологий, а также их внедрение находится в компетенции Минпромторга России. По состоянию на 20.02.2018 предложений от Минпромторга России не поступало.

Таблица 3.6

Цель 6. «Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (164)	Разработка и ввод в действие следующих механизмов государственного регулирования по реализации основных направлений деятельности в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса: - формирование эффективной системы управления; - совершенствование нормативно-правового обеспечения; - развитие экономического регулирования и рыночных инструментов охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности; - научное обеспечение; - обеспечение подготовки кадров;	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	12.07.2017 принято постановление Правительства Российской Федерации № 832 «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090». В 2017 году в сфере, касающейся вопросов охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса утверждены отраслевые дорожные методические документы (ОДМ): ОДМ 218.8.009-2017 Методические рекомендации по технологии обеспыливания автомобильных дорог с переходным типом покрытия с использованием битумной эмульсии; ОДМ 218.8.008-2017 «Методические рекомендации по применению очистных сооружений из полимерных композиционных материалов в дорожной отрасли». В рамках реализации Плана НИОКР Росавтодора в 2017 году проведены исследования по применению альтернативных источников электроэнергии и тепла при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848, выполняется сопровождение средств защиты информации (программно-аппаратных комплексов) информационных систем, обеспечивающих оказание государственной услуги по выдаче специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов. Проведены НИОКР по разработке отраслевых дорожных

№ п/п (№пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	<p>- развитие международного сотрудничества;</p> <p>- обеспечение прав граждан, организаций и их объединений на получение информации и на участие в решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса;</p> <p>- совершенствование государственного экологического надзора</p>			<p>методических документов:</p> <p>- разработка ОДМ «Рекомендации по применению геоэкозащитных технологий при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог»;</p> <p>- разработка ОДМ «Методические рекомендации по определению расчетной величины санитарных разрывов между автомобильной дорогой и жилой застройкой при проектировании автомобильных дорог»;</p> <p>- разработка ОДМ «Методические рекомендации по созданию системы опытно-экспериментальных полигонов на действующей сети автомобильных дорог федерального значения для внедрения новых технологий и материалов в дорожном хозяйстве в различных природно-климатических зонах Российской Федерации».</p> <p>Проведен анализ современного состояния нормативной базы и системы государственных органов в сфере обеспечения в Российской Федерации экологичности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры. Проведена систематизация требований по экологичности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры с учетом вхождения России во Всемирную торговую организацию, а также вступления в Организацию экономического сотрудничества и развития.</p> <p>Выполнена подготовка научно-обоснованных предложений по структуре системы оценки экологичности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры с учетом международного опыта и требований международных документов, действие которых распространяется на Российскую Федерацию.</p> <p>Подготовлены проекты перечней научно-обоснованных и объективных показателей техногенного воздействия на окружающую среду транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры и предложения по перечню и содержанию изменений нормативных правовых документов, необходимых для формирования системы оценки экологичности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры.</p>
2 (165)	<p>Разработка комплекса нормативных правовых актов, направленных на ускоренное обновление автомобильного подвижного состава высоких экологических классов, пригодного по своим характеристикам для осуществления международных перевозок, а также на обеспечение роста парка таких транспортных средств российских перевозчиков на уровне не менее чем на 20 процентов в год</p>	Ведомственные нормативные акты	2014 – 2015 годы	<p>12.07.2017 принято постановление Правительства Российской Федерации № 832 «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090», которым введены в Правила дорожного движения новые термины «электромобиль» и «гибридный автомобиль», а также новые дорожные знаки «Автозаправочная станция с зарядкой электромобилей» и «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств».</p> <p>В рамках исполнения пункта 7 Перечня мероприятий, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития Российской Федерации, утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым 19.01.2017 № 256п-П13, Минпромторгу России поручено разработать программу предоставления субсидий на возмещение потерь российских лизинговых организаций при предоставлении скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2016-2017 годах. Правительством Российской Федерации утверждено подготовленное Минтранс России постановление от 12.07.2017 № 832, которое вводит в Правила дорожного движения новые термины «электромобиль» и «гибридный автомобиль», вводит новые дорожные знаки «Автозаправочная станция с зарядкой электромобилей» и «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств».</p> <p>Письмом от 13.09.2016 № НА-11/12041 Минтранс России</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				предложил Минпромторгу России внести изменения в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», касающиеся выпускаемых в обращение транспортных средств, а также транспортных средств, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза – предусмотреть применение технических требований, соответствующих 6 экологическому классу. Подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» в части введения дорожных знаков и знаков дополнительной информации (табличек), посредством которых обеспечивается ограничение на проезд по территории населенных пунктов транспортных средств с высоким уровнем выбросов вредных веществ). Проект постановления возвращен на доработку.
3 (171)	Создание и систематическая актуализация базы данных по типовым значениям объемов сжигаемого топлива и выбросов парниковых газов различными типами транспортных средств	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	Завершена работа по подготовке пакета проектов нормативных правовых документов по реализации системы «эко-маркировки» транспортных средств по экологическим и энергоэффективным показателям в Российской Федерации. Письмом Минтранса России от 04.07.2016 № МС-22/8441 в Минобрнауки России направлены предложения по внесению в специальные циклы Программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденных приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408».
4 (173)	Обустройство скоростных автомобильных дорог современными средствами защиты окружающей среды от вредного воздействия, включая создание искусственных и растительных барьеров для снижения загрязнения прилегающих территорий и уровня шумового воздействия, а также ограничений и специальных проходов в местах концентрации объектов животного мира и их миграции	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	Мероприятия по защите окружающей среды проводятся в соответствии с внутренним планом реализации Экологической политики Государственной компании «Автодор» до 2030 года. В 2017 году проведены следующие мероприятия: - Проведены проектные работы по обустройству перехода для диких животных (Экодука) на объекте М-11 «Москва - Санкт-Петербург» (1 этап, км 84). Ввод сооружения в эксплуатацию запланирован на 2018 год. - Снижение выбросов загрязняющих веществ. Ведется работа по созданию и развитию зарядной инфраструктуры. Утверждена Программа развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями на автомобильных дорогах Государственной компании на период до 2020 года. Организовано взаимодействие с ПАО «Россети», Фондом «Сколково» (ООО «Квиттер»), производителями зарядных станций и электромобилей. - На автомобильной дороге М-4 «Дон» км 56+300 (правая сторона) завершен монтаж зарядной станции для электромобилей. Станция введена в опытно-экспериментальную эксплуатацию 16.11.2017. Посты мониторинга качества воздуха. В 2017 году были организованы 2 поста экологического мониторинга. Первый пункт расположен на км 71 трассы М-4 «Дон», в районе пункта взимания платы, где существует высокий риск возникновения загрязнений воздуха из-за скопления машин. Второй - в зоне свободного движения, на км 68 М-4 «Дон». В 2017 году проведены следующие мероприятия: - Экодук на автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург». В 2017 году были проведены проектные работы по обустройству перехода для диких животных на объекте М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (1 этап, км 84). Ввод сооружения в эксплуатацию запланирован на 2018 год. - Снижение выбросов загрязняющих веществ. С учётом глобальных тенденций устойчивого развития

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>рынка электромобилей ведется работа по созданию и развитию зарядной инфраструктуры. Приказом от 22.11.2017 № 288 утверждена Программа развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями на автомобильных дорогах Государственной компании на период до 2020 года. Организовано взаимодействие с ПАО «Россети», Фондом «Сколково» (ООО «Квиттер»), производителями зарядных станций и электромобилей.</p> <p>В части реализации пилотного проекта по оснащению многофункциональной зоны на автомобильной дороге М-4 «Дон» км 56+300 (правая сторона) зарядной станцией для электромобилей завершён монтаж на территории МФЗ зарядной станции для электромобилей. Станция введена в опытно-экспериментальную эксплуатацию 16.11.2017.</p> <p>- Посты мониторинга качества воздуха.</p> <p>В 2017 году были организованы 2 поста экологического мониторинга. Первый пункт расположен на км 71 трассы М-4 «Дон», в районе пункта взимания платы, где существует высокий риск возникновения загрязнений воздуха из-за скопления машин. Второй – в зоне свободного движения, на км 68.</p>
5 (174)	Разработка и внедрение новых способов зимнего содержания платных автомобильных дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов на окружающую среду	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	<p>Утверждены и внедряются в практику работы Государственной компании «Автодор» стандарты: СТО АВТОДОР 2.23-2015 «Рекомендации по проектированию и применению снегозадерживающих устройств на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 19.11.2015 № 260).</p> <p>СТО АВТОДОР 2.15-2016 «Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон дренажные. Технические условия» (приказ от 07.12.2016 № 287).</p>
6 (175)	Разработка корпоративных стандартов Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на применение новых конструкций, инновационных материалов и технологий с высокой экологической эффективностью	государственный стандарт	2014 – 2018 годы	<p>В рамках Экологической политики Государственной компании «Автодор» подготовлены изменения в СТО АВТОДОР 1.1 – 2011. В связи с изменением организационной структуры Государственной компании «Автодор» (приказ от 18.12.2017 № 352) требуется корректировка проекта стандарта. Завершение работ планируется в 2018 году.</p> <p>Утверждены и введены в действие стандарты: СТО АВТОДОР 7.4-2016 «Требования к экодукам на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 01.09.2016 № 174), применение которого направлено на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах компании, обеспечение охраны окружающей среды, применение инновационных и технологических решений. Размещение автодорогах экодуков в сочетании с защитными ограждениями позволяют более чем на 70% сократить ущерб животному миру за счет снижения гибели диких животных, а также предотвратить ДТП с участием животных.</p> <p>СТО АВТОДОР 2.27-2016 «Требования к ограничивающим пешеходным и защитным ограждениям на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 17.08.2016 № 160), реализация которого позволит сократить количество ДТП с участием пешеходов с пострадавшими примерно на 20-25%.</p> <p>В отношении защитных и ограничивающих ограждений</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				в результате нормирования инновационных решений установлены повышенные эксплуатационные требования: гарантийный срок, представляемый производителем – 5 лет, срок службы – не менее 20 лет (сопоставим со сроком службы дороги). В прошлые годы подготовлено 6 стандартов СТО АВТОДОР.
7 (176)	Разработка и внедрение системы экологических показателей отчетности для подрядных организаций, задействованных в технологических процессах	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	Исполнен. В рамках реализации Экологической политики Государственной компании «Автодор» разработан проект СТО АВТОДОР «Рекомендации по проектированию, строительству и эксплуатации очистных сооружений на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор». По результатам обсуждения с контрагентами требуется доработка. Приказом от 04.12.2015 № 277 утверждена Экологическая политика Государственной компании «АВТОДОР» на период до 2030 года, определяющая экологические требования к оснащению объектов транспортной инфраструктуры очистными сооружениями, уменьшению объема водозабора, применению современных технологий и способов сбора и утилизации отходов. Разработан и принят СТО АВТОАОР 7.3-2016 «Требования к устройству гидроботанических площадок на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 07.06.2016 № 102).
8 (177)	Разработка и внедрение экологических стандартов в сфере проектирования, строительства и содержания платных автомобильных дорог, в том числе в отношении вторичного использования материалов и отходов, образующихся при ремонте и реконструкции автомобильных дорог	государственный стандарт	2014 – 2018 годы	Исполнен. Утверждены и внедряются в практику работы Государственной компании «Автодор» стандарты: СТО АВТОДОР 7.2-2016 «Устройство защитных насаждений на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 07.06.2016 № 102); СТО АВТОДОР 2.7-2016 «Применение асфальтогранулята в асфальтобетонных смесях и конструктивных слоях дорожной одежды. Технические условия» (приказ от 17.08.2016 №158); СТО АВТОДОР 7.4-2016 «Требования к экодукам на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 01.09.2016 № 174); СТО АВТОДОР 7.5-2016 «Требования к производственному экологическому контролю (мониторингу) на объектах Государственной компании «Автодор» (приказ от 11.01.2017 №1). В 2016 году разработаны проекты стандартов: СТО АВТОДОР «Система мониторинга экологических показателей на объектах Государственной компании «Автодор» и СТО АВТОДОР «Требования к производственному экологическому контролю на объектах Государственной компании «Автодор», которые в настоящее время проходят внутреннее согласование. В соответствии с приказом Государственной компании «Автодор» от 30.12.2015 № 322 в течение 2016 года проводилась рейтинговая оценка многофункциональных зон дорожного сервиса по СТО АВТОДОР 7.1-2013 «Зеленый стандарт Государственной компании «Автодор».
9 (178)	Разработка и внедрение экологических требований в части оснащения объектов транспортной инфраструктуры очистными сооружениями, уменьшения объема водозабора, применения современных технологий	государственный стандарт	2014 – 2018 годы	Утверждены и внедряются в практику работы Государственной компании «Автодор» стандарт СТО АВТОДОР 7.3-2016 «Требования к устройству гидроботанических площадок на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор», разработанный в рамках реализации Экологической политики Государственной компании «Автодор». Разработан и находится на стадии согласования проект СТО АВТОДОР «Рекомендации по проектированию, строительству и эксплуатации очистных сооружений на автомобильных дорогах Государственной компании

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	и способов сбора и утилизации отходов			«Автодор».
10 (179)	Разработка мероприятий, направленных на сокращение количества неутилизируемых отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании платных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компания «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компания «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	Разработан стандарт организации СТО АВТОДОР «Применение асфальтогранулята в асфальтобетонных смесях и конструктивных слоях дорожных одежд. Технические условия». Стандарт находится на этапе утверждения.
11 (180)	Повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации	изменения в Авиационные правила	2014 - 2018 годы	При корректировке Транспортной стратегии предлагается определить Минприроды России головным исполнителем работ по пункту 180 Плана в связи с тем, что повышение экологических требований к воздушным судам находится вне компетенции Минтранса России и Авиационными правилами не устанавливаются.

Таблица 3.7

Раздел 7. «Реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (183)	Разработка и реализация основных проектных решений по автоматизированной системе управления транспортным комплексом Российской Федерации.	ведомственный нормативный акт	2010 – 2018 годы	В соответствии с концепцией выполнено внедрение в промышленную эксплуатацию функциональных задач АСУ ТК, в том числе: транспортно-экономический баланс Российской Федерации, межрегиональный транспортный баланс пассажирских перевозок, единый реестр объектов и пространственных данных транспортного комплекса, мониторинг ФЦП и другие задачи. В соответствии с Распоряжением Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова от 13.12.2016 № МС-185-р первая очередь информационно- аналитической системы государственного регулирования на транспорте (АСУ ТК) принята в эксплуатацию приказом ФКУ «Ространсmodernизация» от 28.12.2016 № 132. В течение 2017 года осуществлялась эксплуатация первой очереди АСУ ТК.
2 (186)	Разработка перспективных требований к транспортным средствам, оборудованным бортовыми «интеллектуальными» системами безопасности	ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	Подготовлено и утверждено техническое задание на проведение НИР «Разработка научно-обоснованных предложений по поэтапному внедрению в Российской Федерации систем организации перевозок пассажиров и грузов с использованием автотранспортных средств с автономным управлением». Заключен контракт на выполнение указанных работ со сроком – октябрь 2018 года. Ответственным исполнителем по пункту 186 Плана

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				является Минпромторг России, от которого информация до настоящего времени не поступала. Минтранс России со своей стороны разработал проект Концепции развития интеллектуальных транспортных систем в Российской Федерации. Концепция размещена на сайте Минтранса России и проходит общественное обсуждение.
3 (204)	Создание инновационного центра в дорожном хозяйстве, позволяющего привлекать частные инвестиции в разработку инноваций и апробировать инновационные технические решения	программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2020 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года	2014 – 2018 годы	<p>В настоящее время проводится совместная работа Государственной компании и Группы «РОСНАНО» по применению технических решений портфельных компаний РОСНАНО и производителей инновационной, в том числе нанотехнологической, продукции на объектах Государственной компании «Автодор».</p> <p>Определены пилотные зоны и выполняются опытно-экспериментальные испытания технологий и материалов представленных портфельными компаниями Группы РОСНАНО, такими как: ООО «СмартИнТех», ООО «Юган Маркетинг», ООО «Гален», ООО «АйСиЭм Гласс Калуга, ЗАО «Плакарт», АО «ЭЛВИС-НеоТек», ООО «Хевел», ЗАО «Лазер Соллошен», ООО «Нексанс», ООО «НТС», ООО «ИндорТех».</p> <p>В целях реализации п. 7 Плана мероприятий («дорожная карта»), по расширению применения инновационных технологий, материалов, в том числе битумов, и конструкций, утвержденного заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем 28.09.2015 № 6523п-П19, приказом Государственной компании от 31.08.2016 № 172 предусмотрено устройство не менее 4-х наблюдательных станций по мониторингу накопления остаточных деформаций в элементах дорожных конструкций, в соответствии с СТО АВТОДОР 10.9-2016, на каждом из этапов или пусковых комплексов строительства следующих объектов:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 58 - км 684 (с последующей эксплуатацией на платной основе), 4 этап км 208 - км 258, Тверская область. Первая очередь строительства, 6 этап км 334 - км 543, Новгородская область; – Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (с последующей эксплуатацией на платной основе), пусковой комплекс (этап строительства) № 1 (первый участок), № 3, № 4, № 5. – СТО АВТОДОР 10.9-2016 «Система автоматизированного дистанционного мониторинга накопления остаточных деформаций в элементах дорожных конструкций». на каждом из этапов или пусковых комплексов строительства объектов.
4 (207)	Ввод механизмов регуляторного (сетевого) контракта на железнодорожном транспорте	ведомственные нормативные акты	2013 – 2018 годы	Реализация указанного пункта не представляется возможной без выделения средств из федерального бюджета. При этом, в Федеральном законе «О федеральном бюджете на 2017 год и плановый период 2018-2019 годов» средств на указанные цели не предусмотрено.
5 (209)	Научно-техническое сопровождение реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и крупных инвестиционных проектов по видам транспорта	план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Минтранса России и подведомственных агентств и службы	2014 – 2018 годы	Разрабатываются ежегодные планы НИОКР Минтранса России, в которые включаются темы, направленные на реализацию Транспортной стратегии.
6 (224)	Внедрение в дорожной отрасли контрактных схем, предусматривающих	программа деятельности Государственной	Постоянно	Проведен технологический и ценовой аудит проекта создания Единого оператора ЦКАД, включая концепцию, бизнес-план, финансовую модель, организационно-

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	сквозную ответственность исполнителя контракта на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги (проектирование, строительство, эксплуатация)	компания «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 года		<p>правовую схему и основные технические решения (договор от 24.05.2017 № ДИП-2017-501).</p> <p>Реализация проекта Единый оператор ЦКАД с использованием технологии «свободный поток» путем создания специальной проектной компании, одобрена 21.12.2017 Правительственной комиссией по транспорту.</p> <p>Заключено концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4» от 02.06.2017 № К-5.</p> <p>Осуществлено финансовое закрытие в рамках концессионного соглашения с АО «Автобан» по проекту строительству пускового комплекса № 3 ЦКАД (март 2017 года).</p> <p>Подписано концессионное соглашение с ООО «Юго-Восточная магистраль» по строительству пускового комплекса № 4 ЦКАД (июнь 2017 года).</p> <p>Планируемый участок будет соответствовать категории IA с расчетной скоростью движения 140 км/ч.</p> <p>В рамках долгосрочного инвестиционного соглашения по проекту строительства пускового комплекса № 5 ЦКАД в ноябре 2017 года (досрочно) было открыто движение на участке в обход Звенигорода протяженностью 3,6 км.</p>

АНАЛИЗ УРОВНЯ И ТЕНДЕНЦИЙ ДОСТИЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ОСНОВНЫХ ОБЪЕМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В 2017 ГОДУ

Проведен анализ уровня и динамики (тенденций) достижения показателей объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии. Целью анализа является формирование аналитических оценок уровня достижения прогнозных значений показателей объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота заданных Приложением № 2 Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, выявление тенденций достижения значений этих показателей. С использованием оценок уровня и динамики (тенденций) достижения указанных показателей был выполнен анализ факторов, повлиявших на ход реализации стратегии, а также причин отклонений.

Анализ направлен на предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии для формирования решений по корректировке мер, направленных на ее реализацию.

Для анализа уровня и динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей за отчетный период по каждому индикатору вычисляются следующие оценки:

1) Оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного прогнозного значения показателя в истекшем периоде.

2) Оценка динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей.

Первая оценка описывает в процентах долю достижения заданного прогнозного значения показателя, а так же обеспечивает сопоставление с показателями предыдущих пяти лет, что позволяет проследить динамику (тенденцию) функционирования отдельных видов транспорта и всей транспортной отрасли Минтранса России в целом.

Достижение прогнозных значений показателей реализации Транспортной стратегии по базовому (консервативному) и инновационному вариантам развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года определяются по 30 прогнозным значениям показателей в сравнении с их фактическими значениями в 2017 году.

В таблице 4.1. приведены сведения об уровне достижения показателей Транспортной стратегии, т.е. каждому цветовому блоку соответствует уровень достижения рассматриваемых показателей: свыше 100 %, от 90 до 100 %, от 70 до 90 %, от 50 до 70 % и менее 50 %.

Таблица 4.1.

Достижение ожидаемых значений показателей
Транспортной стратегии

Уровень достижения, %	<50 %	50-70 %	70-90 %	90-100 %	>100 %	Всего
Количество показателей в 2017 году, всего	1	3	17	3	6	30
Количество показателей в 2016 году, всего	1	2	18	7	2	30

Фактические значения 6 показателей в 2017 году превысили прогнозные значения. Уровень достижения 3 показателей составил от 90 до 100 %. Для 17 показателей уровень достижения находится в интервале 70-90 %, для 3 – в интервале 50-70 % и уровень фактического значения одного показателя составил менее 50 %.

Можно отметить, что в 2017 году по сравнению с 2016 годом увеличилось количество показателей с достижением прогнозного значения более 100 % (на 4 показателя). Общий процент достижения в целом составил 103,74 %, что несколько ниже по сравнению с уровнем 2016 года на 2,5 %.

На протяжении двух лет стабильную положительную динамику достижениями высокий уровень достижения ожидаемых значений показателей показывает воздушный транспорт. Объем перевозки пассажиров по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в 2017 году составил 112,1 %, объем пассажирооборота – 106,8 %, объем грузооборота – 120,5 %, объем перевозок грузов – 94,2 %).

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объемов перевозки грузов за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России.

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объемов перевозки грузов за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в Таблице 4.2.

Таблица 4.2.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки грузов за период 2015-2017 годы реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
1	Перевозки грузов - всего, млн. тонн	Факт	9767,3	↓	9776,7	↑	9928,5	↑
		План базовый	11973,3		12343,5		12713,4	
		% вып.	81,6	↓	79,2	↓	78,1	↓
		План инновац.	12629,1		13163,1		13697,2	
		% вып.	77,3	↓	74,3	↓	72,5	↓
2	железнодорожный общего пользования	Факт	1218	↓	1227	↑	1266,5	↑
		План базовый	1380		1414,8		1449,6	
		% вып.	88,3	↓	86,7	↓	87,4	↑
		План инновац.	1447		1505,1		1563,3	
		% вып.	84,2	↓	81,5	↓	81,0	↓
3	промышленный железнодорожный	Факт	3051,5	↓	2975,6	↓	3070,8	↑
		План базовый	3757,1		3873,2		3989,3	
		% вып.	81,2	↓	76,8	↓	77,0	↑
		План инновац.	3862,9		3998,7		4134,6	
		% вып.	79,0	↓	74,4	↓	74,3	↓
4	автомобильный общего пользования	Факт	5356,7	↓	5430,6	↑	5447,0	↑
		План базовый	6663,3		6877,7		7092,1	
		% вып.	80,4	↓	79,0	↓	76,8	↓
		План инновац.	7139,7		7473,5		7807,3	
		% вып.	75,0	↓	72,7	↓	69,8	↓
5	морской	Факт	18,79	↑	24,62	↑	24,5	↓
		План базовый	28,1		28,77		29,4	
		% вып.	66,9	↑	85,6	↑	83,5	↓
		План инновац.	32,8		33,8		34,8	
		% вып.	57,3	↑	72,9	↑	70,5	↓
6	внутренний водный	Факт	121,4	↑	117,97	↓	118,6	↑
		План базовый	143,7		147,8		151,8	
		% вып.	84,5	↓	79,8	↓	78,13	↓
		План инновац.	145,5		150,7		155,9	
		% вып.	83,5	↓	78,3	↓	76,07	↓
7	воздушный	Факт	0,87	↓	0,98	↑	1,13	↑
		План базовый	1,14		1,18		1,2	

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
		% вып.	76,1	↓	82,8	↑	94,2	↑
		План инновац.	1,16		1,22		1,3	
		% вып.	74,8	↓	80,1	↑	87,0	↑
Общий процент достижения по 14 показателям					78,86	↑	79,02	↓

В 2017 году показатель объемов перевозки грузов транспортным комплексом Минтранса России вырос на 143,6 млн. тонн по сравнению с 2016 годом и составил 9928,5 млн. тонн (78,1 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту).



Таблица 4.3.

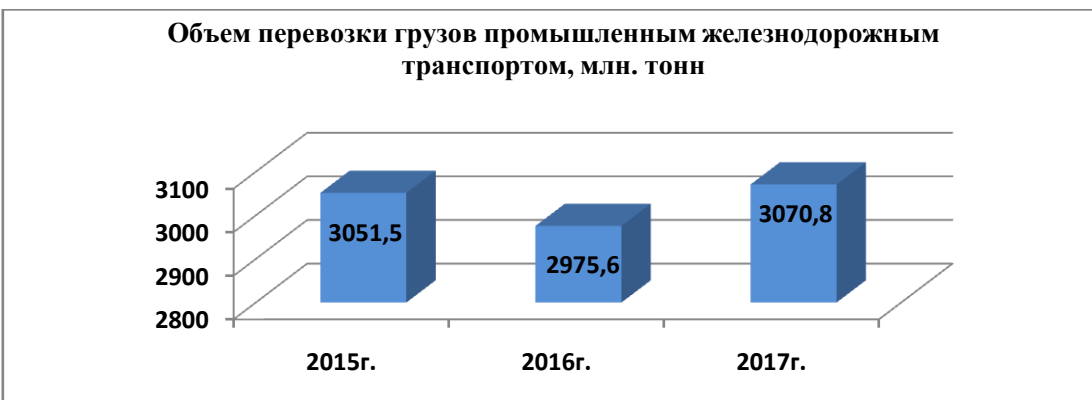
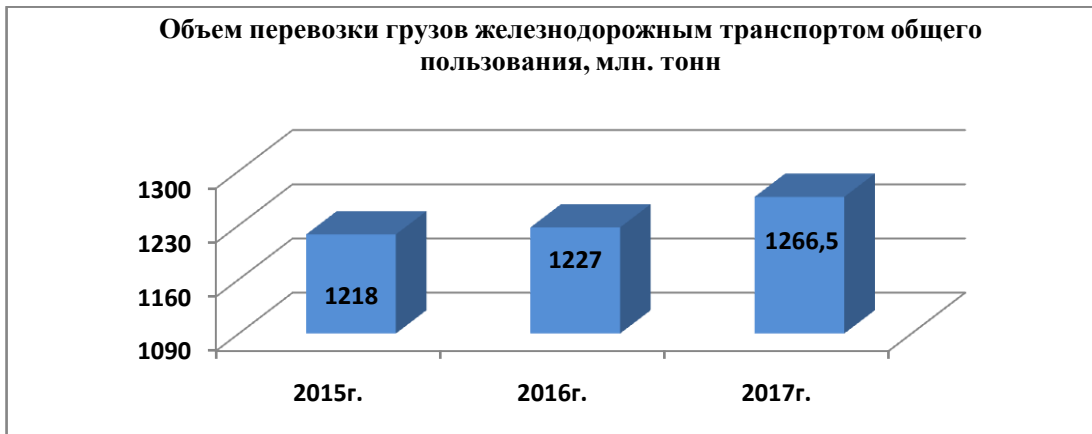
Динамика перевозки грузов по видам транспорта в 2015 - 2017гг.
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

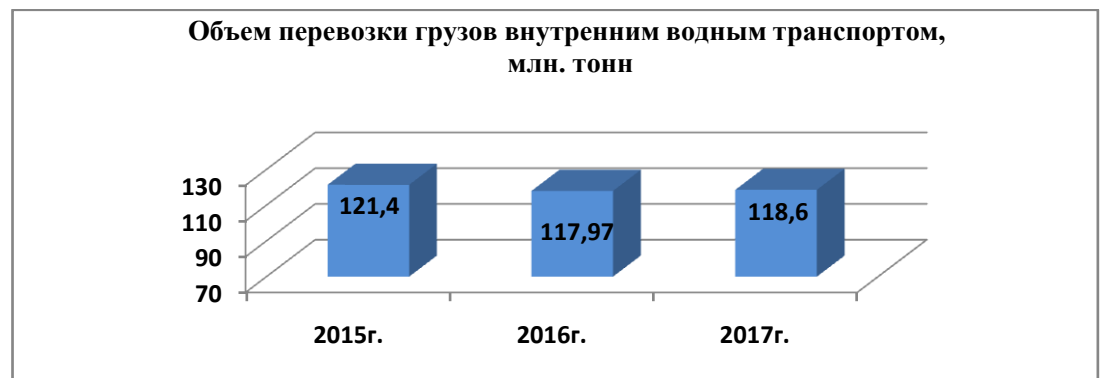
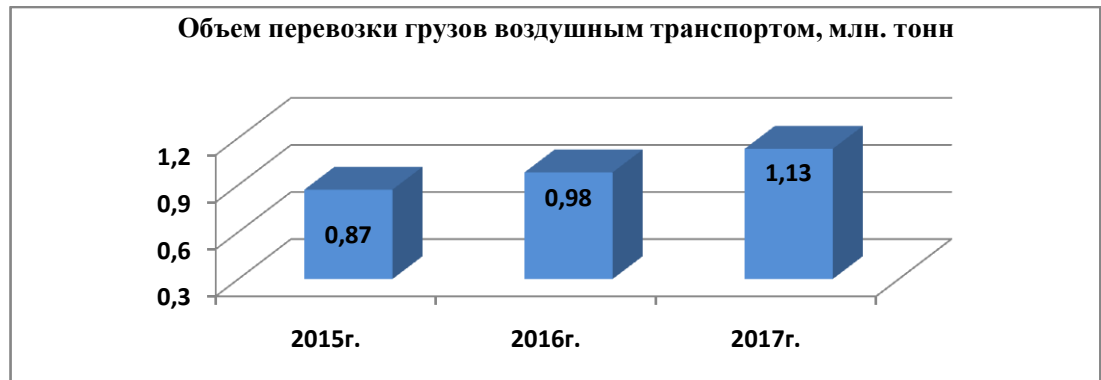
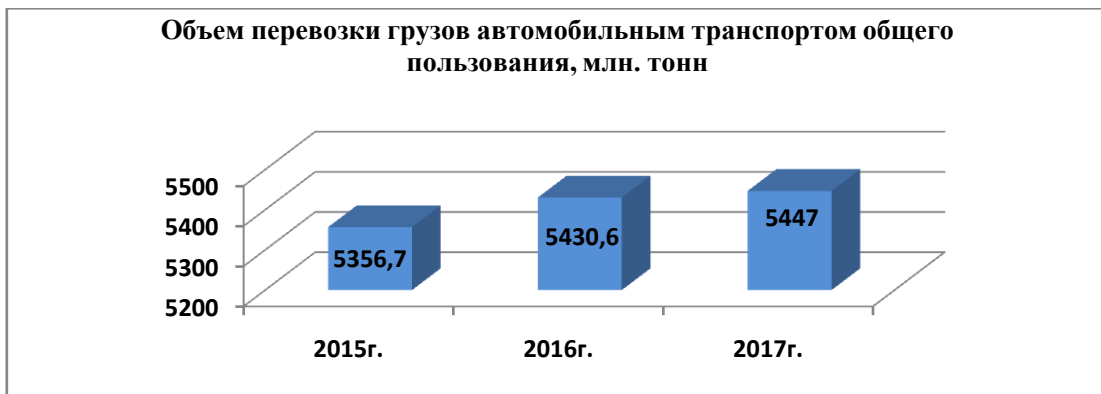
		Перевезено грузов, млн. т		
		2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России		9767,3	9776,7	9928,5
в процентном отношении	к 2015г.	-	100,1 ↑	101,7
	к 2016г.	-	-	101,6 ↑
железнодорожный общего пользования		1218	1227	1266,5
в процентном отношении	к 2015г.	-	100,7 ↑	104,0
	к 2016г.	-	-	103,2 ↑
промышленный железнодорожный		3051,5	2975,6	3070,8
в процентном отношении	к 2015г.	-	97,5 ↓	100,6
	к 2016г.	-	-	103,2 ↑
автомобильный общего пользования		5356,7	5430,6	5447
в процентном отношении	к 2015г.	-	101,4 ↑	101,7
	к 2016г.	-	-	100,3 ↑
морской		18,79	24,62	24,5
в процентном отношении	к 2015г.	-	131,0 ↑	130,4
	к 2016г.	-	-	99,5 ↓
внутренний водный		121,4	117,97	118,6
в процентном отношении	к 2015г.	-	97,2 ↓	97,7
	к 2016г.	-	-	100,5 ↑
воздушный		0,87	0,98	1,13
в процентном отношении	к 2015г.	-	112,6 ↑	129,9
	к 2016г.	-	-	115,3 ↑

В целом за последние два года отмечается положительная динамика роста грузоперевозок транспортным комплексом Минтранса России. Так в 2016 году уровень объема перевезенных грузов составил 100,1 % по сравнению с 2015 годом, а в 2017 году этот показатель составил уже 101,6 %.



Положительность динамики увеличения объемов перевозок грузов в 2017 году обеспечена ростом объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования (на 39,5 млн. тонн), промышленным железнодорожным (на 95,2 млн. тонн), автомобильным (на 16,4 млн. тонн), воздушным (на 0,15 млн. тонн) и внутренним водным (0,63 млн. тонн).

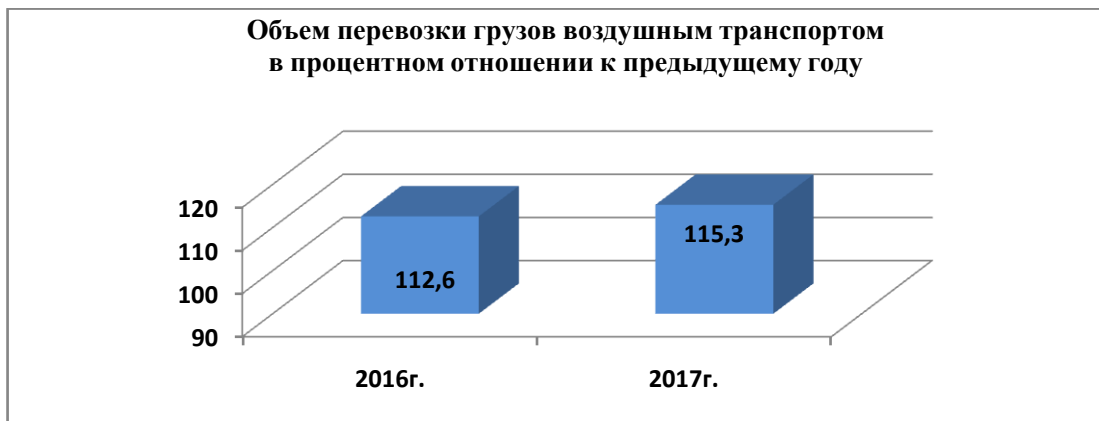




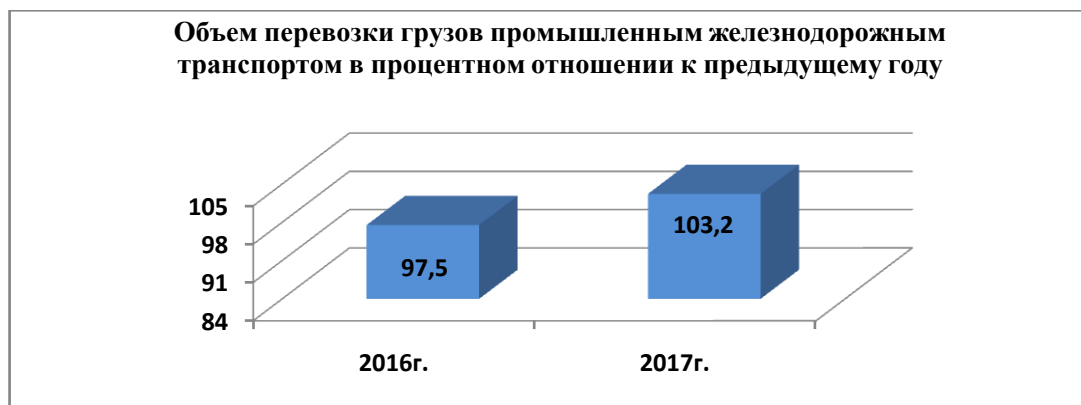
Так в 2017 году, достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозок грузов, составили на воздушном транспорте - 94,2 % по базовому варианту, что на 11,4 % выше уровня 2016 год, на железнодорожном транспорте общего пользования - 87,4 % (на 0,7 % лучше 2016 года), на внутреннем водном транспорте – 78,13 % (на 1,67 % ниже уровня 2016 года).

В целом за последние два года отмечается устойчивая положительная динамика роста грузоперевозок на воздушном и железнодорожном транспорте общего пользования. Так в 2016 году уровень объема перевезенных грузов соответственно составили 112,6 % и 100,7 % по сравнению с 2015 годом, а в 2017 году этот показатели составил уже 115,3 % и 103,2 % соответственно.

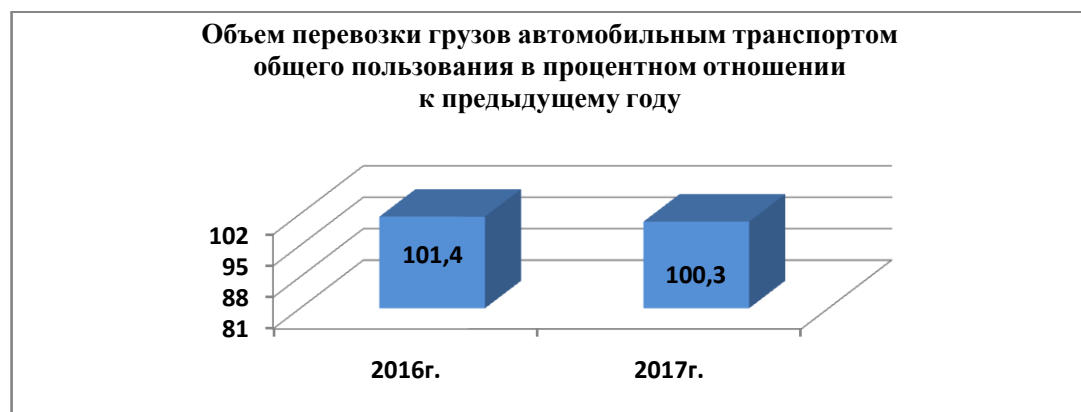
В 2017 году отмечается рост объемов перевозок грузов на внутреннем водном транспорте.



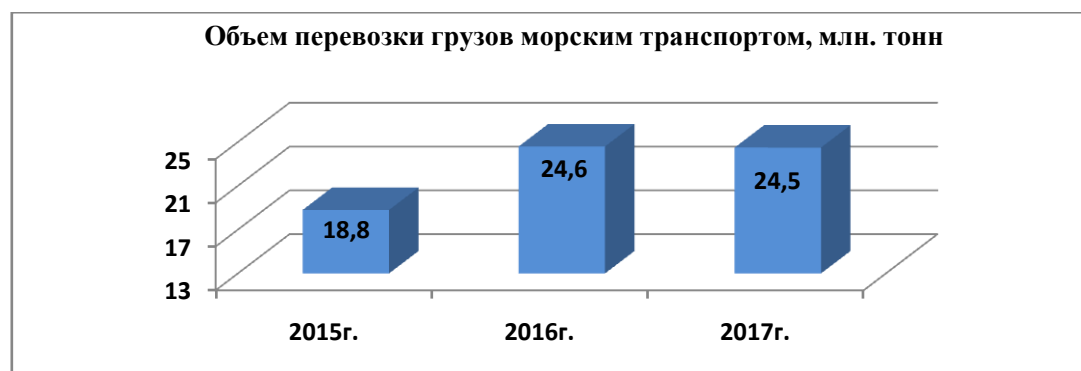
Незначительный рост динамики достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки грузов в 2017 году демонстрирует промышленный железнодорожный транспорт (увеличение на 0,2 %), однако, в целом объемы перевозок возросли на 95,2 млн. тонно сравнению с 2016 годом и превысили показатели 2015 года.

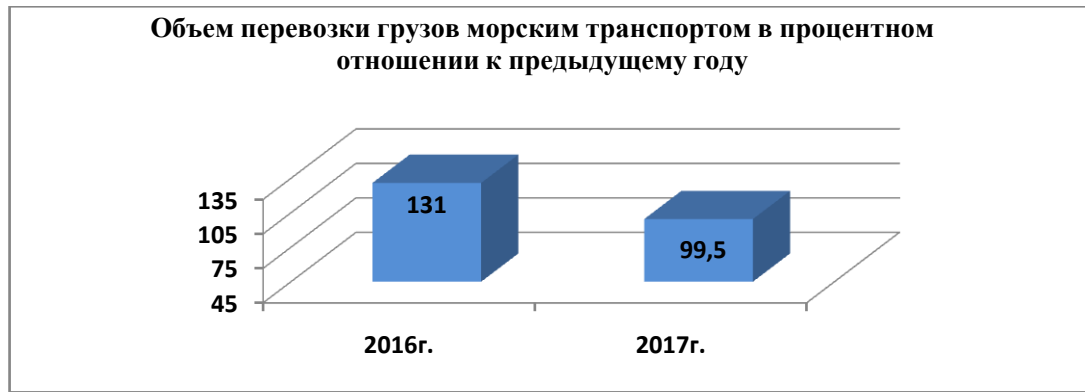


Следует отметить, что объемы перевозок на автомобильном транспорте превысили показатели 2016 года, однако динамика достижения ожидаемых результатов наблюдается отрицательная. Так в 2017 году уровень достижения ожидаемого результата составил 76,8 % по базовому варианту, против 79 % в 2016 году. В целом объем перевезенных грузов в 2017 году составил 100,3 % по сравнению с 2016 годом, против 101,4 % в 2016 году по сравнению с 2015 годом.



В 2017 году объемы перевозок морским транспортом практически остались на уровне 2016 года (99,5 %), но в сравнении с 2015 годом, объемы перевозок значительно возросли (130,4 %) и составили 24,5 млн. тонн, что на 5,7 млн. тонн больше показателя 2015 года.





Однако ожидаемые результаты объемов перевозок грузов реализации Транспортной стратегии в 2017 году не достигнуты (уровень достижения базового варианта составил 83,5 %). Это обстоятельство обусловлено тем, что на сегодняшний день из 2700 судов морского флота России более трети судов (35,2 %) сильно изношены. Средний возраст более чем 350 судов морского флота Российской Федерации превысил 24 года, а возраст более чем 600 судов составляет 27 лет. При этом срок эксплуатации в среднем составляет 20 лет. Кроме того, российские порты построены в 60-70-х годах прошлого века и не удовлетворяют современным требованиям в части глубин у причалов и на портовых акваториях. Половина портов – мелководные и могут обрабатывать суда грузоподъемностью до 10 тыс. тонн. Портов, которые могут принимать современные суда дедевейтом свыше 50 тыс. тонн, всего 10. Суда дедевейтом свыше 150 тыс. тонн может принимать только один порт - Мурманск. Также многие порты расположены на мелководных акваториях соединяются с морем подходными каналами, длина которых измеряется десятками километров (Санкт-Петербургский морской канал - 47 км; Калининградский - более 41 км; Волго-Каспийский - 188 км), это требует значительных затрат на дноуглубительные работы. Большинство российских портов расположены в замерзающих морях. Незамерзающими внешнеторговыми портами являются лишь Калининград, Новороссийск, Туапсе, Мурманск и порты Южного Приморья и Крыма. Остальные требуют ледовой проводки судов от 2 до 6 месяцев в году.

Эти обстоятельства обусловили отрицательную динамику достижения заданных значений показателей Транспортной стратегии морским транспортом (в 2016 году уровень достижения базового варианта составлял 85,6 %, а в 2017 году - 83,5 %).

Анализ структуры перевозок грузов в Российской Федерации показывает, что основной объем грузов перевозится автомобильным транспортом (54,86 %). Также значительный вклад вносит железнодорожный транспорт (промышленный – 30,93 % и общего пользования - 12,76 %).

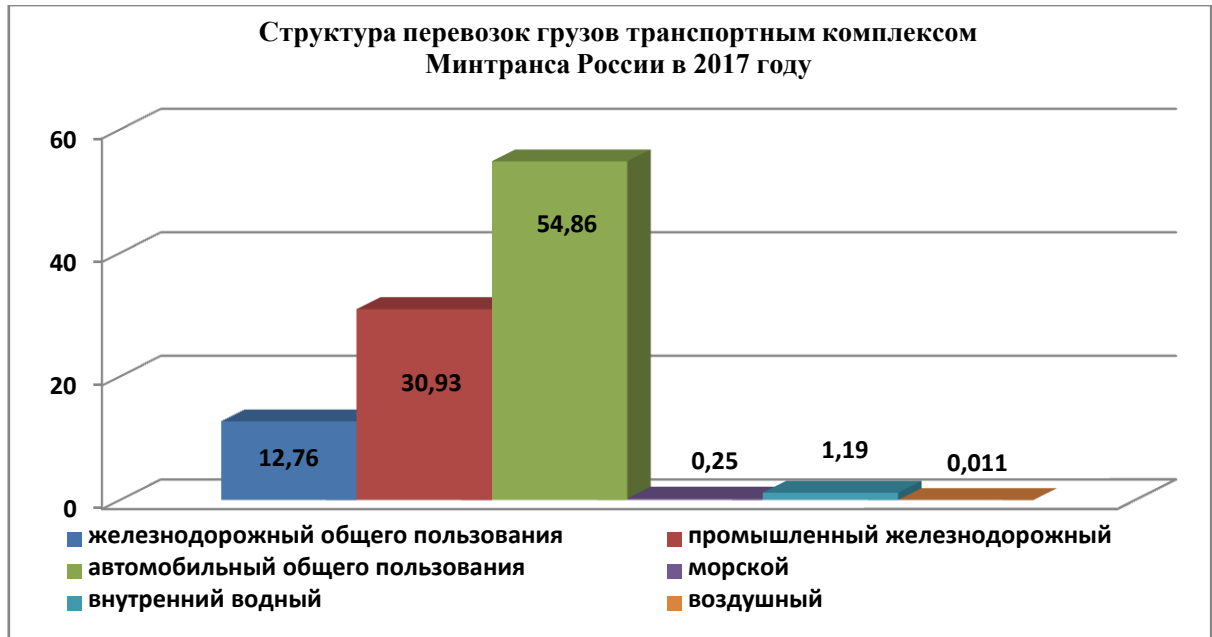
Таблица 4.4.

Структура перевозок грузов по видам транспорта общего пользования в 2015 – 2017 годах

	Перевезено грузов			
	2015г.	2016г.		2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100%	100%		100%
в том числе:				
железнодорожный общего пользования	12,5	12,6	▲	12,76
промышленный железнодорожный	31,2	30,4	▼	30,93
автомобильный общего пользования	54,8	55,5	▲	54,86
морской	0,19	0,252	▲	0,25
внутренний водный	1,24	1,21	▼	1,19
воздушный	0,009	0,01	▲	0,011

Сегодня флот используется неэффективно. Вклад этих морского и внутреннего водного транспорта в общую структуру перевозок грузов составляет менее 2 %. За

последнее десятилетие произошло пятикратное снижение объемов грузоперевозок этими видами транспорта. Железнодорожный транспорт практически вытеснил морской и речной флотс рынка перевозок угля и леса, а автотранспорт потеснил поставки минерально-строительных грузов.



Анализ фактических значений показателей объемов перевозки грузов различными видами транспорта показывает, что с 2015 года положительная динамика роста перевозок грузов присуща автомобильному, воздушному и железнодорожному транспорту общего пользования и промышленному. Это обусловлено оживлением экономики страны, ростом промышленного производства и активизацией строительных отраслей, увеличением производства сельхоз продукции. Так уровень достижения ожидаемых значений показателей Транспортной стратегии по базовому варианту развития на воздушном транспорте составил 94,2 %, на железнодорожном общего пользования - 87,4 %, на внутреннем водном – 78,13 %, на промышленном – 77 %, на автомобильном – 76,8 %. В целом интегрированный показатель (общий процент достижения ожидаемых значений показателей) составил 79,02 %.

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объемов перевозки пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России.

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 4.5.

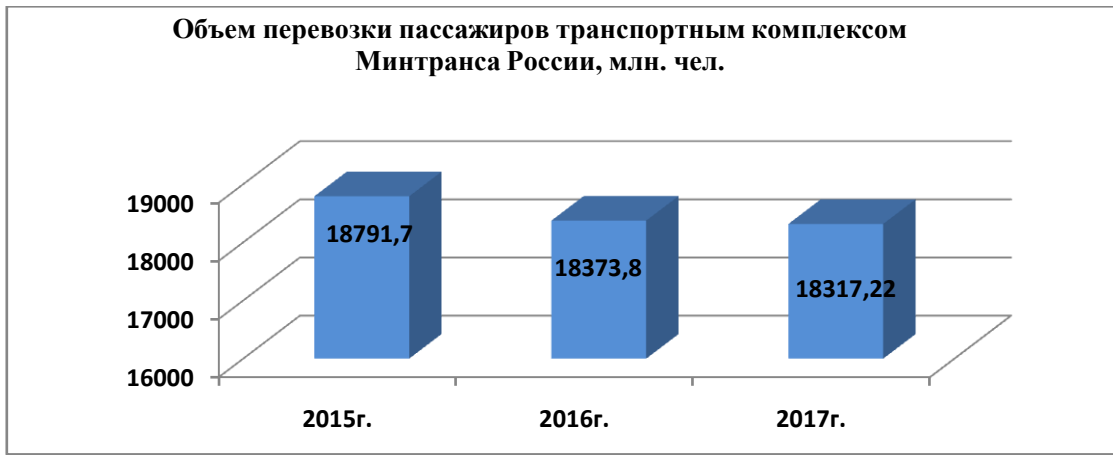
Таблица 4.5.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки пассажиров за период 2015-2017 годы реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
1	Перевозки пассажиров транспортом общего	Факт	18791,7	↓	18373,8	↓	18317,2	↓
		План базовый	22757		23114,3		23471,5	
		% вып.	82,6	↓	79,5	↓	78,0	↓

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
	пользования - всего, млн. чел.	План инновац.	22912,9		23452		23991,3	
		% вып.	82,0	↓	78,4	↓	76,3	↓
2	железнодорожный транспорт общего пользования	Факт	1024,6	↓	1040	↑	1121,3	↑
		План базовый	1098,2		1109,3		1120,4	
		% вып.	93,3	↓	93,8	↑	100,1	↑
		План инновац.	1143,1		1177,7		1212,4	
		% вып.	89,6	↓	88,3	↓	92,5	↑
3	автомобильный транспорт общего пользования	Факт	11221	↓	11027,4	↓	10938,7	↓
		План базовый	13624,2		13825,7		14027,3	
		% вып.	82,4	↓	79,8	↓	78,0	↓
		План инновац.	13714,8		14030,7		14346,7	
		% вып.	81,8	↓	78,6	↓	76,3	↓
4	морской транспорт	Факт	9,56	↑	13,02	↑	11,7	↓
		План базовый	1,5		1,5		1,5	
		% вып.	637,1	↑	868,1	↑	781,0	↓
		План инновац.	1,5		1,5		1,5	
		% вып.	637,1	↑	868,1	↑	781,0	↓
5	внутренний водный транспорт	Факт	13,58	↑	13,47	↓	12,67	↓
		План базовый	13,8		14,0		14,1	
		% вып.	98,4	↑	96,2	↓	89,9	↓
		План инновац.	13,8		14,2		14,5	
		% вып.	98,4	↑	94,9	↓	87,4	↓
6	воздушный транспорт	Факт	92,07	↓	88,56	↓	105,05	↑
		План базовый	86,5		90,1		93,7	
		% вып.	106,4	↓	98,3	↓	112,1	↑
		План инновац.	88,9		93,5		98,2	
		% вып.	103,6	↓	94,7	↓	107,0	↑
7	городской наземный электрический транспорт	Факт	3094,4	↑	2879,7	↓	2771,5	↓
		План базовый	4219,4		4272,9		4326,4	
		% вып.	73,3	↑	67,4	↓	64,1	↓
		План инновац.	4219,4		4272,9		4326,4	
		% вып.	73,3	↑	67,4	↓	64,1	↓
8	метрополитен	Факт	3336,5	↓	3311,7	↓	3356,3	↑
		План базовый	3713,4		3800,8		3888,1	
		% вып.	89,9	↓	87,1	↓	86,3	↓
		План инновац.	3731,4		3861,5		3991,6	
		% вып.	89,4	↓	85,8	↓	84,1	↓
Общий процент достижения по 16 показателям					182,9	↓	172,4	↓

В 2017 году показатель объемов перевозки пассажиров транспортным комплексом Минтранса России снизился на 56,6 млн. человек по сравнению с 2016 годом и составил 18317,22 млн. человек (78 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту).



Тенденция снижения объемов перевозки пассажиров транспортным комплексом Минтранса России за последние два года обусловлена значительным ростом индекса цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта. Так в 2017 году рост индекса цен (тарифов) составил 107 % по сравнению с 2016 годом.

Таблица 4.6.

Индексы цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта в 2015-2017 годах

	2015 года в % отношении к 2014 года	2016 года в % отношении к 2015 года	2017 года в % отношении к 2016 года
Услуги пассажирского транспорта	110,8	108,1	107,0
Железнодорожный транспорт	107,6	108,7	105,7
Автомобильный транспорт	108,0	107,0	106,9
Проезд в городском муниципальном автобусе, поездка	111,1	111,0	110,7
Проезд в маршрутном такси, поездка	108,4	106,5	107,6
Проезд в междугороднем автобусе, в расчете на 50 км пути	107,2	105,8	104,4
Воздушный транспорт	120,5	109,3	104,2
Проезд в городском наземном электрическом транспорте	112,5	112,6	112,2
Проезд в метро, поездка	112,5	109,4	113,6

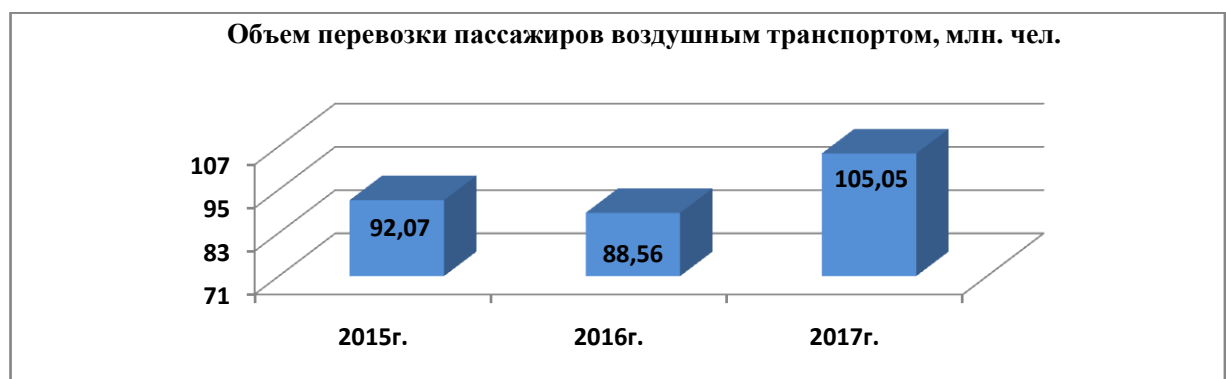
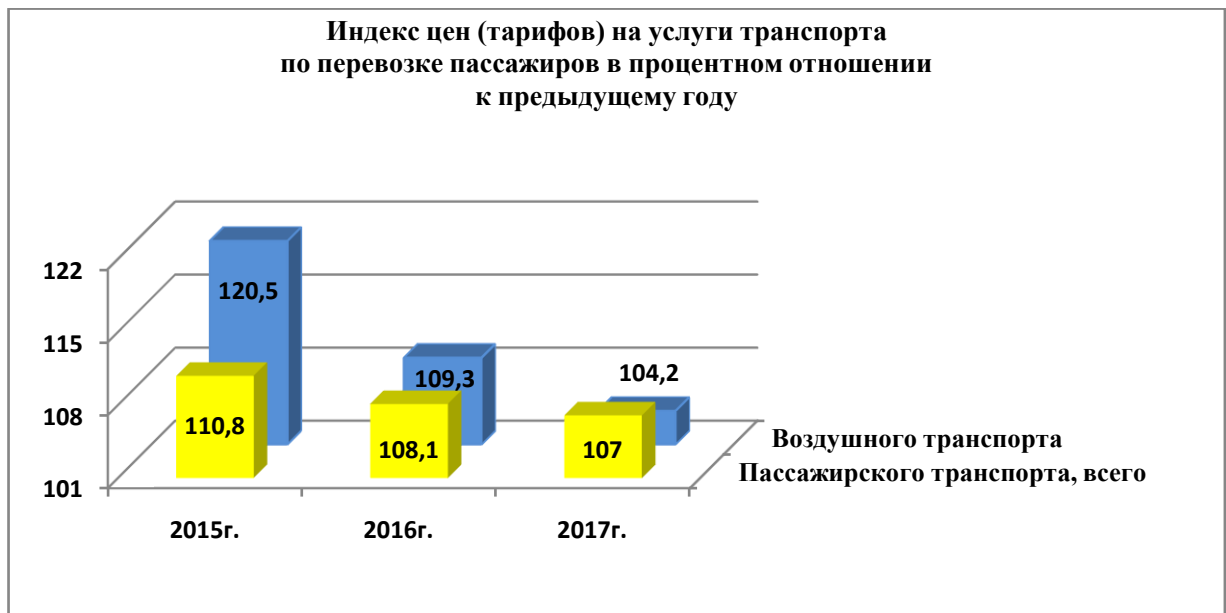
Таблица 4.7.

Динамика перевозки пассажиров по видам транспорта в 2015 - 2017гг.
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

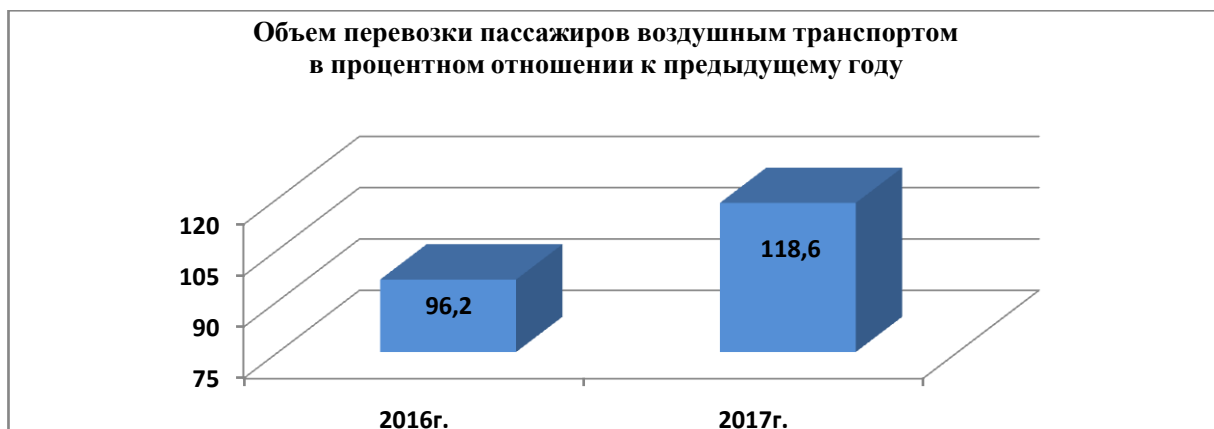
		Перевезено пассажиров, млн. пасс.		
		2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России		18791,7	18373,8	18317,22
в процентном отношении	к 2015г.	-	97,8 ↓	97,5
	к 2016г.	-	-	99,7 ↓
железнодорожный общего пользования		1024,6	1040	1121,3
в процентном отношении	к 2015г.	-	101,5 ↑	109,4
	к 2016г.	-	-	107,8 ↑
автомобильный общего пользования		11221	11027,4	10938,7
в процентном отношении	к 2015г.	-	98,3 ↓	97,5
	к 2016г.	-	-	99,2 ↓
морской		9,56	13,02	11,72
в процентном отношении	к 2015г.	-	136,3 ↑	122,6
	к 2016г.	-	-	90,0 ↓
внутренний водный		13,58	13,47	12,67
в процентном отношении	к 2015г.	-	99,1 ↓	93,3
	к 2016г.	-	-	94,1 ↓

		Перевезено пассажиров, млн. пасс.		
		2015г.	2016г.	2017г.
воздушный		92,07	88,56	105,05
в процентном отношении	к 2015г.	-	96,2 ↓	114,1
	к 2016г.	-	-	118,6 ↑
городской наземный электрический		3094,4	2879,7	2771,5
в процентном отношении	к 2015г.	-	93,1 ↓	89,6
	к 2016г.	-	-	96,2 ↓
метрополитен		3336,5	3311,7	3356,3
в процентном отношении	к 2015г.	-	99,3 ↓	100,6
	к 2016г.	-	-	101,3 ↑

Значительное снижение тенденции роста индекса цен (тарифов) на услуги воздушного транспорта по перевозке пассажиров по сравнению с остальными видами транспорта обусловило положительную динамику достижения ожидаемого значения (прирост на 13,8 %) и увеличение объемов перевозок пассажиров (на 16,5 млн. чел.) в 2017 году по сравнению с 2016 годом.



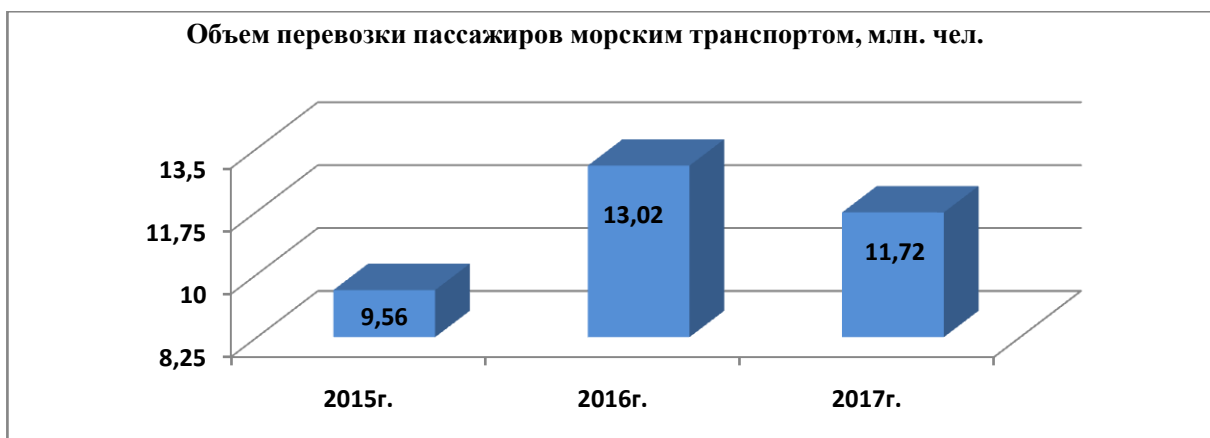
Так ожидаемый показатель базового варианта Транспортной стратегии в 2017 году превышен на 12,1 %, а объемы перевозок пассажиров составили 118,6 % от уровня 2016 года.

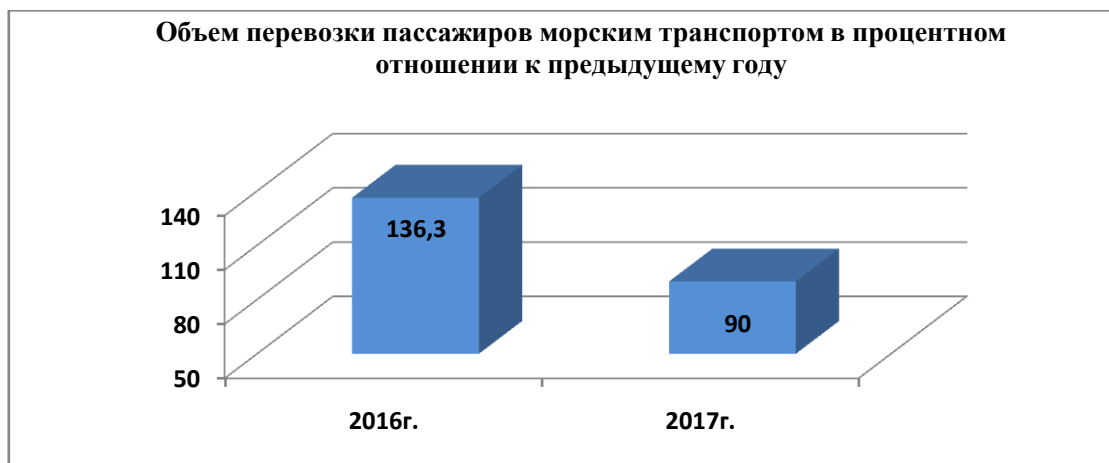


В 2017 году воздушный транспорт сохранил свое лидирующее положение на рынке транспортных услуг по международным и дальним перевозкам пассажиров. На воздушном транспорте самая высокая доля деловых поездок - 39 % и поездок к месту отдыха - 33 %.

Объемы пассажирских перевозок морским транспортом за последние три года резко возросли (увеличение в 14 раз). Это вызвано тем, что в связи с присоединением в 2014 году, Крымского полуострова к Российской Федерации и введением ограничений свободного транзитного проезда граждан России через территорию Украины, резко возросла потребность в морской паромной переправе через Керченский пролив. Рост интенсивности работы морской паромной переправой в Керченском проливе обуславливает высокий уровень достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозок пассажиров морским транспортом (выполнение базового варианта развития составило по 781 %).

Однако пассажирские перевозки в целом на морском транспорте в 2017 году сократились на 1,3 млн. человек и составили 90% от уровня 2016 года, а в 2016 году этот показатель составлял 136,3 % в отношении к 2015 году. Это вызвано тем, что пассажиры для дальних поездок (деловые поездки и поездки к месту отдыха) предпочитают воздушный транспорт (значительное сокращение временных и финансовых затрат на поездку).





Перевозки пассажиров по каботажным линиям Севера не получили предполагаемого большого распространения. Северная часть Каспийского моря, прилегающая к районам России и используемая для связей со странами СНГ (Республики Азербайджан, Казахстан, Туркменистан) и Ираном, зимой замерзает и навигация прекращается. С 2014 года стали развиваться морские каботажные пассажирские перевозки вдоль Черноморского побережья, но востребованы они только в течение пяти месяцев (курортный период).

Повышение комфортности, снижение временных и финансовых затрат на поездку в европейские страны железнодорожным и воздушным транспортом привело к сокращению пассажиропотока на международных линиях из Санкт-Петербурга.

Повышение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема сервисных услуг, совершенствование тарифной политики на железнодорожном транспорте, являющемся основным видом пассажирского транспорта в стране, определяют устойчивую тенденцию роста объемов пассажирских перевозок, особенно в дальнем следовании, за последние три года.

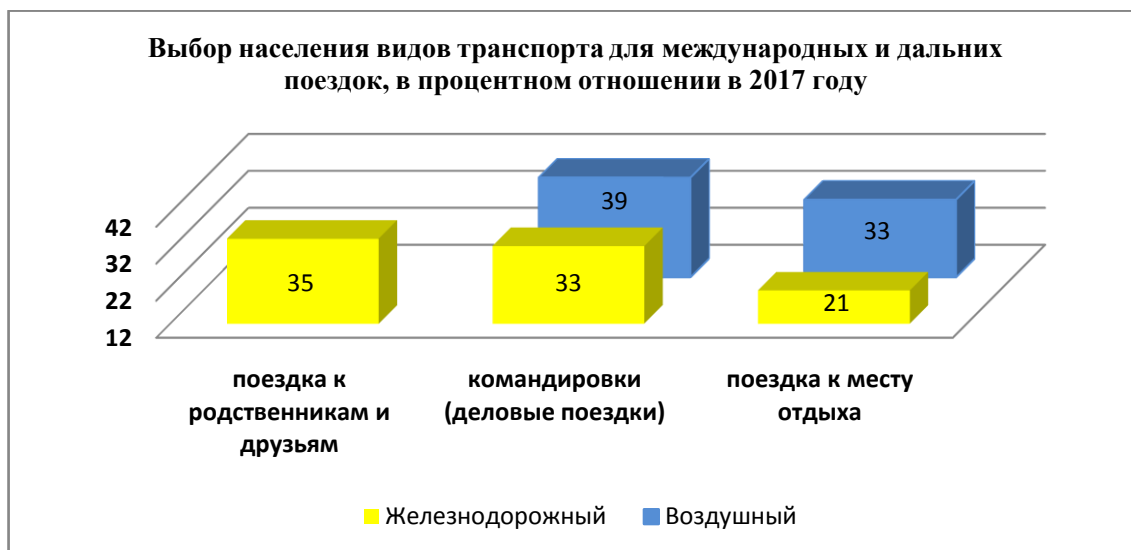


Так в 2016 году объем перевозок пассажиров составил 101,5 % от уровня 2015 года, а в 2017 году этот показатель составляет 107,8 % к уровню 2016 года. Уровень достижения ожидаемых значений объемов перевозки пассажиров Транспортной стратегии на железнодорожном транспорте составил в 2017 году 100,1 % по базовому варианту развития, что на 6,3 % выше уровня 2016 года и составил 1121,3 млн. человек (прирост на 81,3 млн. человек по сравнению с 2016 годом).



В последние два года местные ежедневные перевозки населения на работу и учебу (это более 41 % пассажиров) осуществляются поездами пригородного сообщения. Население выбирает железнодорожный транспорт основным видом транспорта в силу его высокой провозной способности, удобства расписания, надежности и регулярности движения. Также велика роль железнодорожного транспорта в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха (это около 29 %). Таким образом, ежедневно более 45 % пассажиров пользуются железнодорожным транспортом.

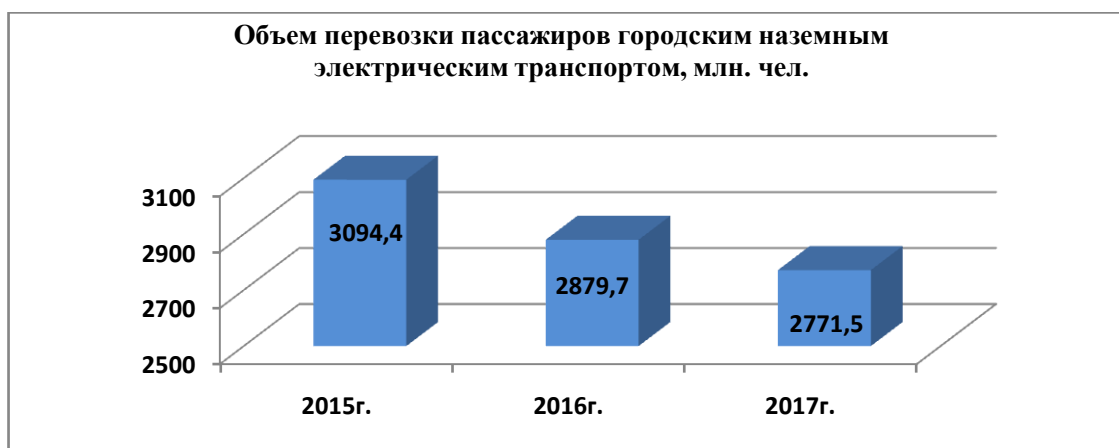
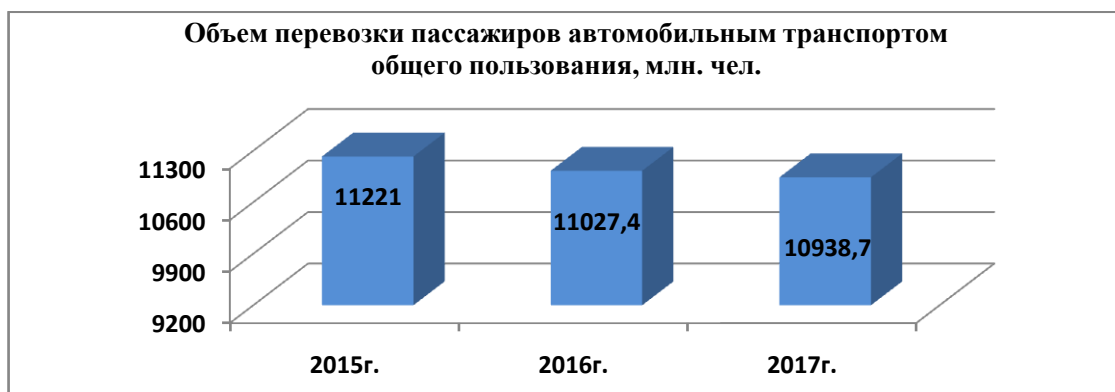
В 2017 году международные и дальние перевозки выполнялись, в основном, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Железнодорожный транспорт для поездок к родственникам и друзьям выбрало 35 % населения, командировку - 33 % и к месту отдыха - 21 %.



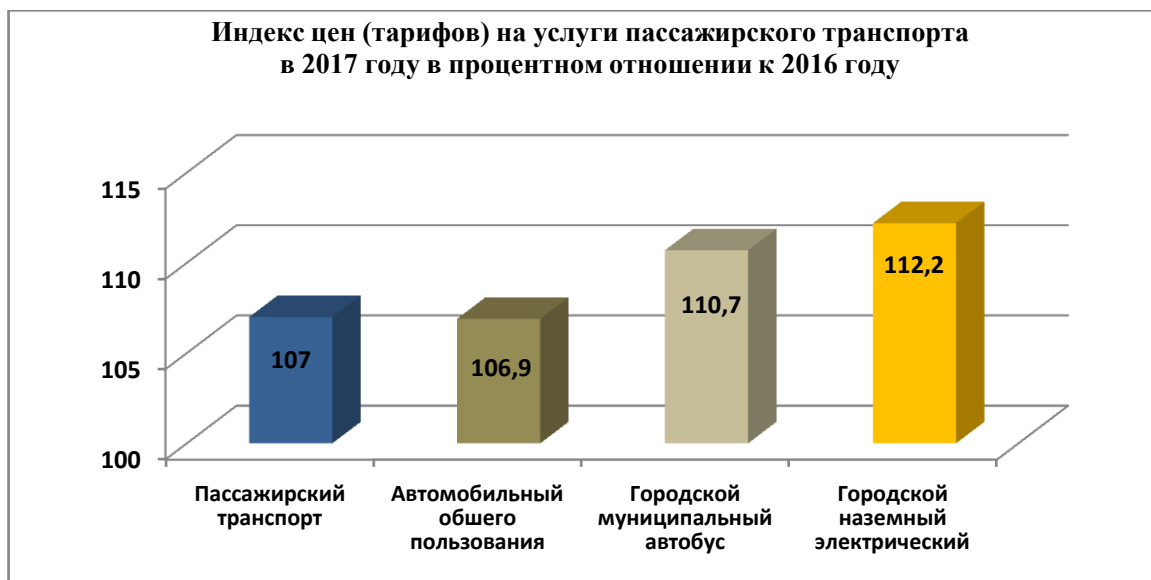
Следует отметить, что себестоимость пассажирских перевозок в три раза выше себестоимости грузовых перевозок, и поэтому объем и структура пассажирских перевозок оказывают значительное влияние на экономические результаты работы железных дорог. Около 22 % приведенной работы железнодорожного транспорта приходится на пассажирские перевозки.

В последние три года зафиксирована отрицательная динамика изменения объемов перевозки пассажиров автомобильным транспортом (в 2016 году на 193,6 млн. человек меньше чем в 2015 году, а в 2017 году на 88,7 млн. человек меньше чем в 2016 году) и особенно городским наземным электрическим транспортом (в 2016 году на 214,7

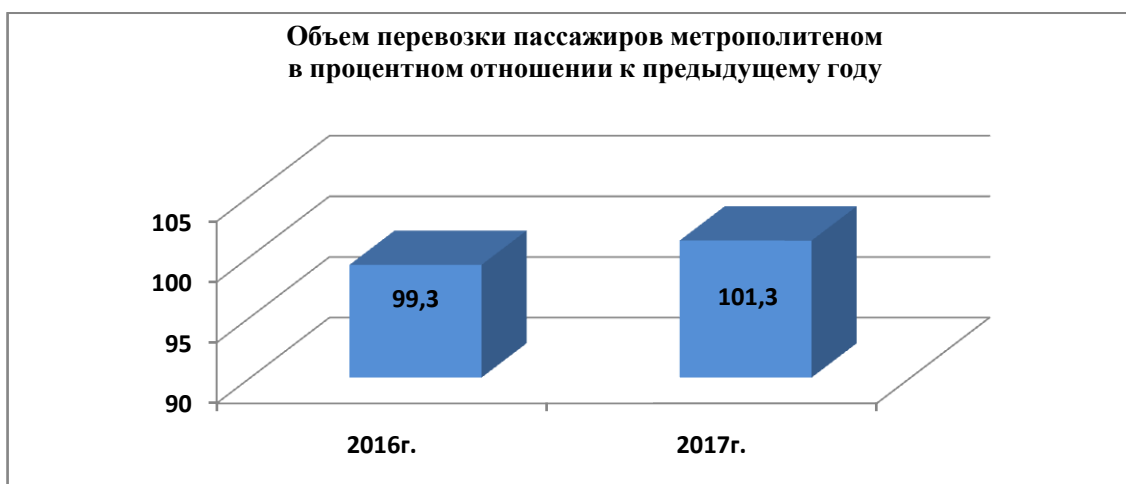
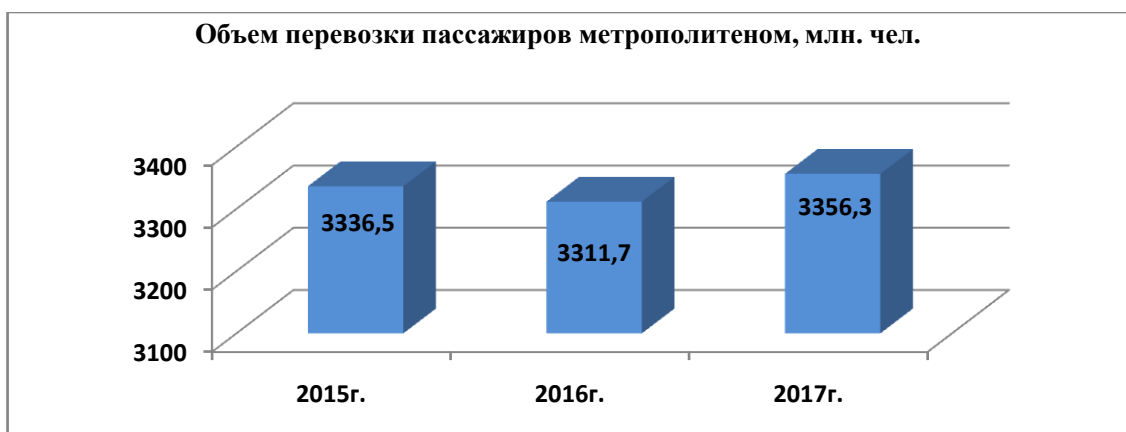
млн. человек меньше чем в 2015 году, а в 2017 году на 108,2 млн. человек меньше чем в 2016 году).

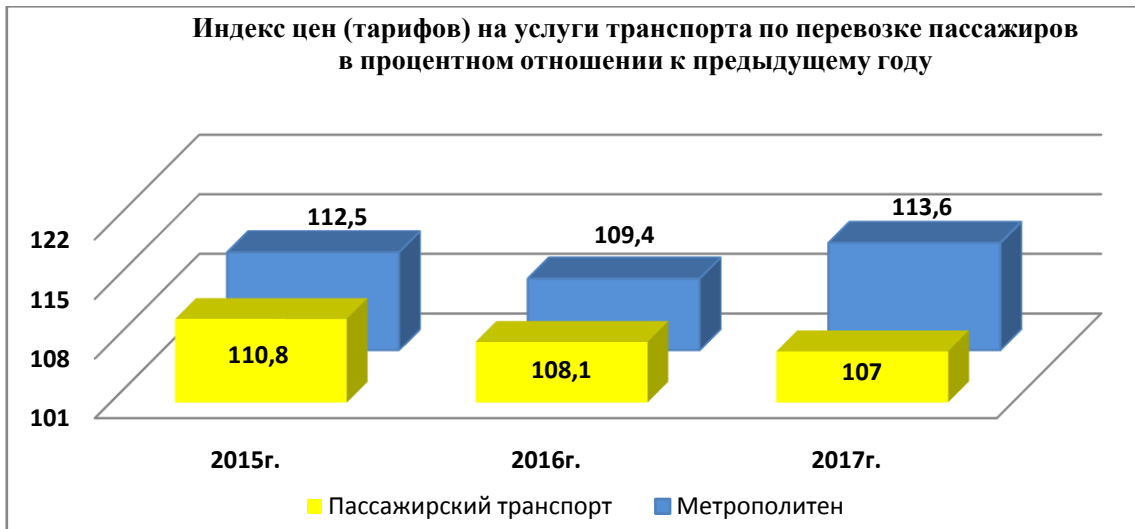


Анализ показывает, что внутригородские перевозки наиболее значительны по количеству перевезенных пассажиров. В крупных городах транспортный рынок представлен автобусными, троллейбусными и трамвайными сообщениями, метрополитеном, железнодорожным транспортом, личными автомобилями, маршрутными такси. В небольших городах и населенных пунктах в основном, автобусным транспортом и личными автомобилями граждан. Среди мотиваций поездок преобладают перемещения к месту работы или учебы и по другим личным надобностям. Спрос на данные перевозки за последние три года в силу достаточно высокого уровня роста цен на услуги транспорта падает. Так в 2017 году услуги автомобильного транспорта выросли на 6,9 % (особенно проезд в городском муниципальном автобусе на 10,7 %) и городского наземного электрического транспорта на 12,2 %.

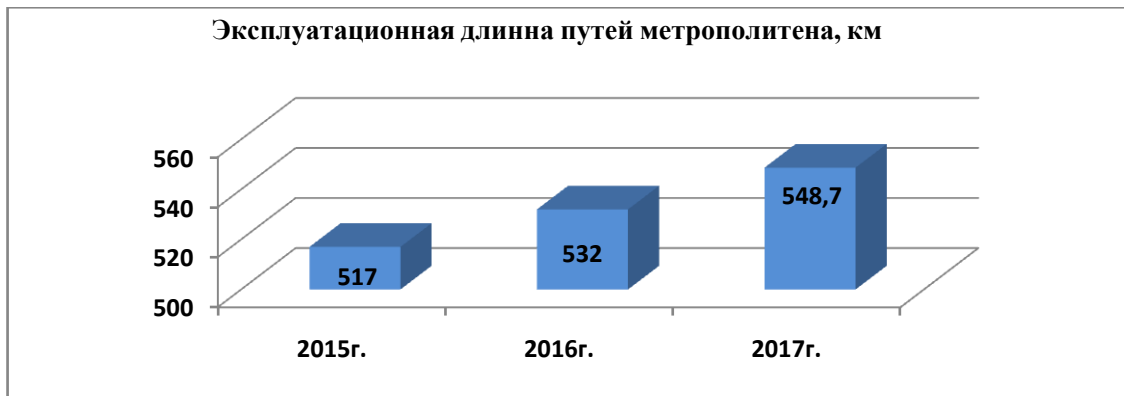


Объемы перевозок пассажиров метрополитеном в 2017 году возросли и составили 3356,3 млн. человек (это 101,3 % от уровня 2016 года), однако ожидаемого значения перевозок пассажиров не достигнуто (степень выполнения составила 86,3 % базового варианта развития Транспортной стратегии, что на 0,8 % ниже уровня 2016 года). Это обстоятельство обусловлено тем, что за последние три года отмечается высокий рост тарифов на услуги метрополитена.



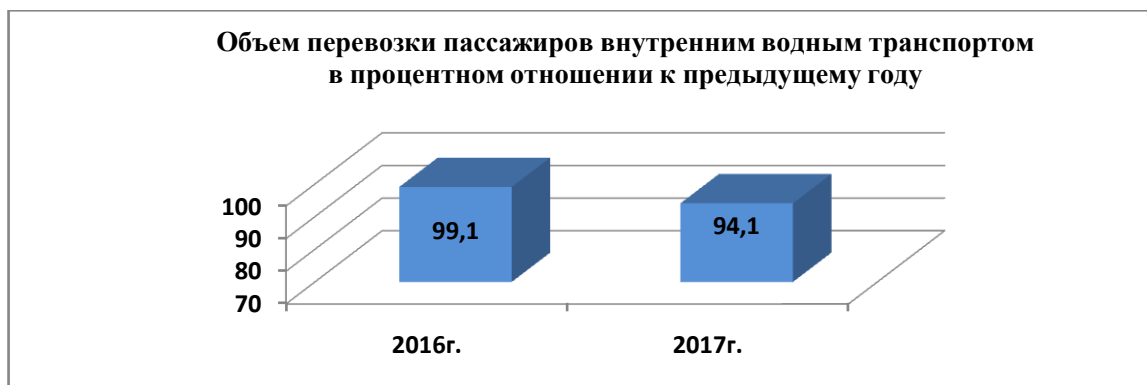


Возрастание в 2017 году объемов перевозок пассажиров метрополитеном обусловлено значительным увеличением в этот период протяженности эксплуатационной длины путей сообщения метрополитена, что обусловило рост потока пассажиров.



Сокращение объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте вызвано уменьшением (в 2011 году в наличии было 2,1 тыс. единиц судов, в 2016 году - 1,38 тыс. единиц) и старением флота пассажирских речных судов. Средний возраст пассажирского флота в России в 2017 году составил 39 лет, при этом на туристических маршрутах используются суда средним возрастом в 41 год.





Так в 2016 году объем перевозок пассажиров составил 99,1 % от уровня 2015 года, а в 2017 году этот показатель составляет 94,1 % от уровня 2016 года. Уровень достижения ожидаемых значений объемов перевозки пассажиров Транспортной стратегии на внутреннем водном транспорте составил в 2017 году 89,9 % по базовому варианту развития, что на 6,3 % ниже уровня 2016 года и составил 12,67 млн. человек (снижение на 0,8 млн. человек по сравнению с 2016 годом).

Уменьшение роли внутреннего водного транспорта в структуре перевозок пассажиров вызвано также снижением качества судопропускных и гидротехнических сооружений, ухудшением инфраструктуры внутренних водных путей. В 2017 году среди гидротехнических сооружений состояние 1,2% оценивается контролирующими органами как «опасное», 16,8% - как «неудовлетворительное». Более половины протяженности внутренних водных путей в России (по данным Росморречфлота 50,9 %) не отвечают требованиям по стандартным судовым габаритам, а 62,3 % не обеспечивает круглосуточное движение.

Анализ структуры перевозок пассажиров за последние три года показывает, что несмотря на постоянное снижение объемов перевозок пассажиров автомобильным транспортом (в 2015 году снижение на 333 млн. человек, в 2016 году - на 193,6 млн. человек, в 2017 году - на 88,7 млн. человек), вклад автомобильного транспорта в общую структуру перевозок пассажиров остается значительным и составляет 59,72 %.

В силу того, что объемы внутригородских перевозок составляет значительную долю общей структуре перевозок пассажиров, вторым по значимости является городской электротранспорт (городской наземный электротранспорт и метрополитен). Их общая доля в 2017 году составила 33,5 %. Основной вклад во внутригородские перевозки вносит метрополитен (54,8 %).

Совершенствование тарифной политики на услуги воздушного транспорта в 2017 году обусловили увеличение на 18,8 % по сравнению с 2016 годом его доли в общей структуре перевозок пассажиров.

Таблица 4.8.

Структура перевозок пассажиров
по видам транспорта общего пользования в 2015 – 2017 годах.

	Перевезено пассажиров			
	2015г.	2016г.		2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100%	100%		100%
в том числе:				
железнодорожный транспорт общего пользования	5,5	5,7	↑	6,12
автомобильный транспорт общего пользования	59,7	60,0	↑	59,72
морской транспорт	0,1	0,1	-	0,064
внутренний водный транспорт	0,072	0,073	↑	0,069
воздушный транспорт	0,49	0,48	↓	0,57
городской наземный электрический транспорт	16,47	15,67	↓	15,13
метрополитен	17,76	18,02	↑	18,32



Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объемов грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России.

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объемов грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 4.9.

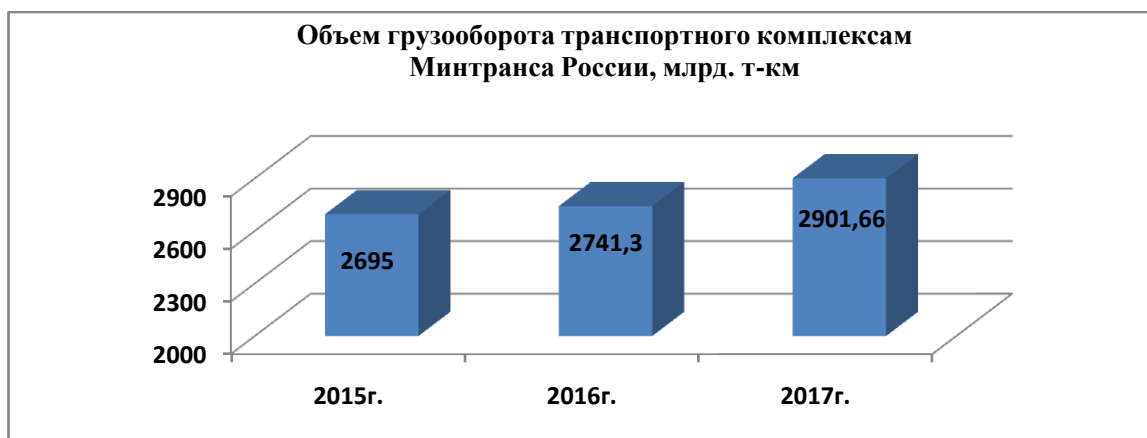
Таблица 4.9.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов грузооборота за период 2015-2017 годы реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
1	Грузооборот - всего, млрд. т-км	Факт	2695	↓	2741,3	↑	2901,66	↑
		План базовый	2880,5		2960,5		3040,8	
		% вып.	93,6	↓	92,6	↓	95,4	↑
		План инновац.	3055,56		3168,5		3281,6	
		% вып.	88,2	↓	86,5	↓	88,4	↑
2	железнодорожный общего пользования	Факт	2306	↓	2344,1	↑	2493,4	↑
		План базовый	2357,2		2420,1		2483,0	
		% вып.	97,8	↓	96,9	↓	100,4	↑
		План инновац.	2507		2597,9		2688,9	
		% вып.	92,0	↓	90,2	↓	92,7	↑
3	промышленный железнодорожный	Факт	31,1	↓	32,5	↑	34,6	↑
		План базовый	112		115,9		119,9	
		% вып.	27,8	↓	28,0	↑	28,9	↑
		План инновац.	113,5		118,1		122,8	
		% вып.	27,4	↓	27,5	↑	28,2	↑

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
4	автомобильный общего пользования	Факт	247,13	↓	247,81	↑	253,03	↑
		План базовый	264,9		277,1		289,4	
		% вып.	93,3	↓	89,4	↓	87,4	↓
		План инновац.	292,2		304,7		317,1	
		% вып.	84,6	↓	81,3	↓	79,8	↓
5	морской	Факт	41,66	↑	43,12	↑	45,86	↑
		План базовый	72,0		70,7		69,4	
		% вып.	57,9	↑	61,0	↑	66,1	↑
		План инновац.	67,8		69,9		72,0	
		% вып.	61,4	↑	61,7	↑	63,7	↑
6	внутренний водный	Факт	63,62	↑	67,19	↑	67,17	↓
		План базовый	68,6		70,7		72,8	
		% вып.	92,7	↓	95,0	↑	92,3	↓
		План инновац.	69,1		71,6		74,2	
		% вып.	92,1	↓	93,9	↑	90,5	↓
7	воздушный	Факт	5,58	↓	6,58	↑	7,59	↑
		План базовый	5,8		6,0		6,3	
		% вып.	96,2	↓	109,7	↑	120,5	↑
		План инновац.	5,96		6,3		6,6	
		% вып.	93,7	↓	104,4	↑	115,0	↑
Общий процент достижения по 14 показателям					79,9	↑	82,1	↑

В 2017 году в целом показатель объем грузооборота транспортного комплекса Минтранса России вырос на 160,36 млрд. т-км и составил 2901,66 млрд. т-км, что составило 95,4 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту.



В целом за последние два года отмечается положительная динамика роста грузооборота транспортного комплекса Минтранса России. Так в 2016 году уровень объема грузооборота составил 101,7 % по сравнению с 2015 годом, а в 2017 году этот показатель составил 105,85 %.



Положительность динамики увеличения объемов грузооборота в 2017 году обеспечена ростом объемов грузооборота практически всех видов транспорта за исключением внутреннего водного.

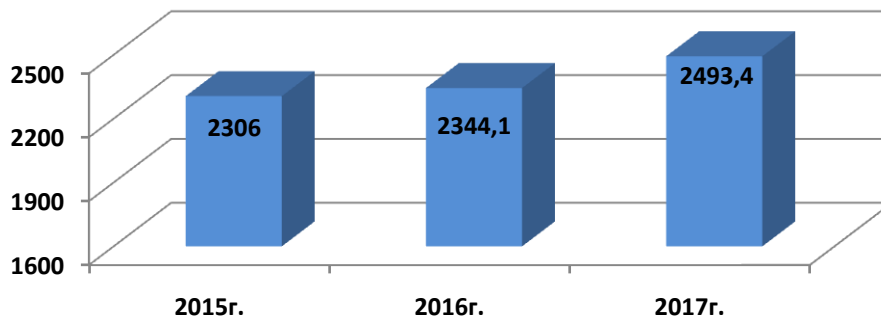
Таблица 4.10.

Динамика грузооборота по видам транспорта в 2015 - 2017гг.
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

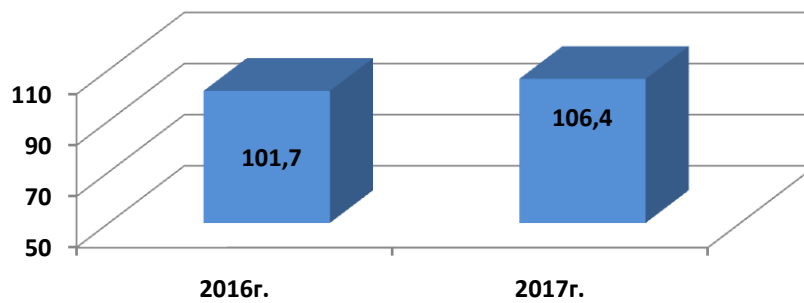
		Грузооборот, млрд. т-км		
		2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России		2695,04	2741,29	2901,66
в процентном отношении	к 2015г.	-	101,7 ↑	107,7
	к 2016г.	-	-	105,85 ↑
железнодорожный общего пользования		2305,95	2344,09	2493,43
в процентном отношении	к 2015г.	-	101,7 ↑	108,1
	к 2016г.	-	-	106,4 ↑
промышленный железнодорожный		31,10	32,50	34,58
в процентном отношении	к 2015г.	-	104,5 ↑	111,2
	к 2016г.	-	-	106,4 ↑
автомобильный общего пользования		247,13	247,81	253,03
в процентном отношении	к 2015г.	-	100,3 ↑	102,4
	к 2016г.	-	-	102,1 ↑
морской		41,66	43,12	45,86
в процентном отношении	к 2015г.	-	103,5 ↑	110,1
	к 2016г.	-	-	106,4 ↑
внутренний водный		63,62	67,19	67,17
в процентном отношении	к 2015г.	-	105,6 ↑	105,6
	к 2016г.	-	-	99,97 ↓
воздушный		5,58	6,58	7,59
в процентном отношении	к 2015г.	-	117,9 ↑	136,0
	к 2016г.	-	-	115,4 ↑

Так грузообороты железнодорожного транспорта общего пользования вырос на 149,3 млрд. т-км, промышленного железнодорожного - на 2,1 млрд. т-км, автомобильного - на 5,22 млрд. т-км, морского - на 2,74 млрд. т-км и воздушного - на 1,01 млрд. т-км.

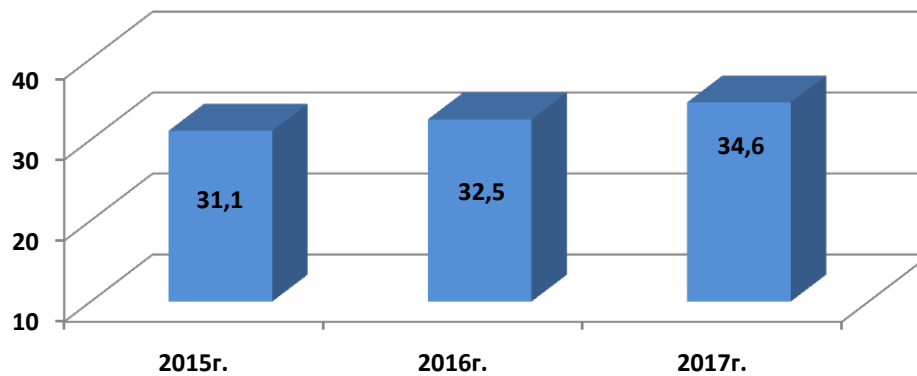
Объем грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования, млрд. т-км



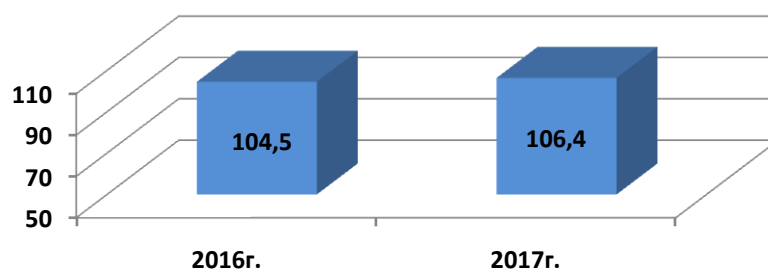
Объем грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования в процентном отношении к предыдущему году



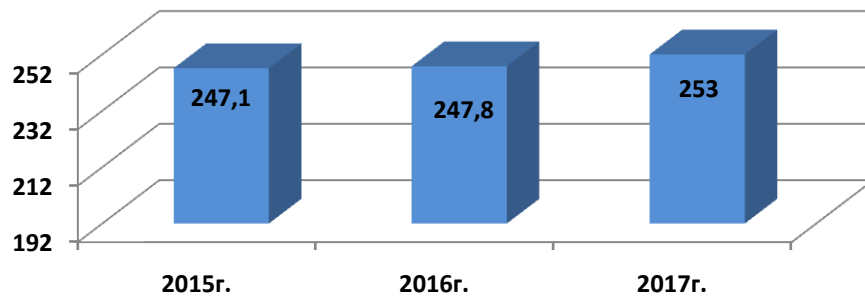
Объем грузооборота промышленного железнодорожного транспорта, млрд. т-км



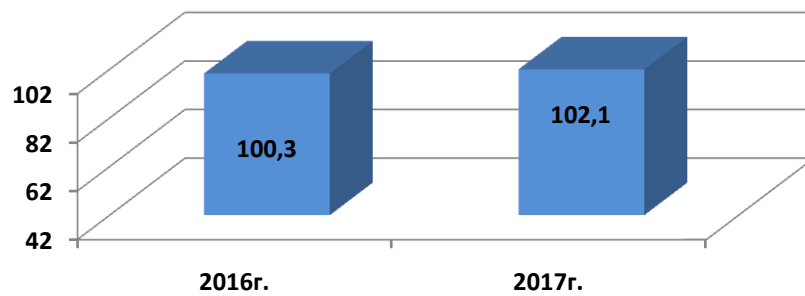
Объем грузооборота промышленного железнодорожного транспорта в процентном отношении к предыдущему году



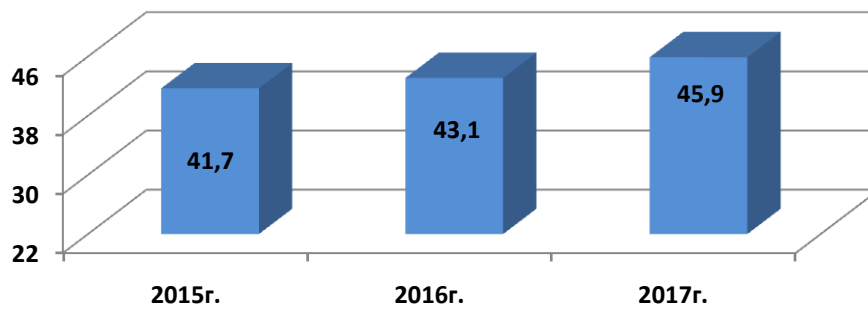
Объем грузооборота автомобильного транспорта общего пользования, млрд. т-км



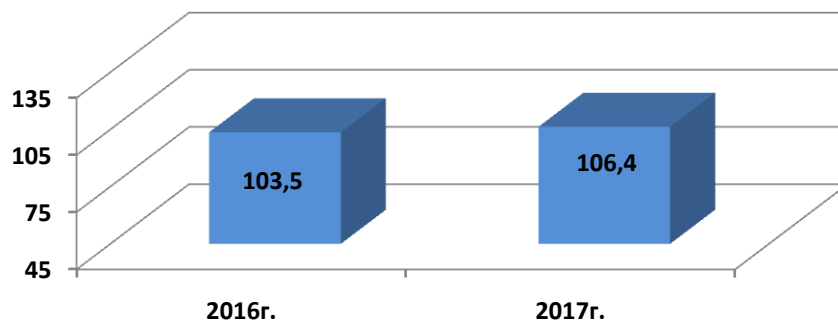
Объем грузооборота автомобильного транспорта общего пользования в процентном отношении к предыдущему году

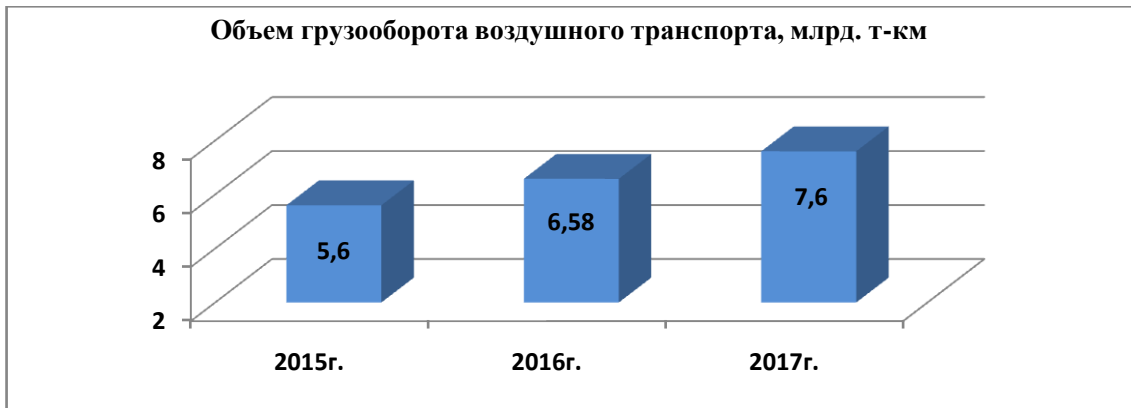


Объем грузооборота морского транспорта, млрд. т-км



Объем грузооборота морского транспорта в процентном отношении к предыдущему году





Увеличение объемов грузооборота в 2017 году по сравнению с 2016 годом обеспечили не только положительную динамику достижения этими видами транспорта ожидаемых значений показателей объемов грузооборота, но и положительную динамику достижения ожидаемых значений показателей объемов грузооборота в целом всего транспортного комплекса Минтранса России.

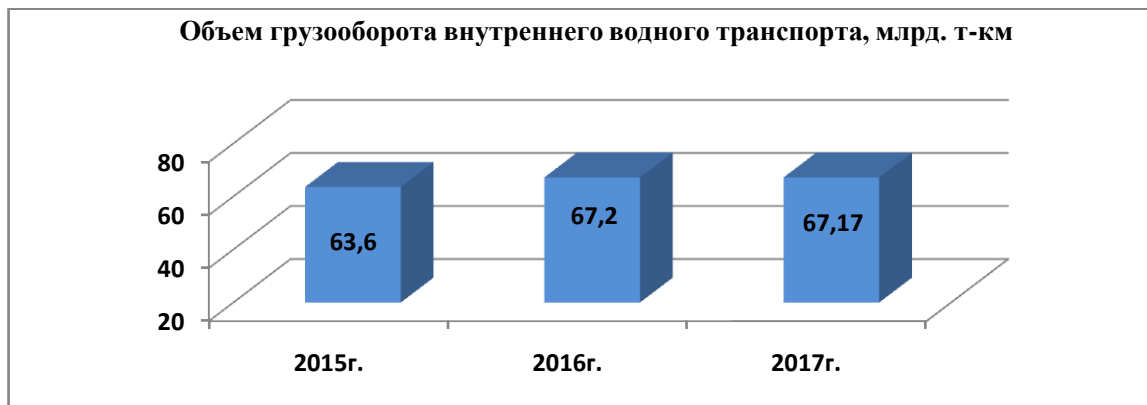
Анализ динамики изменений и фактических значений показателей объемов грузооборота различных видов транспорта показывает, что за последние три года положительная динамика роста объемов грузооборота присуща воздушному, морскому и промышленному железнодорожному транспорту. Значительное превышение ожидаемых значений объемов грузооборота в 2017 году показал воздушный транспорт. Степень выполнения базового варианта развития Транспортной стратегии составила 120,5 %, что на 10,8 % выше уровня 2016 года.

Хороших результатов добился железнодорожный транспорт общего пользования. Степень выполнения базового варианта развития Транспортной стратегии составила 100,4 %.

Отмечается, что при положительной динамике изменения объемов грузооборота в 2017 году на морском и промышленном железнодорожном транспорте показатели достижения ожидаемых значений реализации Транспортной стратегии этими видами транспорта выполнены недостаточно. Так степень выполнения базового варианта морским транспортом составила всего 66,1 %, а промышленным железнодорожным – 28,9 %. Такое снижение объемов грузооборота объяснимо введенной в 2014 году в отношении России торгово-экономической санкционной политикой и как следствие снижение внутригосударственной экономической активности.

Следует отметить проявившуюся за последние два года тенденцию активизации автомобильного транспорта. При отрицательной динамике выполнения уровня базового варианта развития Транспортной стратегии (в 2015 году – 93,3 %, в 2016 году – 89,4 %, в 2017 году – 87,4 %) в целом объемы грузооборота на автотранспорте растут (в 2015 году – 247,1 млрд. т-км, в 2016 году – 247,8 млрд. т-км, в 2017 году – 253,03 млрд. т-км).

На внутреннем водном транспорте в 2017 году уровень выполнения ожидаемых значений объемов грузооборота Транспортной стратегии по базовому варианту составил 92,3 %. В целом объемы грузооборота внутреннего водного транспорта в 2017 году, в силу объективных причин связанных с сокращением длины пригодных для грузового судоходства внутренних водных путей, снизилась на 0,02 млрд. т-км, что составило 99,97 % от уровня 2016 года.

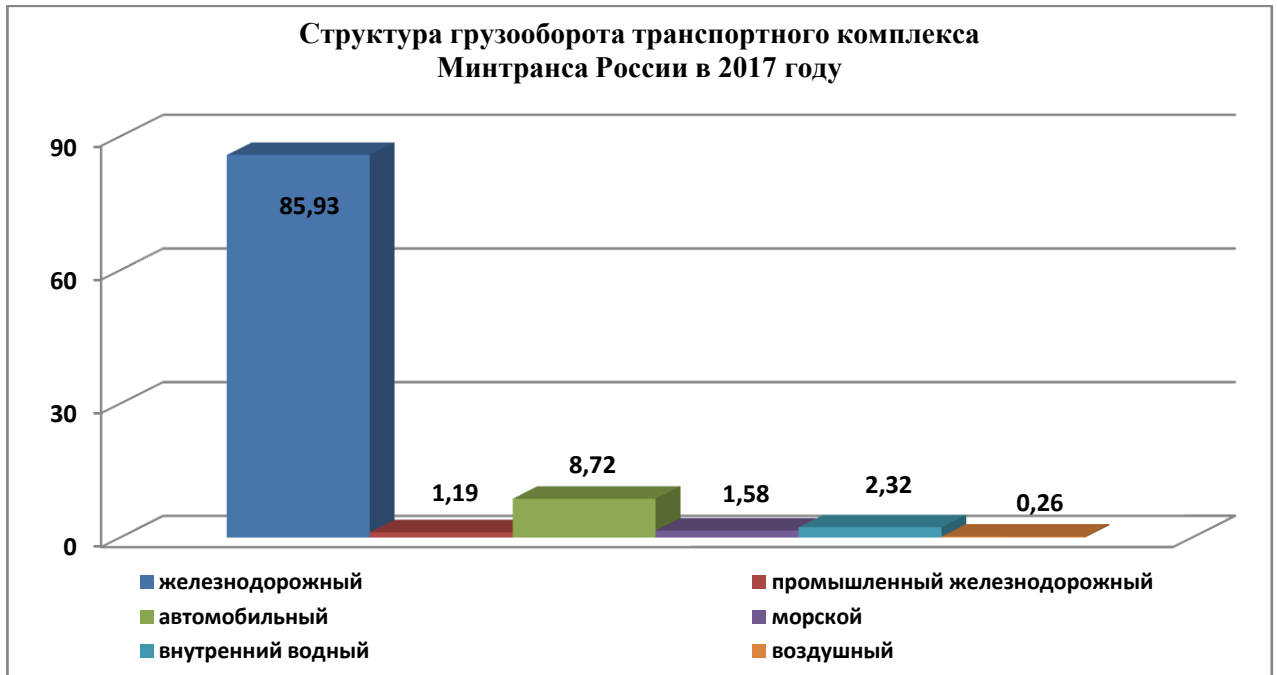


Анализ структуры грузооборота транспортного комплекса Минтранса России показывает, что основной вклад в перевозку грузов вносят железнодорожный транспорт и его доля неуклонно растет (в 2017 году доля составила 86 %). Кроме того, отмечается тенденция роста доли морского (в 2016 году составляла 1,57 % в 2017 году – 1,58 %) и воздушного (в 2016 году составляла 0,24 % в 2017 году – 0,26 %) транспорта, несколько снизилась доля автотранспорта воздушного (в 2016 году составляла 9 % в 2017 году – 8,7 %). Снизилась доля и внутреннего водного транспорта воздушного (в 2016 году составляла 2,45 % в 2017 году – 2,22 %).

Таблица 2.11.

Структура грузооборота по видам транспорта общего пользования
в 2015 – 2017 годах.

	Грузооборот		
	2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100%	100%	100%
в том числе:			
железнодорожный общего пользования	85,6	85,5	↓ 85,93
промышленный железнодорожный	1,2	1,2	- 1,19
автомобильный общего пользования	9,2	9,0	↓ 8,72
морской	1,55	1,57	↑ 1,58
внутренний водный	2,36	2,45	↑ 2,32
воздушный	0,21	0,24	↑ 0,26



В целом интегрированный показатель (общий процент достижения ожидаемых значений показателей) составил 82,1 %, что на 2,2 % выше показателя 2016 года.

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объемов пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России.

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объемов пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 4.12.

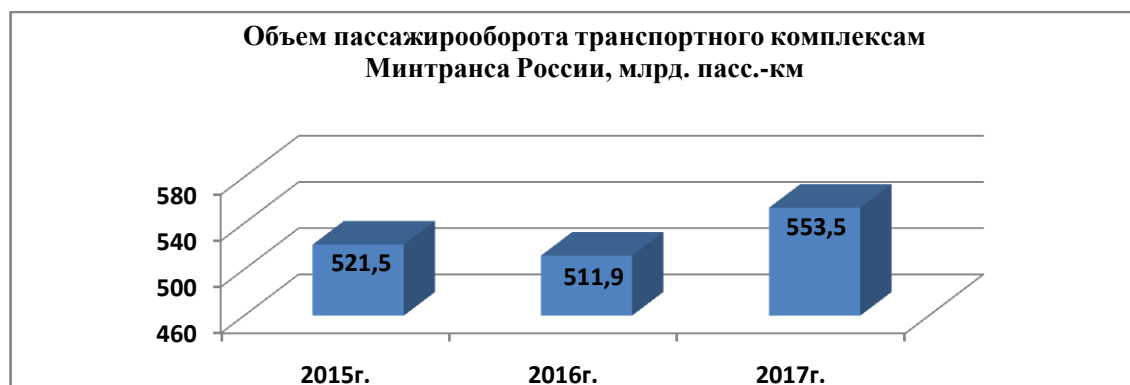
Таблица 4.12.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота за период 2015-2017 годы реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
1	Пассажирооборот транспорта общего пользования, млрд. пассажир.-км	Факт	521,5	↓	511,9	↓	553,5	↑
		План базовый	567,0		587,1		607,3	
		% вып.	91,98	↓	87,2	↓	91,2	↑
		План инновац.	597,97		619,96		641,95	
		% вып.	87,2	↓	82,6	↓	86,2	↑
2	железнодорожный транспорт общего пользования	Факт	120,64	↓	124,6	↑	123,1	↓
		План базовый	146,90		148,7		150,6	
		% вып.	82,13	↓	83,8	↑	81,8	↓
		План инновац.	154,00		157,9		161,7	
		% вып.	78,34	↓	78,9	↑	76,1	↓
3	автомобильный транспорт общего пользования	Факт	118,06	↓	116,9	↓	116,0	↓
		План базовый	144,00		146,3		148,6	
		% вып.	81,99	↓	79,9	↓	78,1	↓
		План инновац.	144,90		148,4		151,9	
		% вып.	81,48	↓	78,8	↓	76,4	↓
4	морской транспорт	Факт	0,062	↑	0,088	↑	0,083	↓
		План базовый	0,10		0,1		0,1	

№ п/п	Параметры	Вид	2015г.	Динамика изменений значений показателя 2015г. к 2014г.	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.
		% вып.	61,70	↑	88,1	↑	82,8	↓
		План инновац.	0,10		0,1		0,1	
		% вып.	61,70	↑	88,1	↑	82,8	↓
5	внутренний водный транспорт	Факт	0,496	↑	0,551	↑	0,563	↑
		План базовый	0,700		0,703		0,707	
		% вып.	70,86	↑	78,3	↑	79,6	↑
		План инновац.	0,67		0,69		0,71	
		% вып.	74,03	↑	79,8	↑	79,3	↓
6	воздушный транспорт	Факт	226,9	↓	215,6	↓	259,4	↑
		План базовый	213,8		228,4		242,9	
		% вып.	106,1	↓	94,4	↓	106,8	↑
		План инновац.	236,6		249,3		262,0	
		% вып.	95,9	↓	86,5	↓	99,0	↑
7	городской наземный электрический транспорт	Факт	10,8	↑	10,1	↓	9,7	↓
		План базовый	13,6		13,8		13,9	
		% вып.	79,4	↑	73,4	↓	69,7	↓
		План инновац.	13,6		13,8		13,9	
		% вып.	79,4	↑	73,4	↓	69,7	↓
8	метрополитен	Факт	44,6	↓	44,1	↓	44,7	↑
		План базовый	47,9		49,2		50,4	
		% вып.	93,1	↓	89,7	↓	88,6	↓
		План инновац.	48,1		49,8		51,6	
		% вып.	92,7	↓	88,5	↓	86,7	↓
Общий процент достижения по 16 показателям					83,2	↓	83,43	↑

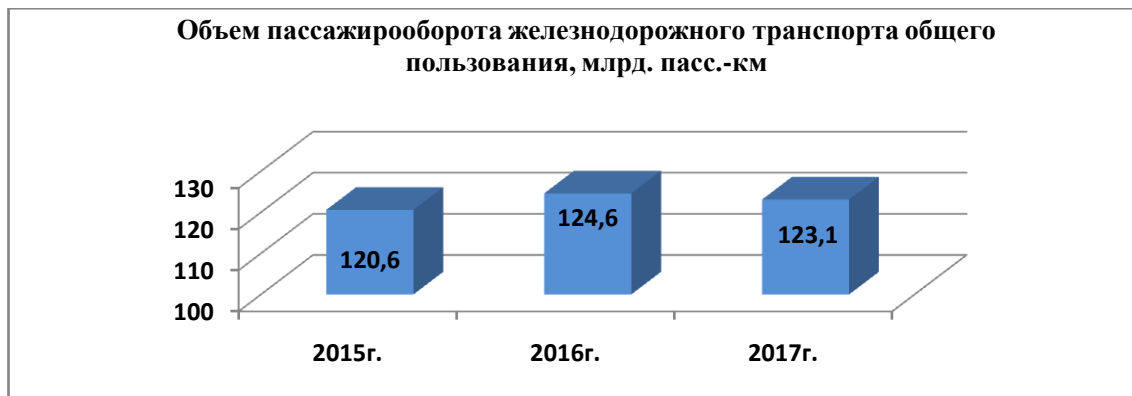
В целом объем пассажирооборота транспортного комплекса Минтранса России возрос на 41,6 млрд. пасс.-км и составил 553,5 млрд. пасс.-км, это составило 91,2 % выполнения базового варианта развития транспортной системы России.



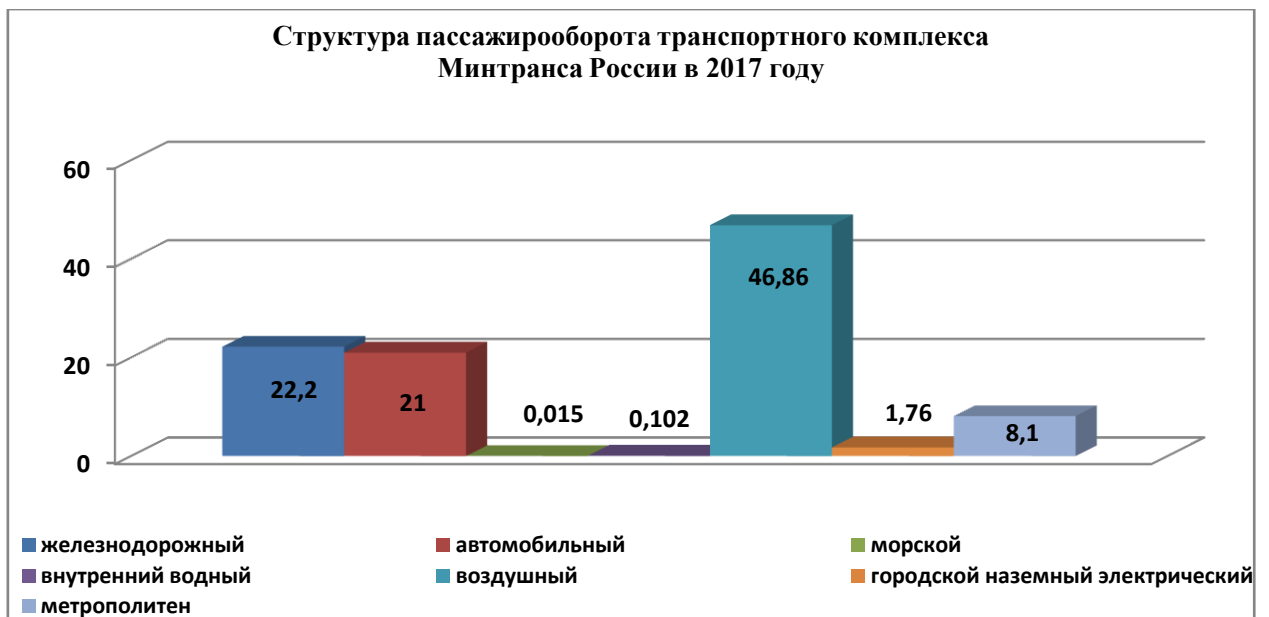
Увеличение объема пассажирооборота в целом и положительная динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота по базовому варианту Транспортной стратегии (в 2016 году уровень выполнения составлял 87,2 %, в 2017 году – 91,2 %) обусловлены стабильными и достаточно высокими показателями железнодорожного (98,8 % от уровня 2016 года), автомобильного (99,3 % от уровня 2016 года) транспорта и метрополитена (101,4 % от уровня 2016 года) показателями объема пассажирооборота в 2017 году.

Структура пассажирооборота
по видам транспорта общего пользования в 2015 – 2017 годах.

	Перевезено пассажиров		
	2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100%	100%	100%
в том числе:			
железнодорожный транспорт общего пользования	23,1	24,3	↑ 22,2
автомобильный транспорт общего пользования	22,6	22,8	↑ 21,0
морской транспорт	0,012	0,017	↑ 0,015
внутренний водный транспорт	0,095	0,108	↑ 0,102
воздушный транспорт	43,50	42,11	↓ 46,86
городской наземный электрический транспорт	2,07	1,97	↓ 1,76
метрополитен	8,55	8,61	↑ 8,1



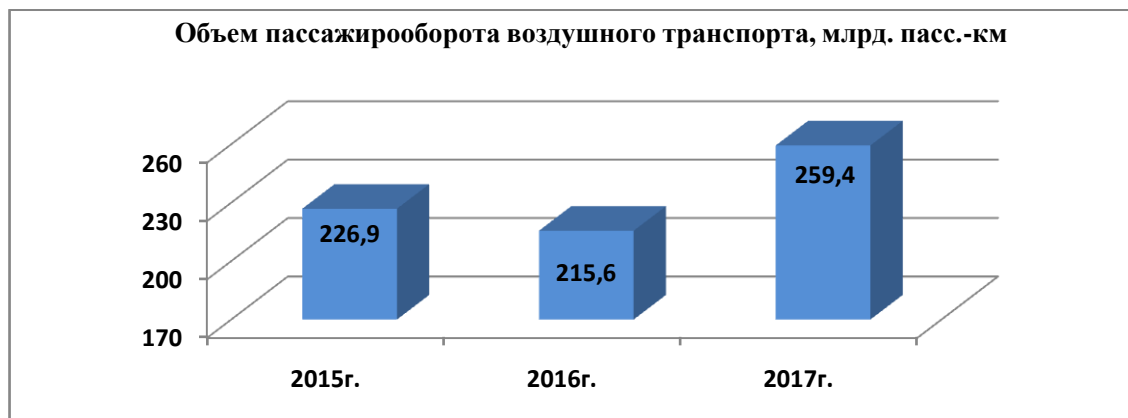
Кроме того, эти виды транспорта в совокупности составляют значительную долю (51,3 %) в общей структуре пассажирооборота страны (железнодорожный – 22,2 %, автомобильный – 21 %, метрополитен 8,1 %).

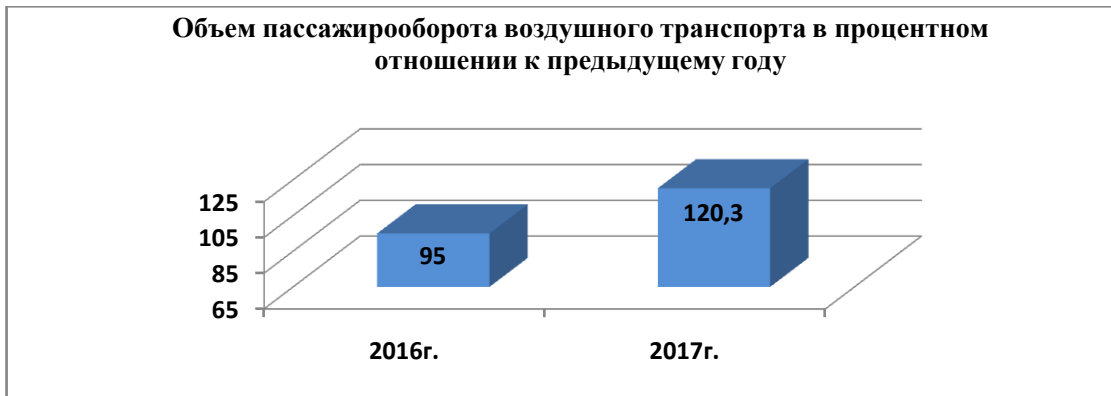


Динамика пассажирооборота по видам транспорта в 2015 - 2017 гг.
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

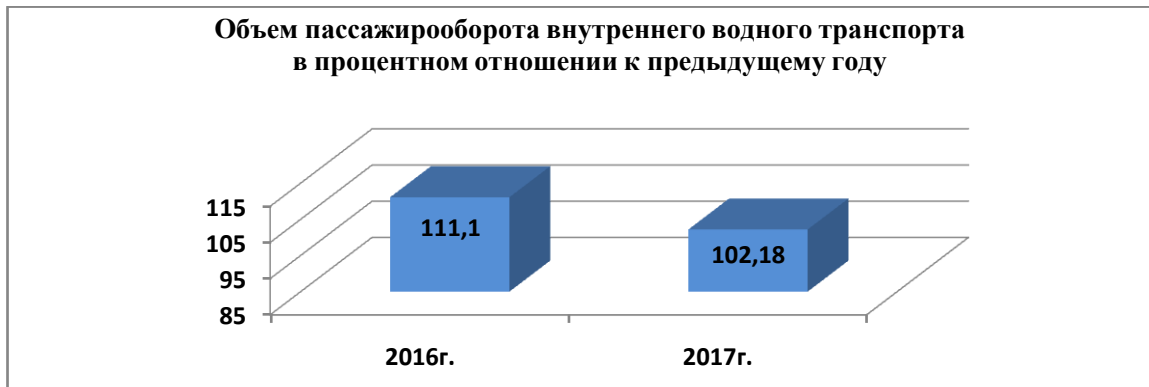
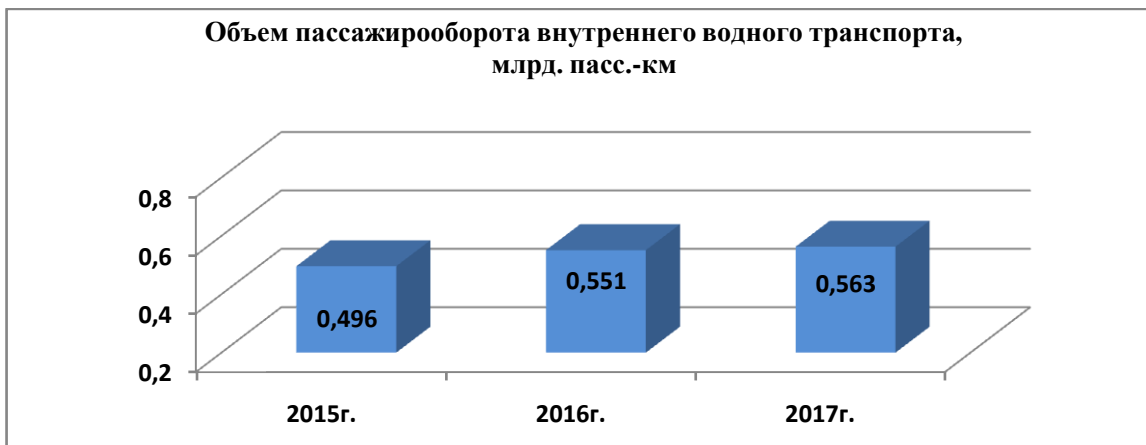
		Перевезено пассажиров, млн. пасс.		
		2015г.	2016г.	2017г.
Транспорт отраслей Минтранса России		521,51	511,94	553,54
в процентном отношении	к 2015г.	-	98,2 ↓	106,1
	к 2016г.	-	-	108,1 ↑
железнодорожный общего пользования		120,64	124,62	123,10
в процентном отношении	к 2015г.	-	103,3 ↑	102,0
	к 2016г.	-	-	98,8 ↓
автомобильный общего пользования		118,06	116,89	116,02
в процентном отношении	к 2015г.	-	99,0 ↓	98,3
	к 2016г.	-	-	99,3 ↓
морской		0,062	0,088	0,083
в процентном отношении	к 2015г.	-	141,9 ↑	133,9
	к 2016г.	-	-	94,3 ↓
внутренний водный		0,496	0,551	0,563
в процентном отношении	к 2015г.	-	111,1 ↑	113,51
	к 2016г.	-	-	102,18 ↑
воздушный		226,850	215,590	259,380
в процентном отношении	к 2015г.	-	95,0 ↓	114,3
	к 2016г.	-	-	120,3 ↑
городской наземный электрический		10,80	10,10	9,72
в процентном отношении	к 2015г.	-	93,5 ↓	90,0
	к 2016г.	-	-	96,2 ↓
метрополитен		44,6	44,1	44,7
в процентном отношении	к 2015г.	-	98,9 ↓	100,2
	к 2016г.	-	-	101,4 ↑

Огромное влияние на увеличение объема пассажирооборота в целом и положительность динамики достижения ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота по базовому варианту Транспортной стратегии оказывает воздушный транспорт. Его доля в структуре перевозок пассажиров возросла на 4,75 % по сравнению с 2016 годом и составила 46,86 %, а объем пассажирооборота составил 259,4 млрд. пасс.-км, что на 43,8 млрд. пасс.-км больше показателя 2016 года. Уровень ожидаемого результата объемов пассажирооборота в 2017 году по базовому варианту развития воздушным транспортом превышен на 6,8 %, а показатель 2016 года превышен на 20,3 %.





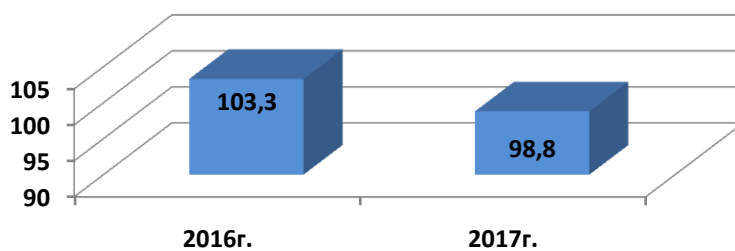
Высокие показатели воздушного транспорта обусловлены увеличением возросшим спросом населения Российской Федерации на поездки на большие расстояния к месту проведения отдыха.



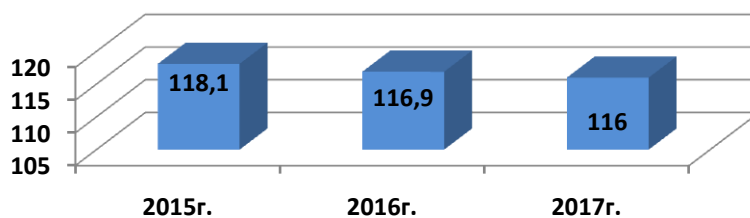
Незначительно возрос пассажирооборот внутреннего водного транспорта (+0,022 млрд. пасс.-км). Кроме того, наблюдается положительная динамика достижения внутренним водным транспортом (79,6 %, в 2016 году – 78,3 %) ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота Транспортной стратегии по базовому варианту развития.

Незначительное снижение объемов пассажирооборота в 2017 году по сравнению с 2016 годом (железнодорожного транспорта - на 1,52 млрд. пасс.-км, что составило 98,8 % от уровня 2016 года, автомобильного - на 0,9 млрд. пасс.-км, морского на 0,005 млрд. пасс.-км, внутреннего водного на 0,01 млрд. пасс.-км и городского наземного электрического на 0,38 млрд. пасс.-км) обусловлено высокими индексами цен (тарифов) на услуги этих видов пассажирского транспорта.

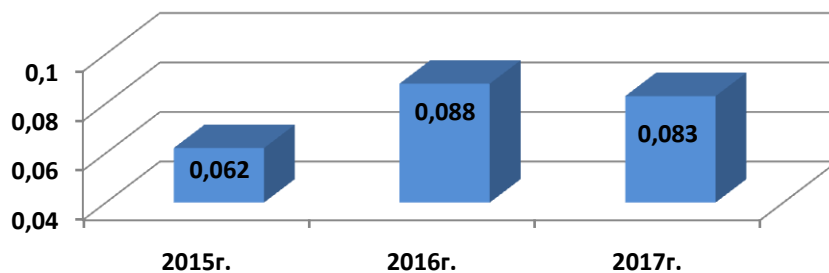
Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта общего пользования в процентном отношении к предыдущему году



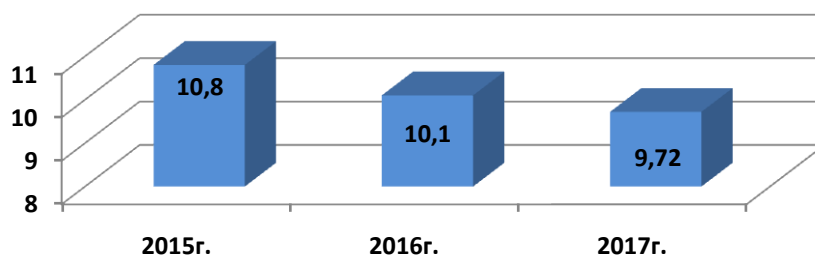
Объем пассажирооборота автомобильного транспорта общего пользования, млрд. пасс.-км

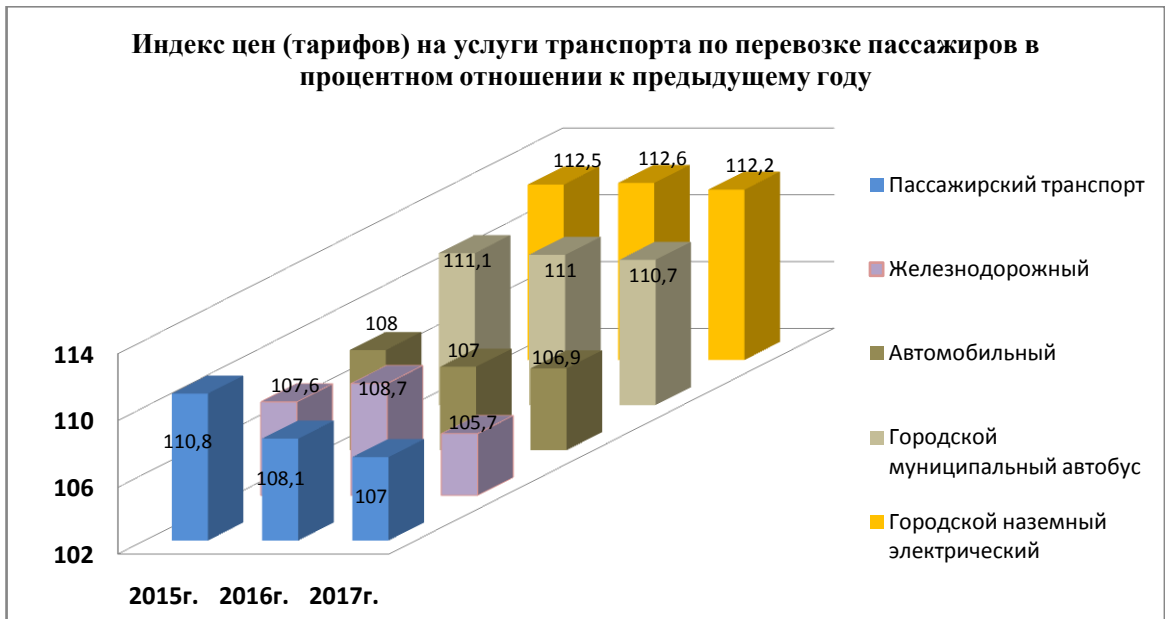


Объем пассажирооборота морского транспорта, млрд. пасс.-км



Объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом, млн. чел.

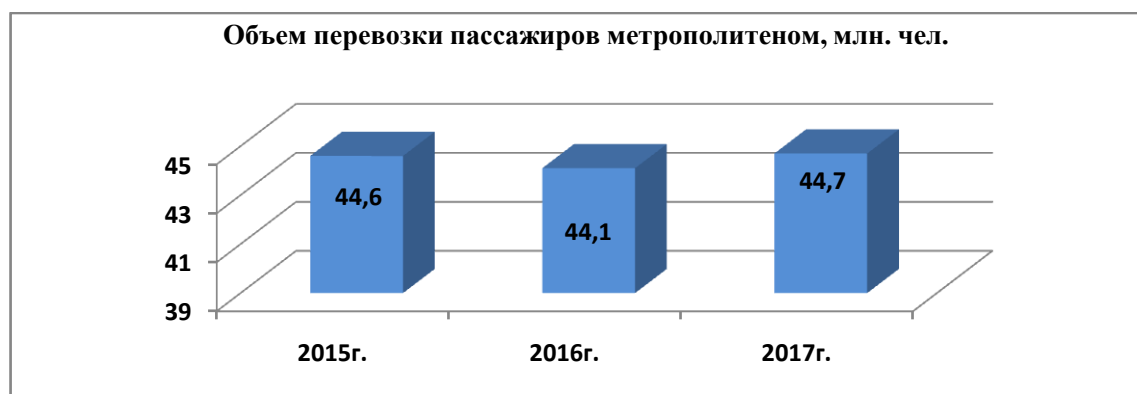
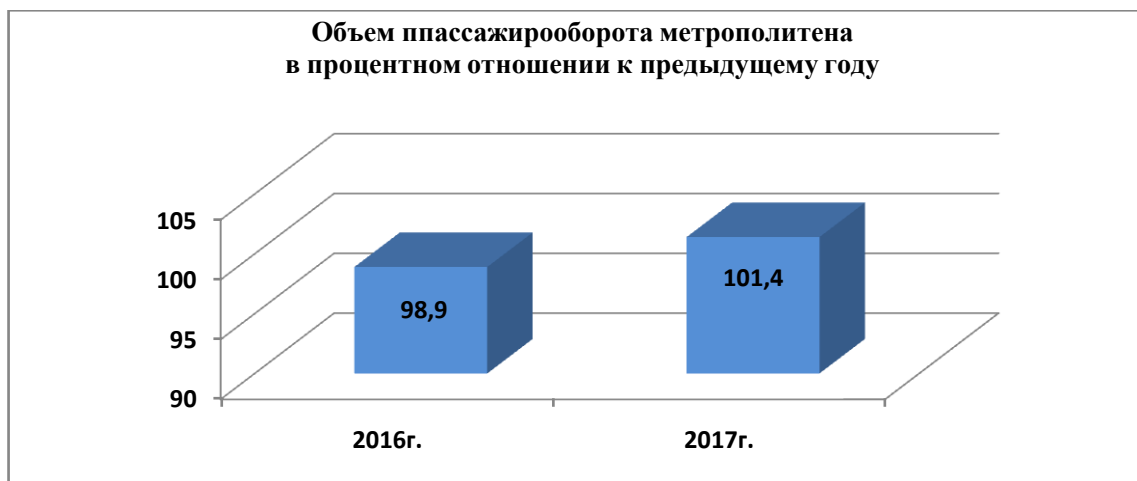




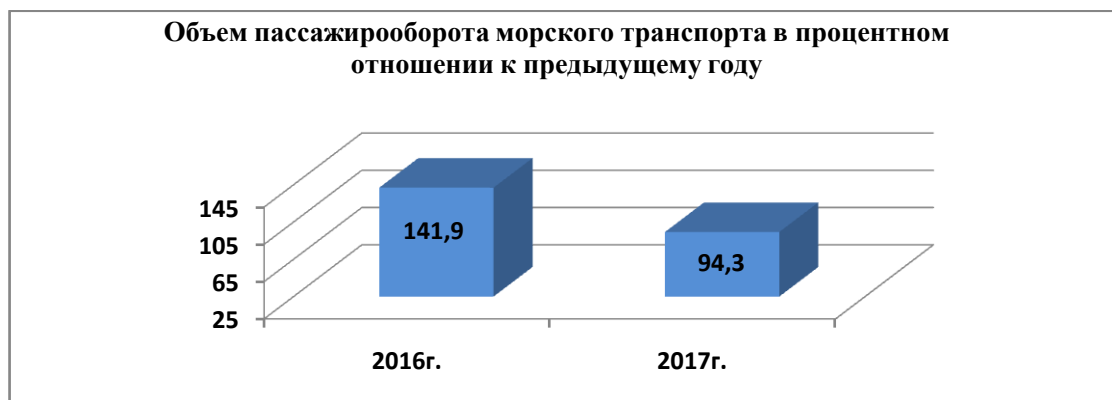
В 2017 году в условиях сложной ценовой политики на услуги городского транспорта, в том числе и электротранспорта, и снижении доли городского транспорта в общей структуре пассажирооборота отмечается рост объема пассажирооборота городского наземного электротранспорта и метрополитена.



Обусловлено это возрастанием пассажиропотока особенно в крупных городах с многомиллионным населением. Особенно это на увеличение объема перевозок пассажиров метрополитеном в городах Москва и Санкт-Петербург повлияло значительные увеличения за 2017 год эксплуатационной длины путей метрополитена.



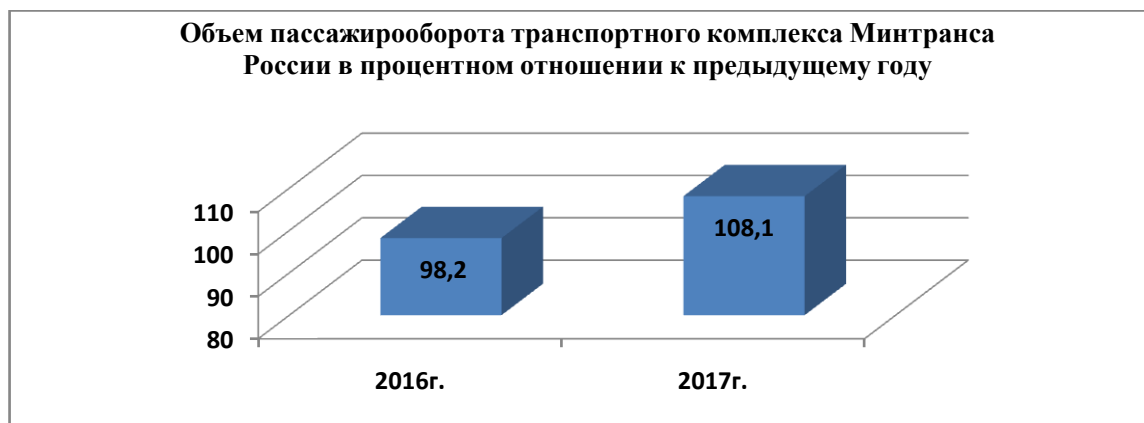
Ряд объективных технических, экономических, политических и гидротехнических причин, указанных ранее, обусловили в 2017 году отрицательную динамику достижения морским транспортом (82,8 %, в 2016 году – 88,1 %) ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота Транспортной стратегии по базовому варианту развития.



Однако существенного влияния на пассажирооборот транспортного комплекса в целом морской и внутренний водный транспорты не оказали, так как в общей структуре пассажирооборота они занимают около 0,11 % (морской – 0,015 %, внутренний водный – 0,102 %).

Анализ фактических значений объемов пассажирооборота различных видов транспорта показывает, что при положительной динамике развития транспортного комплекса в части обеспечения пассажирооборота, высоким средним показателем достижения ожидаемых значений показателей по базовому варианту развития обладают воздушный транспорт (106,8 %), относительно высокими показателями достижения обладают метрополитен (88,6 %), морской (88,2 %) и железнодорожный (81,8 %),

удовлетворительными- автомобильный (77,4 %), внутренний водный (79,6 %) и городской наземный электрический (69,7 %) транспорты.



Интегрированный показатель (общий процент достижения ожидаемых значений показателей) составил 83,43 %, что на 0,23 % выше показателя 2016 года.

**Динамика показателей,
характеризующих место сферы/отрасли экономики России в мире**

Сопоставление динамики показателей, характеризующих место транспортной отрасли России и других стран в сфере транспорта, подготовлено на основе данных официальных статистических публикаций международных организаций и отдельных стран, а также данных Росстата. В Приложении содержатся сравнительные данные о динамике основных показателей в сфере транспорта. Поскольку ключевые показатели по многим странам в сфере транспорта рассчитываются и представляются с большим опозданием и разной периодичностью, по ряду показателей статистические данные приводятся за последний представленный год в сравнении с предыдущим годом.

Объем перевозок грузов по видам транспорта Евразийского экономического союза

Объем перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) в 2016 году составил 10,375 млрд. тонн и по сравнению с аналогичным периодом 2015 года увеличился на 0,9 %, а в 2017 году составил 10,9037 млрд. тонн и по сравнению с аналогичным периодом 2016 года увеличился на 2,4%.

Данные Аналитического обзора Евразийской экономической комиссии 2016-2017гг.

	2016 г.		2017 г.	
	млн. т	в % к 2015 г.	млн. т	в % к 2016 г.
Объем перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта)				
Армения	18,9	200,6	26,2	139,1
Беларусь	304,3	95,8	315,1	108,1
Казахстан ¹⁾	3 517,2	100,1	3 683,4	104,7
Кыргызстан	31,0	105,3	31,8	102,3
Россия	6 503,7	101,3	6 847,2	100,7
ЕАЭС	10 375,1	100,9	10 903,7	102,4
железнодорожным транспортом				
Армения	2,6	103,1	2,6	103,1
Беларусь	126,8	96,4	146,3	96,4
Казахстан	332,3	99,1	378,8	99,1
Кыргызстан	1,7	132,9	1,9	132,9
Россия	1 227,0	100,7	1 266,5	100,7
ЕАЭС	1 690,3	100,1	1 796,1	100,1
автомобильным транспортом				
Армения	16,2	236,7	23,6	101,1
Беларусь	175,3	95,8	166,7	115,4
Казахстан ¹⁾	3 181,1	100,2	3 300,8	114,0
Кыргызстан	29,3	104,1	29,8	113,9
Россия	5 138,2	101,4	5 444,6	103,2
ЕАЭС	8 540,2	101,1	8 965,5	106,5
воздушным транспортом (тыс. тонн)²⁾				
Армения ³⁾	18,3	179,4	22,4	122,4
Беларусь	56,6	146,0	55,1	97,3
Казахстан	18,1	106,3	22,4	123,9
Кыргызстан	0,1	50,0	0,2	200,0
Россия ⁴⁾	974,1	112,7	1 128,9	115,5
ЕАЭС	1 067,2	115,5	1 228,8	115,0
водным транспортом (тыс. тонн)^{2) 5)}				
Армения	...	...	...	...
Беларусь	2 143,5	72,4	2 019,3	94,2
Казахстан	3 801,1	102,9	3 752,1	98,7
Кыргызстан	2,6	21,3	...	...

	2016 г.		2017 г.	
	млн. т	в % к 2015 г.	млн. т	в % к 2016 г.
Россия ⁴⁾	137 605,3	100,7	134 932,8	94,6
ЕАЭС	143 552,5	100,1	140 704,2	94,7

¹⁾ С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

²⁾ тыс. тонн.

³⁾ В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран.

⁴⁾ По данным Росавиации.

⁵⁾ Внутренний водный и морской транспорт.

Грузооборот по видам транспорта Евразийского экономического союза

В 2016 году объем грузооборота транспорта государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) по сравнению с 2015 годом увеличился на 1,7 % и составил 3 161,8 млрд. тонно-километров, а в 2017 году по сравнению с 2016 годом увеличился на 5,9 % и составил 3 366,9 млрд. тонно-километров.

Данные Аналитического обзора Евразийской экономической комиссии 2016-2017 гг.

	2016 г.		2017 г.	
	млрд. т-км	в % к 2015 г.	млрд. т-км	в % к 2016 г.
Грузооборот транспорта (без трубопроводного транспорта)				
Армения	1,3	119,2	1,5	106,6
Беларусь	65,9	100,9	75,6	113,8
Казахстан ¹⁾	399,9	100,8	425,6	106,4
Кыргызстан	2,3	97,9	2,4	106,3
Россия	2 692,4	101,8	2 861,8	105,6
ЕАЭС	3 161,8	101,7	3 366,9	105,9
железнодорожного транспорта				
Армения	0,7	102,7	0,7	104,8
Беларусь	41,1	100,8	48,5	118,1
Казахстан	237,0	100,6	262,1	110,6
Кыргызстан	0,8	87,9	0,9	116,1
Россия ⁵⁾	2 343,8	101,7	2 493,0	106,4
ЕАЭС	2 623,4	101,6	2 805,2	107,0
автомобильного транспорта				
Армения	0,7	141,0	0,7	107,3
Беларусь	24,7	100,7	27,0	106,9
Казахстан ¹⁾	160,8	100,9	161,9	100,6
Кыргызстан	1,5	107,1	1,5	101,6
Россия	234,5	100,3	250,9	101,2
ЕАЭС	422,2	100,6	442,0	101,4
воздушного транспорта (млн. т-км)²⁾				
Армения ³⁾	6,9	...
Беларусь	108,1	141,0	82,7	76,6
Казахстан	43,0	101,3	53,3	124,0
Кыргызстан	16,9	78,1	13,2	78,1
Россия ⁴⁾	6 572,0	117,9	7 598,0	115,5
ЕАЭС	6 740,0	118,1	7 747,2	115,0
водного транспорта (млн. т-км)^{2) 4)}				
Армения	...	...	...	...
Беларусь	20,6	100,4	32,1	155,7
Казахстан	2 035,0	125,0	1 610,2	79,1
Кыргызстан	0,5	21,7	...	...
Россия ⁴⁾	107 515,6	105,0	110 349,1	100,03
ЕАЭС	109 571,7	105,3	111 991,4	99,7

¹⁾ С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

²⁾ млн. т-км.

- 3) По данным Росавиации.
 4) Внутренний водный и морской транспорт.
 5) По данным ОАО "РЖД".

Объем перевозок пассажиров Евразийского экономического союза

В 2016 году объем перевозок пассажиров транспорта государств – членов ЕАЭС составил 37,404 млрд. человек, что на 0,6 % больше, чем в 2015 году, а в 2017 году объем перевозок пассажиров составил 37,775 млрд. человек, что на 1,0 % больше, чем в 2016 году.

Данные Аналитического обзора Евразийской экономической комиссии 2016-2017гг.

	2016 г.		2017 г.	
	млн. человек	в % к 2015 г.	млн. человек	в % к 2016 г.
Объем перевозок пассажиров - всего				
Армения	206,1	98,7	200,5	97,2
Беларусь	1 951,2	93,8	1 955,5	97,5
Казахстан ¹⁾	22 338,2	102,3	22 720,1	101,7
Кыргызстан	682,2	104,4	710,0	104,1
Россия	12 226,4	98,6	12 189,1	100,1
ЕАЭС	37 404,1	100,6	37 775,2	101,0
железнодорожным транспортом				
Армения	0,4	101,6	0,4	104,2
Беларусь	81,8	93,9	80,5	98,5
Казахстан	22,3	83,4	22,4	100,5
Кыргызстан	0,3	99,0	0,3	109,6
Россия ²⁾	1 040,2	101,5	1 121,2	107,8
ЕАЭС	1 145,0	100,6	1 224,8	107,1
автомобильным транспортом⁴⁾				
Армения	182,6	98,6	175,7	96,2
Беларусь	1 152,4	94,8	1 174,8	98,3
Казахстан ¹⁾	22 243,7	102,3	22 619,4	101,7
Кыргызстан	654,9	104,2	678,9	103,7
Россия	11 071,6	98,3	10 938,8	99,2
ЕАЭС	35 305,3	100,8	35 587,6	100,8
воздушным транспортом				
Армения ⁵⁾	2,1	110,4	2,6	120,6
Беларусь	2,5	118,9	3,0	120,8
Казахстан	6,0	101,4	7,4	122,4
Кыргызстан	1,1	133,8	1,5	133,8
Россия ³⁾	88,6	96,2	105,0	118,6
ЕАЭС	100,3	97,8	119,5	119,1
водным транспортом (тыс. чел.)^{6) 7)}				
Армения	...	...	...	...
Беларусь	161,1	99,0	172,1	106,8
Казахстан	90,7	188,9	58,7	64,7
Кыргызстан	...	...	...	...
Россия ³⁾	26 092,5	114,5	24 069,9	90,9
ЕАЭС	26 344,3	114,6	24 300,7	90,9

¹⁾ С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

²⁾ По данным ОАО "РЖД".

³⁾ По данным Росавиации.

⁴⁾ По Армении, Казахстану и Кыргызстану перевозки пассажиров автобусным и таксомоторным транспортом, по Беларуси и России – автобусным транспортом.

⁵⁾ В данных отражены также пассажироперевозки, выполненные самолетами других стран.

⁶⁾ Внутренний водный и морской транспорт.

⁷⁾ тыс. чел.

Пассажиروоборот по видам транспорта Евразийского экономического союза

Пассажируоборот транспорта государств – членов ЕАЭС в 2016 году по сравнению с аналогичным периодом 2015 года вырос на 0,2 % и составил 758,846 млрд. пассажиро-километров, а в 2017 году по сравнению с аналогичным периодом 2016 года увеличился на 6,8 % и составил 811,073 млрд. пассажиро-километров.

Данные Аналитического обзора Евразийской экономической комиссии 2016-2017гг.

	2016 г.		2017 г.	
	млн. пассажиро-км	в % к 2015 г.	млн. пассажиро-км	в % к 2016 г.
Пассажируоборот - всего				
Армения	2 596,8	102,9	2 665,5	102,6
Беларусь	23 614,7	96,4	24 670,8	101,9
Казахстан ¹⁾	264 112,0	104,0	272 831,7	103,3
Кыргызстан	11 329,5	102,9	12 289,9	108,4
Россия	457 193,4	98,2	498 615,2	108,9
ЕАЭС	758 846,4	100,2	811 073,1	106,8
железнодорожного транспорта				
Армения	49,7	112,2	55,4	111,5
Беларусь	6 432,6	90,3	6 297,2	97,9
Казахстан	17 321,8	80,1	17 961,5	103,7
Кыргызстан	40,8	100,0	43,0	105,4
Россия ²⁾	124 661,7	103,3	122 927,8	98,6
ЕАЭС	148 506,6	100,04	147 284,9	99,2
автомобильного транспорта⁴⁾				
Армения	2 436,5	101,7	2403,4	98,6
Беларусь	9 825,4	99,3	10 405,5	100,8
Казахстан ¹⁾	235 348,1	106,6	239 973,6	102,0
Кыргызстан	9 385,2	105,3	9 500,1	101,2
Россия	116 630,6	99,0	116 214,4	99,4
ЕАЭС	373 625,8	103,9	378 497,0	101,1
воздушного транспорта				
Армения	...	...	119,7	436,9
Беларусь	3 247,2	102,6	3 949,1	121,6
Казахстан	11 073,0	99,4	14 384,2	129,9
Кыргызстан	1 797,4	91,6	2 626,6	145,8
Россия ³⁾	215 291,1	95,0	258 844,1	120,1
ЕАЭС	231 408,7	95,3	279 923,3	121,0
водного транспорта⁵⁾				
Армения	...	...	...	...
Беларусь	1,8	99,9	2,4	130,9
Казахстан	1,2	278,6	0,7	60,2
Кыргызстан	...	...	...	...
Россия ³⁾	610,0	114,5	629,3	98,5
ЕАЭС	613,0	114,8	632,4	98,6

¹⁾ С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

²⁾ По данным ОАО "РЖД".

³⁾ По данным Росавиации.

⁴⁾ По Армении, Казахстану и Кыргызстану пассажирооборот автобусного и таксомоторного транспорта, по Беларуси и России – автобусного транспорта.

⁵⁾ Внутренний водный и морской транспорт.

Международные сравнения грузооборота и пассажирооборота железнодорожного транспорта

	Грузооборот железнодорожного транспорта (млрд. т-км)		Пассажирооборот железнодорожного транспорта (млрд. пасс.-км)	
	2015 год	2016 год	2015 год	2016 год
Россия	2306	2344	120,6	124,6
Страны СНГ				
из них:				
Азербайджан	6,2	5,2	0,5	0,4
Армения	0,6	0,7	0,04	0,05
Беларусь	40,8	41,1	7,1	6,4
Казахстан	267,4	239,0	17,0	17,9
Киргизия	0,9	0,8	0,04	0,04
Республика Молдова ¹⁾	1,0	0,8	0,2	0,1
Таджикистан	0,3	0,2	0,02	0,02
Туркмения	12,7	12,0	2,4	2,4
Узбекистан	22,9	22,9	3,8	3,9
Украина	195,1	187,6	35,4	36,8
Страны БРИКС				
из них:				
Бразилия	2306	2344	...	...
Индия	656	...	1143	...
Китай	2375	2379	1196	1258

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте

	Годы	Железнодорожный	Автомобильный	Морской	Внутренний водный	Воздушный	Трубопроводный ¹⁾
Россия	2016	45,2	4,6	0,8	1,3	0,1	48,0
Страны СНГ							
из них:							
Азербайджан	2016	5,7	17,6	3,3	-	0,8	72,6
Армения	2016	17,0	17,4	-	-	-	65,6
Беларусь	2016	32,7	20,0	-	0,02	0,1	47,2
Казахстан	2016	46,1	31,5	0,3	0,0	0,01	22,1
Киргизия	2016	32,9	61,3	-	0,02	0,0	5,7
Республика Молдова ²⁾	2016	15,0	63,2	-	0,01	0,01	21,8
Таджикистан	2016	4,3	95,6	-	-	0,1	-
Украина	2016	57,9	11,6	0,8	0,5	0,1	29,1
Страны БРИКС							
из них:							
Китай	2015	13,3	32,5	30,4	21,0	0,1	2,6
Страны ЕС							
из них:							
Болгария ³⁾	2015	8,7	76,4	...	13,2	...	1,7
Венгрия	2015	18,0	69,1	-	3,3	0,1	9,6
Германия ³⁾	2015	23,1	62,4	...	11,0	...	3,5
Италия ³⁾	2015	14,1	79,2	...	0,1	...	6,6
Польша	2015	14,0	75,7	3,5	0,6	0,0	6,1
Румыния ³⁾	2015	20,5	58,3	...	19,7	...	1,5
Соединенное Королевство ³⁾	2015	11,5	83,2	...	0,1	...	5,2
Франция ³⁾	2015	16,5	73,9	...	4,1	...	5,5
Другие страны							
из них:							
США ³⁾	2014	32,6	45,9	...	5,7	...	15,7
Япония	2014	5,1	50,6	44,1	...	0,3	...

- 1) По всем странам, кроме стран СНГ, Венгрии и Китая, - без газопроводного транспорта.
 2) Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.
 3) Без учета морского и воздушного транспорта.

Международные сравнения количества зарегистрированных взлетов на воздушном транспорте

Количество зарегистрированных взлетов по всему миру (ед.) – это авиарейсы, выполненные внутри страны и за границу, которые были зарегистрированы в данной стране. Рейтинг представлен из расчета 182 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	9 631 764	9 496 469	9 556 324
2	Китай	3 952 098	3 616 026	3 356 756
3	Канада	1 359 443	1 322 033	1 290 419
4	Великобритания	1 194 199	1 104 796	1 064 176
5	Германия	1 016 649	975 472	946 082
6	Япония	984 303	956 016	927 666
7	Индия	917 625	787 998	724 541
8	Бразилия	826 943	944 557	937 437
11	Российская Федерация	746 446	767 043	747 804
12	Турция	743 673	706 067	628 104
13	Австралия	676 526	668 961	664 970
14	Франция	599 427	607 168	610 197
15	Испания	566 774	535 788	486 354
18	Южная Корея	433 525	392 926	368 132
20	Таиланд	405 393	388 530	338 054
24	Италия	271 823	266 202	264 899
26	Вьетнам	252 441	205 217	167 386
29	Южная Африканская Республика	218 103	209 734	199 601
33	Иран	162 238	156 414	162 563
44	Египет	117 665	108 267	101 726
51	Казахстан	73 188	72 485	71 220
61	Украина	54 590	45 803	47 927
77	Сербия	31 958	31 304	28 944
81	Беларусь	26 857	22 939	21 168
86	Азербайджан	24 009	23 781	21 910
91	Узбекистан	21 486	22 579	23 149
94	Кыргызстан	17 904	16 826	17 388
102	Туркменистан	12 890	8 549	6 068
117	Молдавия	8 603	8 739	8 400
124	Таджикистан	6 472	6 884	7 985
126	Монголия	6 009	5 231	5 706
152	Сирия	170	168	5 424
182	Армения	–	0	0

Международные сравнения объемов грузовых авиаперевозок

Грузовые авиаперевозки (млн. тонн-км)– это объем груза, экспресс и дипломатическая почта, перевезенные на каждом этапе полета (начиная от взлета самолета до следующей посадки), измеряется в метрических тоннах, умноженных на количество пройденных километров. Рейтинг представлен из расчета 179 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	37 890	37 219	38 225
2	Китай	21 305	19 806	17 823
3	Объединенные Арабские Эмираты	16 750	16 556	15 527
4	Южная Корея	11 485	11 294	11 125
5	Гонконг	11 409	11 294	10 826
6	Япония	9 361	8 662	8 662
7	Катар	9 206	7 563	5 993
8	Германия	6 986	6 986	7 184
9	Люксембург	6 878	6 309	5 753
10	Сингапур	6 423	6 154	6 052
11	Российская Федерация	5 863	4 761	4 414
12	Великобритания	5 604	5 467	5 975
14	Франция	4 155	4 098	4 151
15	Турция	3 494	2 882	2 630
16	Канада	2 246	2 075	2 084
17	Таиланд	2 160	2 137	2 525
18	Австралия	1 902	1 907	1 926
19	Индия	1 894	1 834	1 851
21	Бразилия	1 514	1 494	1 597
28	Италия	1 092	960	989
29	Испания	1 065	1 035	963
33	Южная Африканская Республика	767	893	1 043
36	Азербайджан	733	687	385
38	Вьетнам	459	384	450
42	Египет	376	378	419
53	Иран	139	97	96
58	Узбекистан	112	114	110
66	Украина	40	38	22
68	Казахстан	39	38	45
89	Монголия	8	8	13
92	Туркменистан	6	5	4
96	Сербия	5	3	3
108	Таджикистан	2	2	3
113	Беларусь	1	2	2
124	Молдавия	0	0	1
131	Киргизия	0	0	0
133	Сирия	0	0	2
170	Армения	–	0	0

**Международные сравнения объемов грузоперевозок
железнодорожным транспортом**

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, (грузооборот) (млн. тонн-км) – это объем груза, перевезенного по железной дороге, который измеряется в метрических тоннах, умноженных на количество пройденных километров. Рейтинг представлен из расчета 108 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	–	2 547 253	2 702 736
2	Российская Федерация	2 342 590	2 304 759	2 298 564
3	Китай	1 920 285	1 980 061	2 308 669
4	Индия	–	681 696	665 810
5	Канада	–	540 141	352 535
6	Бразилия	–	–	267 700
7	Казахстан	188 159	189 759	216 524
8	Украина	187 557	195 054	211 233
9	Южная Африканская Республика	–	–	134 600
10	Мексика	–	73 879	78 770
11	Германия	–	72 913	74 818
12	Австралия	–	–	59 649
13	Беларусь	41 107	40 785	44 997
14	Франция	–	33 116	24 598
16	Иран	27 243	25 014	24 461
17	Узбекистан	22 937	–	22 686
19	Япония	–	–	20 255
21	Туркменистан	13 327	–	11 992
22	Монголия	12 371	11 463	12 474
23	Аргентина	–	–	12 111
26	Турция	10 773	9 618	11 145
27	Италия	–	10 267	10 343
35	Азербайджан	–	6 211	7 371
42	Вьетнам	3 190	4 125	4 252
46	Сербия	3 087	2 942	2 589
47	Таиланд	–	–	2 455
50	Сирия	–	–	2 206
54	Египет	–	–	1 592
60	Киргизия	807	–	922
61	Молдавия	793	959	1 179
65	Армения	–	640	786
70	Таджикистан	228	–	554

**Международные сравнения объем пассажироперевозок
железнодорожным транспортом**

Пассажиры, перевезенные по железной дороге, (пассажирооборот), (млн. пассажиро-км) – это число пассажиров, перевезенных по железной дороге, умноженное на количество пройденных километров. Рейтинг представлен из расчета 103 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Индия	–	1 147 190	1 140 412
2	Китай	695 955	723 006	807 065
3	Российская Федерация	457 193,4	206 513	223 420
4	Япония	–	206 722	255 881
5	Франция	–	84 682	83 914
6	Германия	–	79 257	79 339
7	Великобритания	–	–	62 297
8	Египет	–	–	40 837
9	Италия	39 290	39 290	38 612
10	Украина	37 360	37 577	37 065
11	Испания	26 169	25 660	24 558
12	Южная Корея	23 747	23 450	23 071
17	Казахстан	18 165	17 085	18 317
18	Бразилия	15 648	15 877	15 901
19	Иран	12 982	14 938	16 272
20	Южная Африканская Республика	–	–	14 689
22	Соединенные Штаты Америки	10 492	10 519	10 741
27	Беларусь	6 428	7 117	7 796
28	Таиланд	–	–	7 504
35	Турция	4 325	4 828	4 393
36	Узбекистан	3 934	–	3 437
39	Вьетнам	3 416	4 234	4 253
44	Туркменистан	2 336	–	1 811
46	Сирия	–	–	1 857
52	Монголия	956	997	1 195
53	Сербия	–	980	617
57	Азербайджан	519	495	612
66	Молдавия	122	181	257
67	Мозамбик	–	–	246
72	Армения	50	44	52
73	Киргизия	41	–	75
78	Таджикистан	18	–	24

Международные сравнения объемов пассажироперевозок воздушным транспортом

Пассажиры (*количество*), перевезенные по воздуху, включают в себя как пассажиров внутренних рейсов, так и пассажиров международных авиaperевозчиков, зарегистрированных в стране. Рейтинг представлен из расчета 182 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	822 949 000	798 222 000	762 710 000
2	Китай	487 960 477	436 183 969	390 878 784
3	Великобритания	145 120 984	131 512 993	124 901 676
4	Ирландия	125 648 741	114 739 133	98 449 140
5	Германия	124 743 942	118 108 024	112 353 099
6	Индия	119 577 835	98 927 860	82 718 883
7	Япония	117 706 000	114 128 000	110 547 000
8	Турция	100 366 461	96 604 665	84 574 844
9	Индонезия	96 529 128	90 095 129	85 215 880
10	Бразилия	94 142 377	102 039 359	100 403 628
11	Объединенные Арабские Эмираты	92 160 692	84 701 558	75 608 196
12	Канада	85 406 426	80 228 302	75 528 607
13	Российская Федерация	77 458 318	76 846 126	72 189 961
14	Южная Корея	77 134 151	65 482 307	58 289 180
15	Австралия	72 597 701	69 779 345	68 123 238
17	Франция	65 362 743	65 039 503	63 434 263
18	Таиланд	60 455 199	55 441 602	46 546 612
23	Вьетнам	37 936 514	29 944 771	23 826 013
32	Южная Африканская Республика	19 504 407	18 514 156	17 026 643
34	Иран	15 520 080	15 112 082	16 825 261
44	Египет	12 430 628	11 131 541	10 278 013
53	Украина	5 680 223	4 641 341	4 503 610
59	Казахстан	5 007 869	5 081 632	4 918 608
74	Сербия	2 486 009	2 427 047	2 187 144
75	Узбекистан	2 383 631	2 486 673	2 545 935
77	Беларусь	2 057 194	1 489 035	1 317 732
78	Азербайджан	1 961 639	1 803 112	1 770 192
87	Туркменистан	1 318 350	897 079	579 716
98	Таджикистан	1 037 897	1 034 476	1 064 176
101	Молдавия	953 229	1 005 936	692 496
107	Киргизия	583 997	625 294	712 284
113	Монголия	537 853	542 449	683 254
146	Сирия	18 117	17 902	475 932

Международные сравнения протяженности железнодорожных путей

Железнодорожные линии (км) – это длина железнодорожных путей для поездов, независимо от количества параллельных дорог. Рейтинг представлен из расчета 107 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	–	–	228 218
2	Российская Федерация	85 375	85 262	85 266
3	Китай	67 092	67 212	66 989
4	Индия	–	66 030	65 808
5	Канада	–	–	52 131
6	Германия	33 380	33 331	33 426
7	Франция	–	–	30 013
8	Бразилия	–	–	29 817
9	Аргентина	28 527	28 527	25 023
10	Мексика	–	–	26 704
11	Украина	21 603	20 975	21 626
12	Южная Африканская Республика	–	–	20 500
15	Великобритания	–	16 241	16 530
17	Казахстан	15 530	14 767	14 767
18	Япония	15 108	16 704	16 703
20	Турция	10 131	10 131	10 087
24	Иран	8 576	8 560	8 560
27	Беларусь	5 459	5 469	5 470
29	Таиланд	–	–	5 327
30	Египет	5 153	5 153	5 195
31	Австрия	4 917	4 937	4 865
34	Узбекистан	4 304	4 238	4 192
39	Сербия	–	3 809	3 809
45	Туркменистан	3 115	3 115	3 115
50	Вьетнам	2 347	3 186	3 186
54	Сирия	–	–	2 139
59	Азербайджан	2 074	2 068	2 066
63	Монголия	1 810	1 810	1 823
69	Молдавия	1 151	1 151	1 156
75	Армения	679	703	703
78	Таджикистан	597	597	621
80	Киргизия	424	424	417