

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

Отчетный период: 2018 год

Москва  
2019 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 – Транспортная стратегия)

№ п/п	Содержание раздела
1.1	Наименование отраслевого документа стратегического планирования: <b>Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года</b>
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: <b>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</b>
1.3	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): <b>Министерство транспорта Российской Федерации</b>
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: <b>Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)</b> <b>Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)</b> <b>Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)</b> <b>Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)</b> <b>Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)</b>
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: <b>2018год</b>

### 2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p style="text-align: center;"><b><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p>В 2018 году деятельность Минтранса России была направлена на решение поставленных задач и обеспечение потребностей населения и отраслей экономики в транспортных услугах, повышение их конкурентоспособности, доступности, качества, стабильное и безопасное функционирование транспортного комплекса и его развитие.</p> <p>В отчетном году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 89 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями.</p> <p>Анализ достижения целевых индикаторов в 2018 году 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 25 показателей по данной группе 44 % опережают установленные Транспортной стратегией целевые уровни. 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 98,41 %.</p> <p>Анализ уровня достижения целевых индикаторов в 2018 году по Цели 2</p>

«Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» показывает, что из 14 индикаторов по данной Цели 7 индикаторов превышают целевые значения. Например, на 151 % выполнен целевой индикатор по снижению среднего возраста парка грузовых железнодорожных вагонов.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии составил 102,78 %, при этом демонстрируя рост на 0,68 % относительно аналогичного интегрального показателя за 2017 год.

Анализ достижения целевых индикаторов по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» демонстрирует в 2018 году повышение уровня достижения указанной Цели для 9 индикаторов из 24. Наиболее значимым является высокий уровень индикатора «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», который составил 212,73 %. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 в 2018 году составил 99,67 %, при этом демонстрируя положительную динамику относительно уровня 2017 года на 2,03 %.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2018 году по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» показывает недостаточный уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 4 составил 80,29 %. При этом наблюдается положительная динамика роста относительно 2017 года в размере 1,36 %.

Анализ динамики достижения целевых индикаторов в 2018 году по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» показывает высокий уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 составил 128,21 %. Девять из пятнадцати 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 2018 году по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» показывает выполнение и превышение целевых значений по 1 индикатору из 4. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 6 составляет 84,07 %.

В 2018 году наметился рост спроса на услуги транспортного комплекса в части грузовых перевозок и улучшение динамики в части пассажирских перевозок.

В 2018 году по сравнению с 2017 годом объем перевозок грузов (за исключением промышленного железнодорожного и трубопроводного транспорта) вырос на 1,7 % и составил 7098 млн. тонн, грузооборот (за исключением промышленного железнодорожного и трубопроводного транспорта) увеличился на 3,6 % и достиг 2,97 трлн. т-км, объем коммерческих перевозок грузов вырос на 1,5% и составил 3,1 млрд. тонн, коммерческий грузооборот увеличился на 3,6 5% и достиг 2,9 трлн. т-км.

Грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования увеличился в 2018 году по сравнению с 2017 годом на 4,2% (2 597 млрд. т- км), автомобильного транспорта - на 2,3 % (259,0 млрд. т-км), морского транспорта снизился на 10 % (45,07 млрд. т-км), внутреннего водного транспорта - на 1.7 % (66,03 млрд. т-км), воздушного транспорта - на 0,8 % (7,8 млрд. т-км).

Объем перевозок грузов, выполненный железнодорожным транспортом общего

	<p>пользования, вырос в 2018 году по сравнению с уровнем 2017 года на 2,26 % (1415,3 млн. тонн), автомобильным транспортом - на 1,8% (5544,0 млн. тонн).</p> <p>В 2018 году перевалка грузов в морских портах страны увеличилась на 3,8 % по сравнению с 2017 годом и составила 816,5 млн. тонн.</p> <p>Пассажиروоборот транспорта общего пользования в 2018 году вырос по сравнению с 2017 годом на 5,7 % и составил 584,4, млрд. пасс-км.</p> <p>На воздушном транспорте в 2018 году по сравнению с 2017 годом пассажируоборот вырос на 10,6% и составил 286,3 млрд. пасс-км, объем перевозок пассажиров - на 10,5 % (116,1 млн. пассажиров). На внутренних линиях в 2018 году наблюдался рост объема пассажируоборота на 10,0% по сравнению с 2017 годом (126,1 млрд. пасс-км) и перевозок пассажиров на 10,0% (68,8 млн. пассажиров).</p> <p>В 2018 году аэропорты обслужили более 200 млн. пассажиров. Это наивысший показатель за все 95 лет истории российской гражданской авиации.</p> <p>Объем перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте в 2018 году по сравнению с 2017 годом вырос на 3,4 % и составил 1160,4 млн. пассажиров, в том числе в пригородном сообщении - 1050,1 млн. пассажиров, в дальнем сообщении - 110,3 млн. пассажиров.</p> <p>Пассажируоборот внутреннего водного транспорта вырос на 1,4% (0,571 млрд. пасс-км).</p> <p>Объем экспорта транспортных услуг, по предварительной оценке, составил 19,2 млрд. долларов США, что на 13,6 % больше уровня 2017 года.</p> <p>Таким образом, основные итоги производственной деятельности транспортной отрасли отражают положительные макроэкономические тенденции в экономике страны.</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2018 году составило 924,4 млрд. руб. или 94,6% от доведенных объемов. Объем финансирования из федерального бюджета Государственной программы «Развитие транспортной системы» (далее – Государственная программа «РТС») в 2018 году составил 813,7 млрд. рублей.</p> <p>В 2018 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.</p>
2.1.1	<p style="text-align: center;"><b><u>Аналитические материалы по оценке уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период реализации Транспортной стратегии</u></b></p> <p>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.</p> <p>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 с целью выработки предложений по мерам, направленным на достижение запланированных результатов.</p> <p>Анализ уровня и динамики достижения целевых индикаторов обеспечивает предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии для формирования решений по корректировке мер, направленных на ее реализацию.</p> <p>Для анализа уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный</p>

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 2018 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 89 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 %.

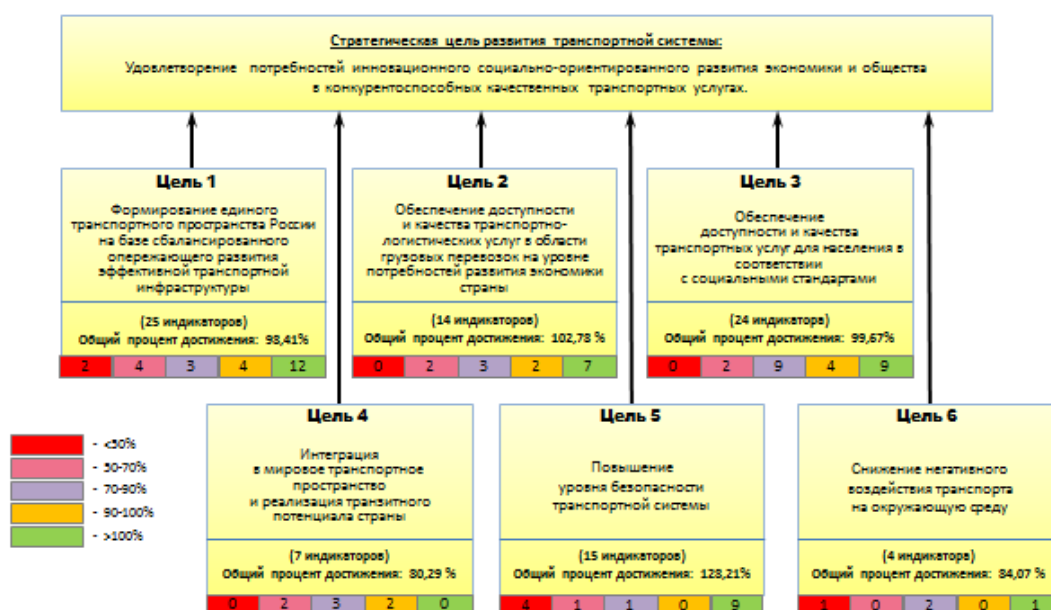


Рис. 2.1. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии.

Общий уровень (процент) достижения индикаторов вырос по Целям 2, 3 и 4. Динамика достижения индикаторов по Цели 1, 5 и 6 стала несколько ниже прошлого года.

Для отображения в данном разделе оценок уровня достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде используются графические лепестковые диаграммы, построенные по индикаторам каждой цели стратегии. 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 радиально по всей окружности лепестковой диаграммы. При этом 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 2018 году и 2017 году. Если эта разность положительна, то темпы

достижения соответствующего индикатора в отчетном 2018 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 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.

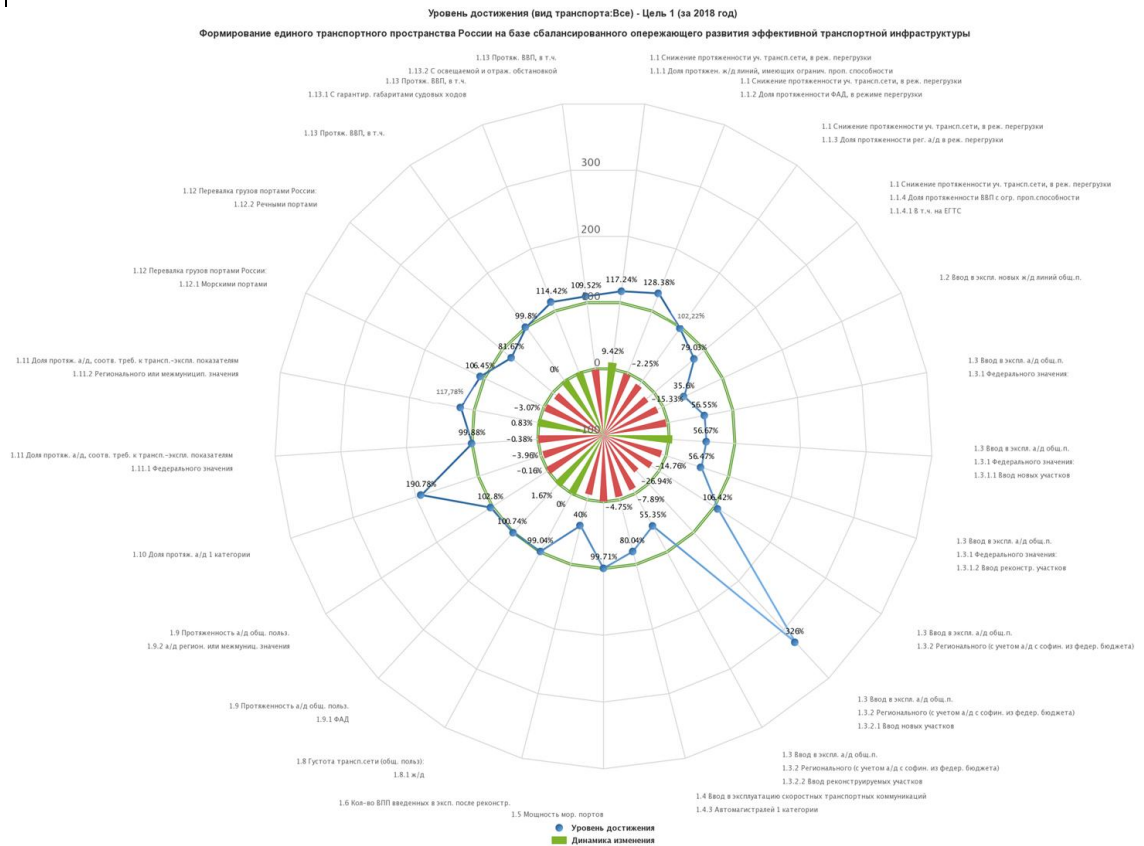
На приведенных ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2018 году по сравнению с 2017 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые 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 2018 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 2018 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 2018 году

Здесь уровень достижения каждого индикатора представлен в виде доли в процентах достижения в 2018 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 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.1.  
Уровень достижения индикаторов по Цели 1 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
1.1.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	117,24 %
1.1.2	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	128,38 %
1.1.3	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	102,22 %
1.1.4.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей В том числе на Единой глубоководной системе европейской части России	79,03 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	35,6 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	56,55 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	56,67 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	56,47 %
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):	106,42 %
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	326 %
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	55,35 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Автомагистралей	80,04 %



1.5	Мощность морских портов	99,71 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	40 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	99,04 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	100,74 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	102,8 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	190,78 %
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	99,88 %
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	117,78%
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	106,45 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	81,67 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	99,8 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С гарантированными габаритами судовых ходов	114,42 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	109,52 %
<b>Общий процент достижения по 25 индикаторам - Цель 1 (за 2018 год)</b>		<b>98.41 %</b>

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 2018 году по сравнению с 2017 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 2018 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 2018 год)

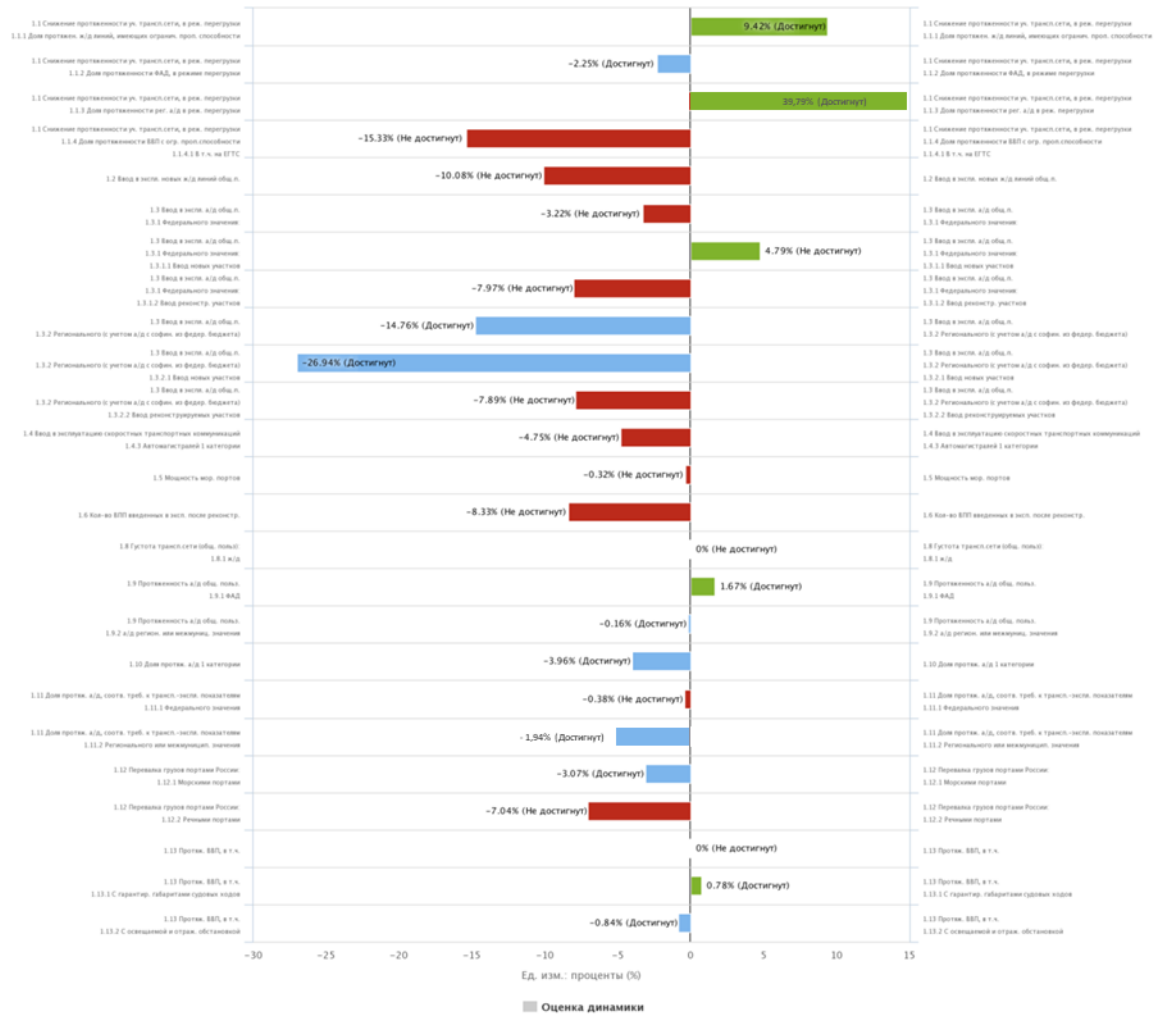


Рис. 2.3. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.2  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
1.1.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	9,42 %
1.1.2	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	-2,25 %
1.1.3	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	39,79 %

1.1.4.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей В том числе на Единой глубоководной системе европейской части России	-15,33 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	-10,08 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	-3,22 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	4,79 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	-7,97 %
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):	-14,76 %
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	-26,94 %
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	-7,89 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Автомагистралей	-4,75 %
1.5	Мощность морских портов	-0,32 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	-8,33 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	0 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	1,67 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-0,16 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	-3,96 %
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	-0,38 %
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	-1,94 %

1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	-3,07 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	-7,04 %
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	0,78 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	-0,84 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 25 индикаторам - Цель 1 (за 2018 год)</b>		<b>-4,10 %</b>
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» были рассчитаны данные за 2018 год по 25 индикаторам.

Общий уровень (процент) достижения Цели 1 за 2018 год составил 98,41 %.

По отдельным индикаторам Цели 1 в 2018 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 1.1.1 «Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, %» за 2018 год составило 9,6 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 117,24 %.

Фактическое значение Индикатора 1.1.2 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, %» за 2018 год составило 21,63 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 128,38 %.

Фактическое значение Индикатора 1.1.3 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %» за 2018 год составило 3,52 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 102,22 %. Наблюдается положительная динамика (+ 39,79 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 1.1.4.1 «Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России %» составило 75,0 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 79,03 %.

Фактическое значение Индикатора 1.2 «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км» в 2018 году увеличилось на 18,6 км по сравнению с 2017 годом и составило 431,4 км. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году с учетом нарастающего итога с 2011 года составил 35,6 %.

Темпы ввода в эксплуатацию новых железнодорожных линий в 2018 году

снижены из-за недостатка средств, направляемых на реализацию инвестиционных проектов, связанных со строительством новых линий и участков железнодорожного транспорта общего пользования. В основном финансовые потоки направлялись на оздоровление и реконструкцию железнодорожного полотна в соответствии с графиками проведения ремонтных работ, на увеличение пропускной и провозной способности участков железнодорожной сети, в том числе на подходах к портам Северо-Запада, Юга и Дальнего Востока России, на увеличение пропускной и провозной способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза, до 180 млн. тонн.

По Индикатору 1.3.1 «Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2018 год увеличилось на 0,56 тыс. км по сравнению с 2017 годом и составило 3,13 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 56,55 %.

Фактическое значение Индикатора 1.3.1.1 «Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» за 2018 год увеличилось на 0,36 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 1,19 тыс. км. Этому способствовал ввод в эксплуатацию новых участков федеральных автодорог, в т.ч. на автомагистрали М-11 (в т.ч. на участке км 58- км 97, Московская область с учетом подъезда к г. Клин протяженностью 43,76 км, участка от Солнечногорска до 217,1 км, а также участка 334 – 543 км от Твери до Великого Новгорода 6 июня 2018 г.), а также 30 км трассы А-331 «Виллой» (в Республике Саха (Якутия); 20-километрового участка (с 424 по 445 км) автодороги А-121 «Сортавала» в Пряжинском районе Республики Карелия; 5-километрового участка федеральной автодороги А-340 Улан-Удэ – Кяхта – граница с Монголией (км 30 – км 35) в Иволгинском районе Республики Бурятия и др.

Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год с учетом нарастающего итога с 2011 года составил 56,67 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,79 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

По Индикатору 1.3.1.2 «Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение увеличилось на 0,18 тыс. км по сравнению с 2017 годом и составило 1,92 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 56,47 %.

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), тыс. км» за 2018 год увеличилось на 0,98 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 11,28 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 106,42

Среди построенных и реконструированных участков региональных дорог в 2018 году следует выделить:

– ввод в эксплуатацию 12-километрового участка обхода г. Оренбурга от автодороги Оренбург – Беляево до трассы Оренбург – Илек – гр. Республики Казахстан).

Рост фактических значений данного индикатора связан с увеличением (после индексации) объемов 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 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), тыс. км» за 2018 год фактическое значение увеличилось по сравнению с 2017 годом на 0,52 тыс. км и составило 6,52 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем с учетом нарастающего итога с 2011 года превышен более чем в 3 раза и составил 326,0 %.

Положительная динамика фактических значений данного индикатора, а также уровня его достижения связана с увеличением (после индексации) объемов поступления средств от системы «Платон», направляемых на строительство и реконструкцию региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета.

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), тыс. км» за 2018 год увеличилось на 0,46 тыс. км по сравнению с 2017 годом и составило 4,76 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 55,35 %.

По Индикатору 1.4.3 «Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км» за 2018 год протяженность автомагистралей составила 1293 км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 80,04 %.

Фактическое значение Индикатора 1.5 «Мощность морских портов, млн. тонн в год» за 2018 год увеличилось на 51,5 млн. тонн в год и составило по сравнению с 2017 годом и составило 1104,8 млн. тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 99,71 %.

В 2018 году существенно возросли объемы перевалки зерна (на 16,3 %), сжиженного газа (на 56,9 %), наливных химических грузов (на 101,5 %), леса и лесных изделий (на 7,3 %), металлолома (на 7,4 %), черных металлов (на 7,6 %), угля (на 4,4 %). Также возрос контейнеропоток (на 11,1 %). По морским бассейнам наиболее активный рост имел место в Арктическом бассейне (на 26,4 %), Каспийском (на 21,6 %), Дальневосточном (на 4,5 %).

По Индикатору 1.6 «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» фактическое значение за 2018 год увеличилось на 5 единиц по сравнению с прошлым годом и составило 34 единицы. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год с учетом нарастающего итога с 2011 года по сравнению с базовым показателем составил 40,0 %.

За 2018 год были введены в эксплуатацию ВПП в аэропортах следующих городов:

- Самары, международный аэропорт «Курумоч» (работы по реконструкции завершены в полном объеме, заключение Ростехнадзора получено 29.12.2017, объект введен в эксплуатацию в апреле 2018 года);
- Калининграда (работы по реконструкции завершены в полном объеме, проведена итоговая проверка Ростехнадзора, заключения о соответствии получено, ввод в эксплуатацию состоялся в апреле 2018 года);
- Нижнего Новгорода (работы по реконструкции завершены в полном объеме, заключение Ростехнадзора получено 27.12.2017, объект введен в эксплуатацию в апреле 2018 года).

– Ульяновска (работы по Реконструкции искусственной взлётно-посадочной полосы и объектов аэродромного комплекса, объект введен в эксплуатацию в сентябре 2018 года);

– Норильска (работы по Реконструкции взлётно-посадочной полосы, объект введен в эксплуатацию в сентябре 2018 года).

Фактическое значение Индикатора 1.8.1 «Густота железных дорог общего пользования, км/тыс.км<sup>2</sup>» осталось на уровне 2017 года и составило 5,051 км/тыс.км<sup>2</sup>. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 99,04 %.

Фактическое значение Индикатора 1.9.1 «Протяженность автомобильных дорог федерального значения, тыс. км» увеличилось на 1,2 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 54,3 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 100,74 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 1,67 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 1.9.2 «Протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, тыс. км» составило 510,4 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 102,8 %.

Фактическое значение Индикатора 1.10 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %» составило 12,21 %. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 190,78 %.

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 2018 году увеличилось на 5,3 % по сравнению с 2017 годом, и составило 82,8 %. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 99,88 %.

Фактическое значение Индикатора 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, %» уменьшилось по сравнению с 2017 годом на 0,7 % и составило 42,4 %. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 117,78 %.

По Индикатору 1.12.1 «Перевалка грузов морскими портами, млн. тонн в год» за 2018 год фактическое значение выросло на 30,1 млн. тонн по сравнению с 2017 годом и составило 816,5 млн. тонн. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 106,45 %.

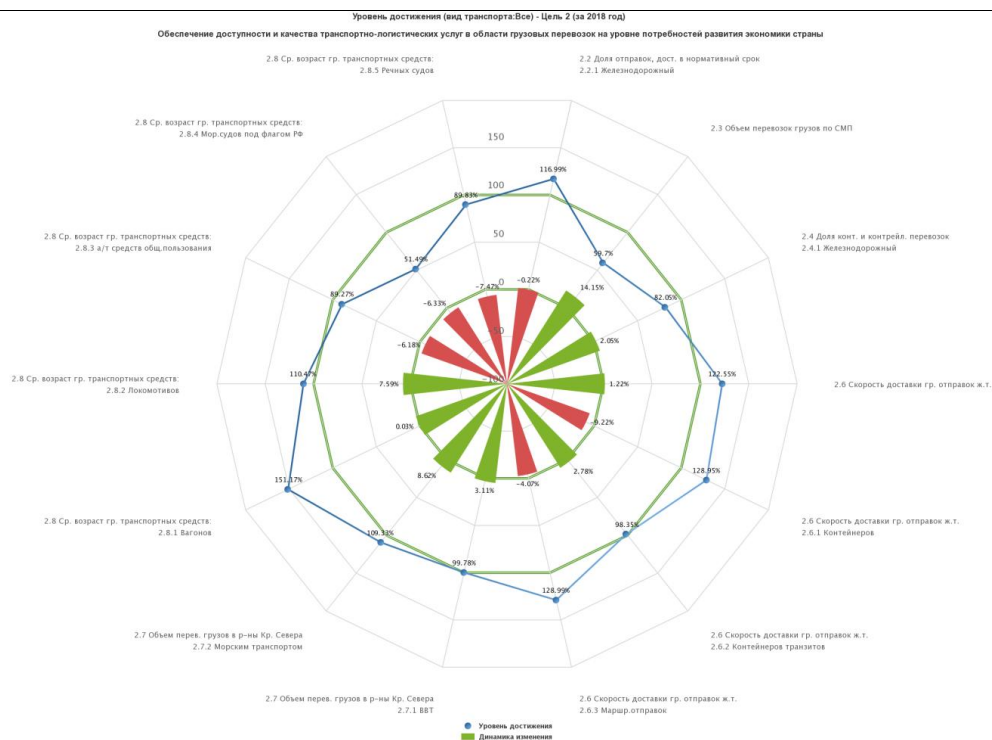
В 2018 году существенно возросли объемы перевалки зерна (на 16,3 %), сжиженного газа (на 56,9 %), наливных химических грузов (на 101,5 %), леса и лесных изделий (на 7,3 %), металлолома (на 7,4 %), черных металлов (на 7,6 %), угля (на 4,4 %). Также возрос контейнеропоток на 11,1 %. По морским бассейнам наиболее активный рост имел место в Арктическом бассейне (на 26,4 %), Каспийском (на 21,6 %), Дальневосточном (на 4,5 %).

Увеличению объемов перевалки грузов содействовал рост физических объемов экспорта товаров из России, что было связано с благоприятной конъюнктурой на мировых рынках.

Наилучшие результаты, как и в прошлые годы, показывают порты Азово-Черноморского бассейна, что обусловлено наращиванием перевалки нефти и нефтепродуктов, химических и минеральных удобрений и зерновых.

	<p>Рост объемов экспорта сырьевых товаров из России в зарубежные страны, транзитных грузопотоков с использованием отечественной портовой инфраструктуры, а также ввод новых мощностей торговых портов в Балтийском и Арктическом бассейнах также содействовали увеличению объемов перевалки грузов морскими портами в 2018 году.</p> <p>По Индикатору 1.12.2 «Перевалка грузов речными портами, млн. тонн в год» за 2018 год фактическое значение снизилось на 11,7 млн. тонн по сравнению с 2017 годом и составило 126,5 млн. тонн. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 81,67 %.</p> <p>Основным фактором, отрицательно повлиявшим на объем перерабатываемых в речных портах Российской Федерации грузов, стало сокращение объема перевалки строительных грузов.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 1.13 «Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км» осталось на уровне 2017 года и составило в 2018 году 101,5 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 99,8 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 1.13.1 «Протяженность внутренних водных путей, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км» осталось на уровне 2017 года и составило в 2018 году 50,0 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 114,42 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,78 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 1.13.2 «Протяженность внутренних водных путей, в том числе с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км» снизилось по сравнению с 2017 годом на 0,3 тыс. км и составило 39,1 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2018 год по сравнению с плановым значением составил 109,52 %.</p>
2.1.1.2	<p style="text-align: center;"><b><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2018 год по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»</u></b></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 2018 году

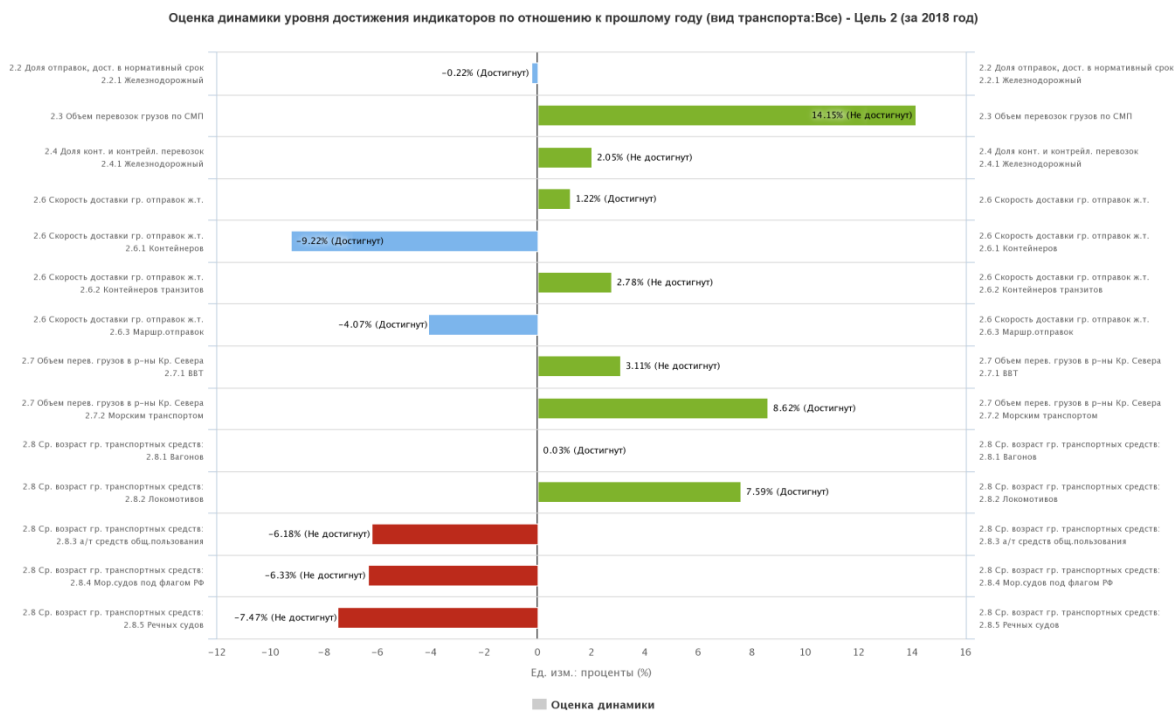
Ниже в Таблице 2.3 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.3  
Уровень достижения индикаторов по Цели 2 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	116,99 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	59,7 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	82,05 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	122,55 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	128,95 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	98,35 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	128,99 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	99,78 %

2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	109,33 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	151,17 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	110,47 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	89,27 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	51,49 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	89,83 %
<b>Общий процент достижения по 14 индикаторам - Цель 2 (за 2018 год)</b>		<b>102,78 %</b>

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.



**Рис. 2.5.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.4  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2  
за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	-0,22 %

2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	14,15 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	2,05 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	1,22 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	-9,22 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	2,78 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	-4,07 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	3,11 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	8,62 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	0,03 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	7,59 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	-6,18 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	-6,33 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	-7,47 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 14 индикаторам - Цель 2 (за 2018 год)</b>		<b>0,43 %</b>
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» за 2018 год представлена отчетная информация по 14 индикаторам, характеризующим деятельность транспорта в области грузовых перевозок и экономические показатели работы транспорта.

Общий уровень (процент) достижения Цели 2 за 2018 год составил 102,78 %.

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 2018 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 2.2.1 «Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте, %» в 2018 году составило 97,1 %, что на 0,4 % больше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 116,99 %.

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 повагонными отправками и увеличение на 0,2 км/ч участковой скорости движения грузового поезда, которая составила 40,9 км/ч.

По Индикатору 2.3 «Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн. тонн» за 2018 год фактическое значение составило 20,18 млн. тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 59,7 %. Наблюдается положительная динамика (+ 14,15 %) изменения значений индикатора по отношению к аналогичному периоду 2017 года.

Значительный рост объемов перевозок объясняется ростом объемов перевозок СПГ из нового порта Сабетта, увеличением грузовой базы северного завоза и проходом транзитных грузов по Северному морскому пути.

Фактическое значение Индикатора 2.4.1 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте, %» в 2018 год увеличилось на 0,4 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составило 3,2 %. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с плановым значением составил 82,05 %. Наблюдается положительная динамика (+ 2,05 %) изменения значений индикатора по отношению к 2017 году. Российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок в 2018 году продолжает демонстрировать устойчивый рост.

Фактическое значение Индикатора 2.6 «Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, км в сутки» в 2018 году составило 370,1 км в сутки, что на 7,8 км в сутки (на 2,2 %) больше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с плановым значением составил 122,55 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,22 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Рост скорости доставки грузовых отправок свидетельствует о реализации технических возможностей железных дорог, направленных на увеличение объемов перевозок грузов, предъявляемых грузоотправителями к отправлению повагонными отправками.

Фактическое значение Индикатора 2.6.1 «Скорость доставки железнодорожным транспортом контейнеров, км в сутки» в 2018 году составило 490,0 км в сутки, что на 0,5 км в сутки (на 0,1 %) меньше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 128,95 %.

Снижение скорости доставки железнодорожным транспортом контейнеров связано со снижением маршрутной скорости доставки контейнерных отправок контейнерными поездами.

Фактическое значение Индикатора 2.6.2 «Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки» в 2018 году составило 757,3 км в сутки, что на 54 км в сутки (на 7,7 %) больше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 98,35 %. Имеет место положительная динамика (+ 2,78 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Значительное увеличение скорости доставки контейнеров в транзитном сообщении в 2018 году достигнуто за счет совершенствования технологического процесса контейнерных отправок на российских железных дорогах, в частности применения электронного документооборота. При этом по итогам 2018 года на российских железных дорогах объем контейнерного транзита по сравнению с прошлым годом увеличился на четверть – свыше 520 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте.

Фактическое значение Индикатора 2.6.3 «Скорость доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок, км в сутки» в 2018 году составило 537,9 км

в сутки (- 2,9% к отчету 2017 года, что на 15,9 км в сутки меньше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 128,99 %.

На динамику скорости доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок существенное влияние оказало снижение качества эксплуатационной работы по формированию отправительских маршрутов на железных дорогах (на железнодорожных путях общего и необщего пользования), а также снижение технической скорости на 0,3 км/ч и маршрутной скорости грузового поезда на 45,6 км/ч.

Одной из причин снижения скорости доставки маршрутных отправок является снижение процента маршрутизации перевозок в результате возросших объемов предъявления отправителями грузов повагонными отправками.

Фактическое значение Индикатора 2.7.1 «Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, млн. тонн» в 2018 году по сравнению с прошлым годом увеличилось на 0,56 млн. тонн (на 3,2 %) и составило 17,96 млн. тонн. Уровень достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 99,78 %. При этом наблюдается положительная динамика (+3,11 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Увеличение объема перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности связано с реализацией программ социально-экономического развития северных территорий Российской Федерации.

Фактическое значение Индикатора 2.7.2 «Объем перевозок грузов морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, млн. тонн» в 2018 году по сравнению с прошлым годом увеличилась на 0,92 млн. тонн (на 16,3 %) и составило 6,56 млн. тонн. Уровень достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 109,33 %. Наблюдается положительная динамика (+ 8,62 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к прошлому году, что является следствием реализации программ социально-экономического развития северных территорий Российской Федерации, увеличением объемов перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в каботажном плавании.

Фактическое значение Индикатора 2.8.1 «Средний возраст грузовых вагонов, лет» в 2018 году составило 12,5 лет, что на 0,3 года меньше среднего возраста грузовых вагонов в прошлом году. Это свидетельствует о превышении темпов обновления парков над естественным старением подвижного состава. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 151,17 %. Имеет место положительная динамика (+ 0,03 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Значение данного индикатора является отражением проводимой работы на железных дорогах по обновлению и модернизации парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных вагонов, приобретению новых вагонов с усовершенствованными тележками и повышенной нагрузкой на ось.

Фактическое значение Индикатора 2.8.2 «Средний возраст грузовых локомотивов, лет» в 2018 году составило 24,8 лет, что на 2,2 года меньше среднего возраста грузовых локомотивов в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 110,47 %. Имеет место положительная динамика (+ 7,59 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Значение индикатора показывает результаты дальнейшей проводимой работы на железных дорогах по обновлению парка подвижного состава и выводу

из эксплуатации старогодных грузовых локомотивов.

Фактическое значение Индикатора 2.8.3 «Средний возраст грузовых автотранспортных средств общего пользования, лет» в 2018 году составило 12,8 лет, что на 1,3 года больше среднего возраста грузовых автотранспортных средств общего пользования в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 89,27 %. Таким образом, темпы обновления парков автотранспорта недостаточны и старение приобретает все большие масштабы, в коммерческом секторе преобладает ввоз в Россию и приобретение подержанных грузовых автотранспортных средств.

Фактическое значение Индикатора 2.8.4 «Средний возраст грузовых морских судов под российским флагом, лет» составило в 2018 году 30 лет. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 51,49 %.

При этом проблема обновления морского грузового и пассажирского флота становится все острее, учитывая растущие потребности страны в тоннаже для обеспечения внешнеэкономической деятельности и каботажных перевозок.

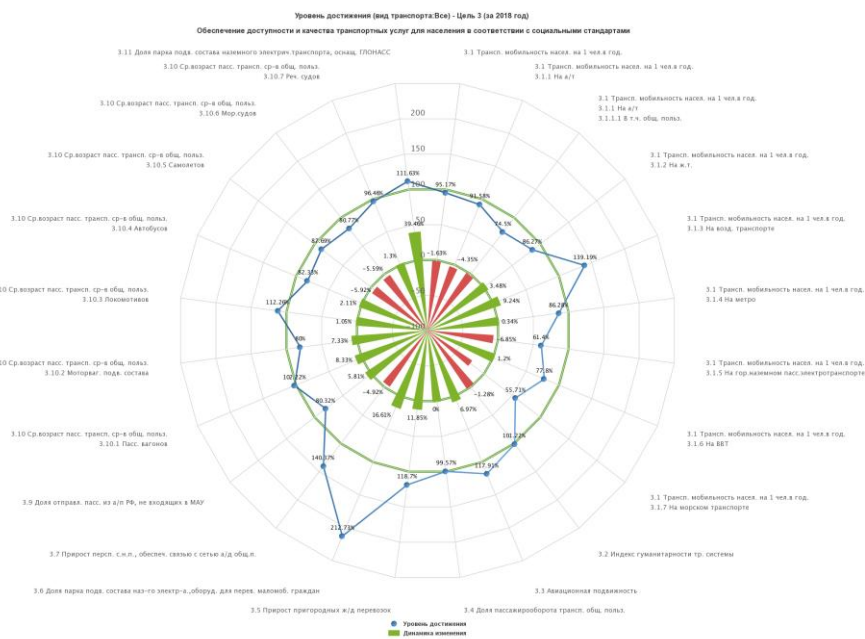
Фактическое значение Индикатора 2.8.5 «Средний возраст грузовых речных судов, лет» в 2018 году составило 39 лет. Уровень (процент) достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 89,83 %.

Это свидетельствует о том, что грузовой флот внутреннего водного транспорта в течение 2018 года практически не обновлялся.

2.1.1.3

### **Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2018 год по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»**

Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.6.



**Рис. 2.6.** Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в процентах от запланированных в 2018 году.

Ниже в Таблице 2.5 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.5  
Уровень достижения индикаторов по Цели 3 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	95,17 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	91,58 %
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	74,5 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	86,27 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	139,19 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	86,28 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	61,4 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	77,8 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	55,71 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	101,22 %
3.3	Авиационная подвижность населения	117,91 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	99,57 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	118,7 %
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	212,73 %
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)	140,37 %
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	80,32 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	102,22 %

3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	80 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	112,26 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	82,33 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	87,69 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	80,77 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	96,46 %
3.11	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	111,63 %
<b>Общий процент достижения по 24 индикаторам - Цель 3 (за 2018 год)</b>		<b>99,67 %</b>

Для оценки динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2018 год по отношению к 2017 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.

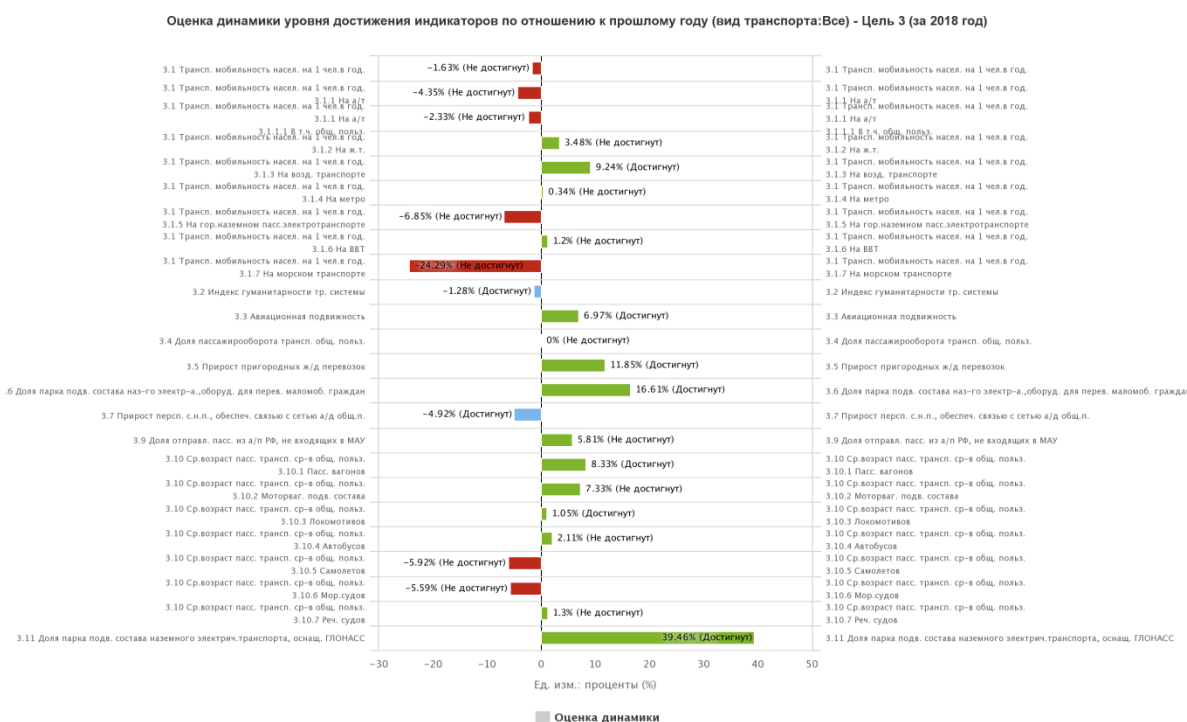


Рис. 2.7. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2018 год по отношению к прошлому году.



Таблица 2.6

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3  
за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	-1,63 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	-4,35 %
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	-2,33 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	3,48 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	9,24 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	0,34 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	-6,85 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	1,2 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	-24,29 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	-1,28 %
3.3	Авиационная подвижность населения	6,97 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	0 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	11,85 %
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	16,61 %
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)	-4,92 %
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	5,81 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	8,33 %

3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	7,33 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	1,05 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	2,11 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	-5,92 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	-5,59 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	1,3 %
3.11	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	39,46 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 24 индикаторам - Цель 3 (за 2018 год)</b>		<b>2,41 %</b>
<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 2018 год представлена отчетная информация по 24 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Общий уровень (процент) достижения Цели 3 за 2018 год составил 99,67 %. По отдельным индикаторам Цели 3 в 2018 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 2018 году по сравнению с прошлым годом увеличилось на 189,4 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 8500 пасс.-км на 1 чел. в год. При этом уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 95,17 %, что обусловлено высоким уровнем прогнозных целевых значений, установленных в период подготовки Транспортной стратегии в докризисном 2013 году. В последующие годы (2014-2018) наблюдалось снижение динамики роста заработной платы и располагаемых доходов населения, что привело к замедлению темпов роста транспортной мобильности граждан.

По Индикатору 3.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» фактическое значение снизилось по сравнению с 2017 годом на 39 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 5296,1 пасс.-км на 1 чел. в год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 91,58 %.

Фактическое значение Индикатора 3.1.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 777,0 пасс.-км на 1 чел. в год, что на 12,8 пасс.-км на 1 чел. в год меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 74,5 %.

Снижение подвижности населения в части автомобильного транспорта было вызвано переключениями пассажиропотоков на личные автомобили, а также оттоком пассажиропотока с общественного транспорта на сервисы такси, в первую очередь,

работающие через сеть «агрегаторов» с использованием мобильных приложений. Расширение масштабов каршеринга (рынок каршеринговых услуг только в Москве вырос в 2018 году по сравнению с 2017 годом в 4 раза) повлияло на тарифы сервисов такси, что также послужило фактором переключения пассажиропотока с наземного городского пассажирского транспорта.

Фактическое значение Индикатора 3.1.2 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 881,7 пасс-км на 1 чел. в год, что на 43,8 пасс-км на 1 чел. в год больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 86,27 %. Наблюдается положительная динамика (+ 3,48 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Наиболее существенным фактором, повлиявшим на положительную динамику индикатора мобильности (подвижности) населения на железнодорожном транспорте, стали перевозки летом 2018 года болельщиков Чемпионата мира по футболу между городами, в которых проходили матчи, а также устойчивый прирост пассажиропотока между Москвой и Санкт-Петербургом скоростными поездами «Сапсан».

Фактическое значение Индикатора 3.1.3 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 1950,1 пасс-км на 1 чел. в год, что на 184,3 пасс-км на 1 чел. в год больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 139,19 %. Наблюдается положительная динамика (+ 9,24 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Положительная динамика въездного туризма за 2018 год по сравнению с прошлым годом определялась прибытием в Российскую Федерацию большого числа иностранных болельщиков воздушным транспортом на матчи Чемпионата мира по футболу и благоприятно повлияла на динамику Индикатора.

Существенную поддержку положительной динамике Индикатора оказала также государственная программа поддержки авиaperевозок между европейской частью России, Сибирью, Дальним Востоком, Калининградом и Симферополем.

Фактическое значение Индикатора 3.1.4 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 308,9 пасс-км на 1 чел. в год, что на 8,7 пасс-км на 1 чел. в год больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 86,28 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,34 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 3.1.5 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на городском наземном электрическом транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 58,94 пасс-км на 1 чел. в год, что на 5,76 пасс-км на 1 чел. в год меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 61,4 %.

Фактическое значение Индикатора 3.1.6 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 3,89 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,06 пасс.-км на 1 чел. в год больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 77,8 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,2 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

При этом продолжающийся рост прогулочного судоходства в Москве и некоторых других городах, а также круизного судоходства по рекам Европейской части России оказал положительное влияние на динамику данного Индикатора.

Фактическое значение Индикатора 3.1.7 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на морском транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2018 год составило 0,39 пасс.-км на 1 чел. в год, что на 0,17 пасс.-км на 1 чел. в год (на 30,2 %) меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 55,71 %.

На значение данного индикатора оказал влияние тот факт, что ввод Крымского моста привел к сокращению числа пассажиров, перевозимых морем в Крым в 2018 году.

Фактическое значение Индикатора 3.2 «Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта) за 2018 год составило 0,415. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 101,22 %.

Фактическое значение Индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на 1 чел. в год)» за 2018 год составило 0,79 отправок пассажиров на 1 чел. в год, что на 11,3 % больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 117,91 %. Наблюдается положительная динамика (+ 6,97 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Рост объемов перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями как на международных, так и на внутренних авиалиниях (как в регулярном, так и нерегулярном сегменте) способствовал увеличению значения индикатора авиационной подвижности.

Фактическое значение Индикатора 3.4 «Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %» за 2018 год составило 46,8 %, что на 0,2 % меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 99,57 %. Изменение уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году отсутствует (0 %).

Фактическое значение Индикатора 3.5 «Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %» за 2018 год составило 19,23 %, что на 3,63 % больше чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 118,7 %. Наблюдается положительная динамика (+ 11,85 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Рост объемов пригородных перевозок происходил, в первую очередь, в сообщениях с крупнейшими городами Российской Федерации.

В значительной степени прирост перевозок был обеспечен в 2018 году Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК).

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 2018 год составило 23,4 %, что на 3,2 % больше чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 212,73 %. Наблюдается положительная динамика (+ 16,61 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

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 (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2018 год составило 2886 единиц, что на 335 единиц больше чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 140,37 %.

Фактическое значение Индикатора 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, %» за 2018 год составило 24,9 %, что на 2,1 % больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 80,32 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 5,81 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Увеличение числа прямых рейсов из аэропортов, не входящих в Московский авиационный узел, в пункты массового отдыха туристов в России, Турции, Таиланде, ОАЭ, Болгарии и других странах, сыграло положительную роль в динамике данного индикатора. Таким образом, растущая динамика выездного туризма из российских регионов определила увеличение доли перевозок минуя МАУ.

Фактическое значение Индикатора 3.10.1 «Средний возраст пассажирских вагонов, лет» за 2018 год составило 17,6 лет, что на 1,4 года меньше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 102,22 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 8,33 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 3.10.2 «Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава, лет» за 2018 год составило 18 лет, что на 1,1 года меньше по отношению к прошлому году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 80 %. Наблюдается положительная динамика (+ 7,33 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году, то есть, не смотря на отставание от планового значения стратегии, темпы обновления пассажирского моторвагонного подвижного состава увеличиваются.

Фактическое значение Индикатора 3.10.3 «Средний возраст пассажирских локомотивов, лет» за 2018 год составило 18,6 лет, что на 0,4 года меньше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 112,26 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,05 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Росту индикатора способствовало выбытие наиболее возрастных тепловозов и электровозов, а также приобретение новых локомотивов.

Фактическое значение Индикатора 3.10.4 «Средний возраст пассажирских автобусов, лет» за 2018 год составило 10,59 лет, что на 0,31 года меньше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 82,33 %. Наблюдается положительная динамика (+ 2,11 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году, темпы обновления пассажирских автобусов увеличиваются.

Фактическое значение Индикатора 3.10.5 «Средний возраст пассажирских самолетов, лет» за 2018 год составило 15,3 лет.

Фактическое значение Индикатора 3.10.6 «Средний возраст пассажирских морских судов, лет» за 2018 год составило 31 год, что на 3,3 % хуже, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым

показателем составил 80,77 %.

Фактическое значение Индикатора 3.10.7 «Средний возраст пассажирских речных судов, лет» за 2018 год составило 38 лет, что на 2,5 % лучше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 96,46 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+ 1,3 %) по отношению к прошлому году.

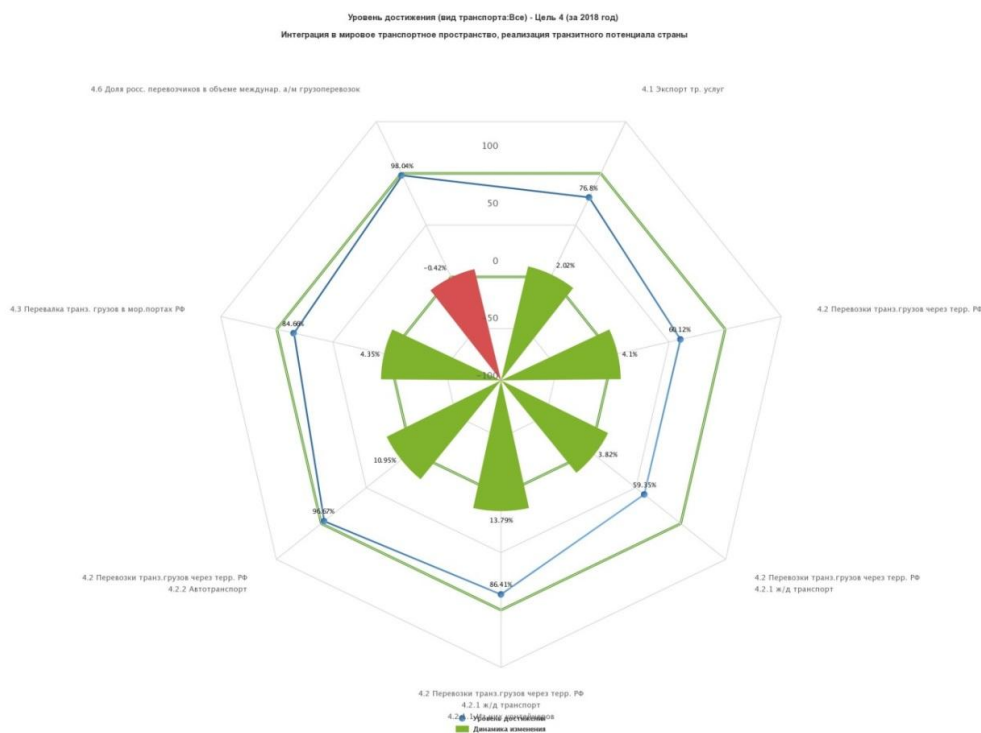
Процесс дальнейшего «старения» пассажирского транспортного флота был приостановлен за счет приобретения в 2017 году и эксплуатации в 2018 году теплохода «Князь Владимир» на круизных маршрутах, соединяющих курорты Краснодарского края и Крыма: Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь.

Фактическое значение Индикатора 3.11 «Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС, %» за 2018 год составило 89,3 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 111,63 %. Оснащенность автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС достаточно высокая и продолжает расти.

2.1.1.4

**Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2018 год по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны»**

Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.8.



**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 2018 году

Ниже в Таблице 2.7 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.7  
Уровень достижения индикаторов по Цели 4 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	76,8 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	60,12 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	59,35 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	86,41 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	96,67 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	84,66 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	98,04 %
<b>Общий процент достижения по 7 индикаторам - Цель 4 (за 2018 год)</b>		<b>80,29 %</b>

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2018 год по отношению к 2017 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.

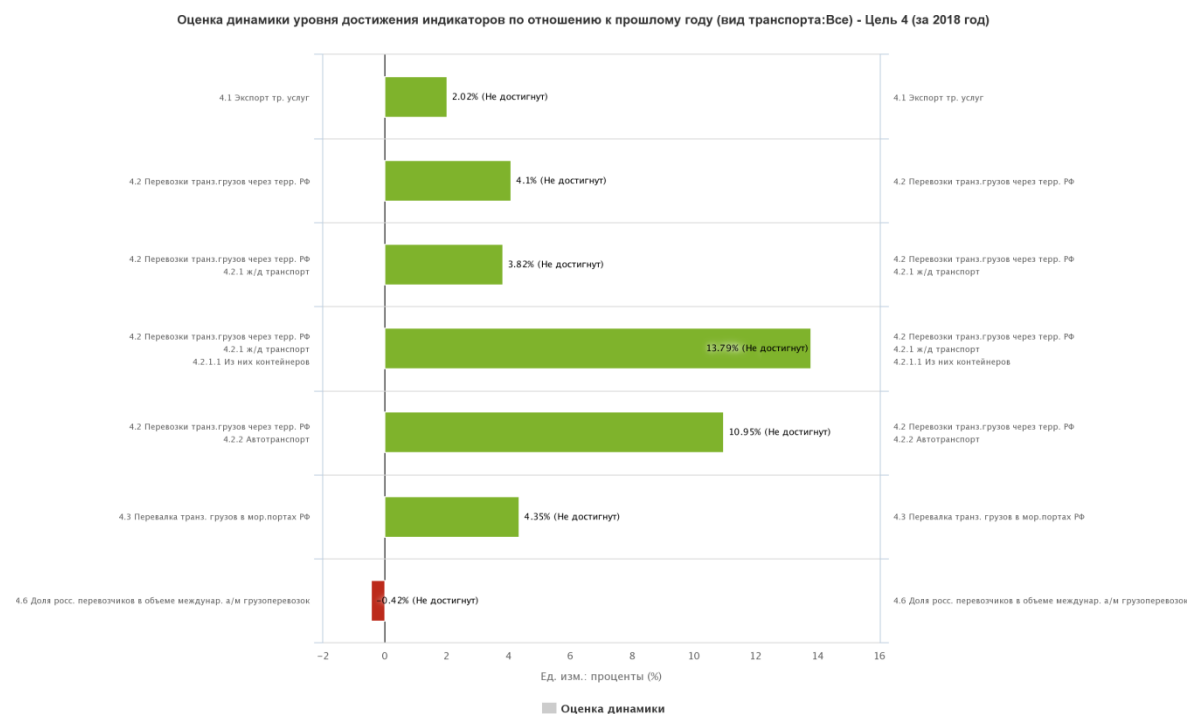


Рис. 2.9. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.8

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4  
за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	2,02 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	4,1 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	3,82 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	13,79 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	10,95 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	4,35 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	-0,42 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 7 индикаторам - Цель 4 (за 2018 год)</b>		<b>5,52 %</b>
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» за 2018 год представлена отчетная информация по 7 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 80,29 %.

Фактическое значение Индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд. долларов США» в 2018 году составило 19,2 млрд. долларов США, что на 13,6 % больше, чем в 2017 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 76,8 %. При этом имеет место положительная динамика (+ 2,02 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Фактическое значение Индикатора 4.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн. тонн» увеличилось в 2018 году на 10,7 % по сравнению с 2017 годом и составило 25,25 млн. тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 60,12 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,1 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году, транзитные перевозки устойчиво растут.

Фактическое значение Индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн. тонн» увеличилось в 2018 году на 10,2 % по сравнению с 2017 годом и составило 23,8 млн. тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 59,35 %. Наблюдается положительная динамика (+ 3,82 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Основным фактором роста перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом послужил рост контейнерных перевозок между Китаем и Европой, а также перевозок грузов между Казахстаном и третьими странами по территории России.



	<p>Фактическое значение Индикатора 4.2.1.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте» возросло в 2018 году на 33,6 % до 553,0 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ). Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 86,41 %. Наблюдается положительная динамика (+ 13,79 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.</p> <p>Среди причин роста контейнерного транзита в 2018 году основную роль сыграл продолжающийся в течение последних 4 лет рост объемов перевозок блок-поездами на направлениях Европа – Азия, который по среднегодовым темпам превосходил рост грузопотоков на морском транспорте, и в целом рост внешнеторгового оборота между странами Европы и Азии.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.2.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, млн. тонн» за 2018 год возросло в 2018 году на 20,8 % до 1,45 млн. тонн по сравнению с 2017 годом. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 96,67 %. Наблюдается положительная динамика (+ 10,95 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 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. В конце 2018 года состоялась первая транзитная перевозка груза из Китая в Польшу транзитом по территории Казахстана, России и Беларуси, которую выполнил немецкий перевозчик с использованием Книжки международных дорожных перевозок (МДП).</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн. тонн» за 2018 год составило 64,0 млн. тонн, что на 9,8 % больше, чем годом ранее. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 84,66 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,35 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.</p> <p>Основной причиной роста индикатора стало увеличение перевалки транзитной казахстанской нефти в российском порту Новороссийск, поступающей по нефтепроводу Каспийского трубопроводного консорциума, что стало возможным после завершения в октябре 2018 года реализации проектов по развитию и расширению пропускной способности его инфраструктуры и увеличения объемов перекачки нефти с казахстанских месторождений в направлении российского порта Новороссийск.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %» выросло в 2018 году на 0,1 % по сравнению с 2017 годом и составило 45,1 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2018 год по сравнению с базовым показателем составил 98,04 %.</p>
2.1.1.5	<p><b><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2018 год по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»</u></b></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.10.</p>

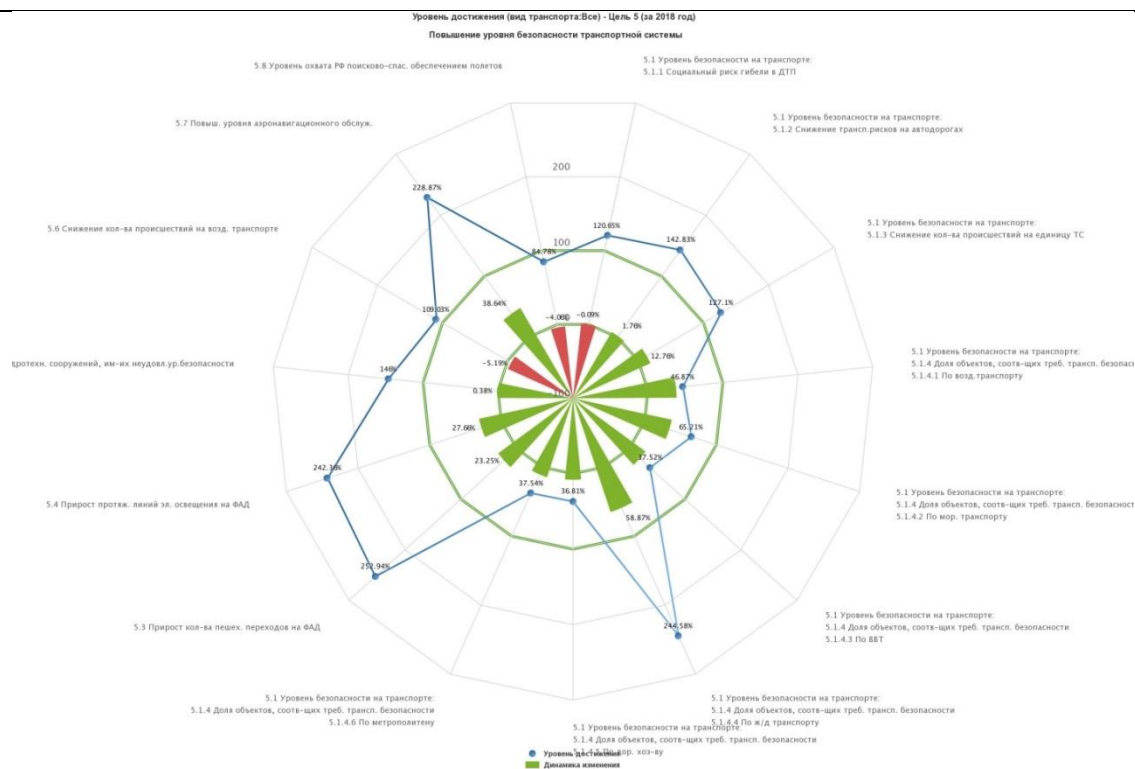


Рис. 2.10. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в процентах от запланированных в 2018 году.

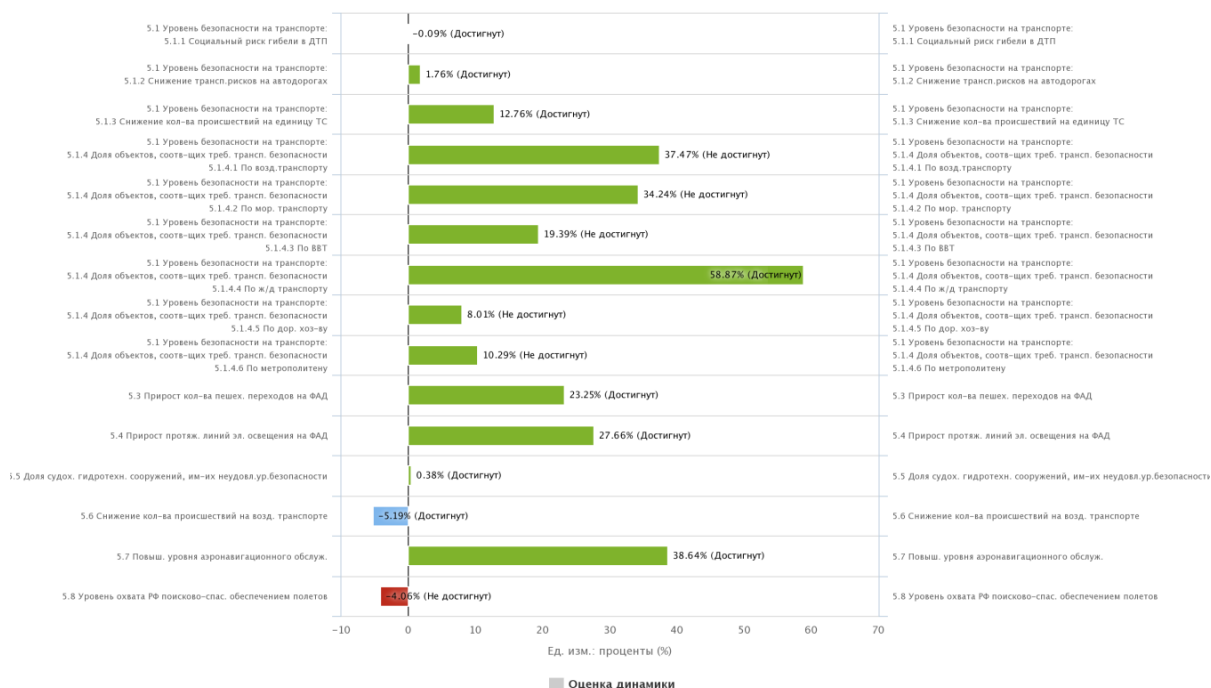
Ниже в Таблице 2.9 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.9  
Уровень достижения индикаторов по Цели 5 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	120,65 %
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	142,83 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	127,1 %
5.1.4.1	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По воздушному транспорту	46,87 %
5.1.4.2	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По морскому транспорту	65,21 %

5.1.4.3	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По внутреннему водному транспорту	37,52 %
5.1.4.4	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По железнодорожному транспорту	244,58 %
5.1.4.5	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По дорожному хозяйству	36,81 %
5.1.4.6	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По метрополитену	37,54 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	252,94 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	242,36 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	146 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	109,03 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	228,87 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	84,78 %
<b>Общий процент достижения по 15 индикаторам - Цель 5 (за 2018 год)</b>		<b>128,21 %</b>
<p>Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2018 год по отношению к 2017 году приведена ниже на Рис. 2.11. в виде линейчатой диаграммы.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 5 (за 2018 год)



**Рис. 2.11.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.10  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	-0,09 %
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	1,76 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	12,76 %
5.1.4.1	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По воздушному транспорту	37,47 %
5.1.4.2	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По морскому транспорту	34,24 %
5.1.4.3	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По внутреннему водному транспорту	19,39 %

5.1.4.4	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По железнодорожному транспорту	58,87 %
5.1.4.5	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По дорожному хозяйству	8,01 %
5.1.4.6	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По метрополитену	10,29 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	23,25 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	27,66 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	0,38 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	-5,19 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	38,64 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	-4,06 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 15 индикаторам - Цель 5 (за 2018 год)</b>		<b>17,56 %</b>
<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 2018 год представлена отчетная информация по 15 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 128,21 %.

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 2018 год составило 12,3 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, что на 0,7 погибших в ДТП на 100 тыс. населения (на 5,4 %) меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.1.1 в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 120,65 %.

Снижение смертности на дорогах было достигнуто благодаря реализации в 2018 году комплекса мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения. В частности, открыты три федеральных центра по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, специалистов по приему квалификационных экзаменов

на право управления транспортными средствами различных категорий и подкатегорий, водителей транспортных средств различных категорий. Кроме этого, приобретено 1390 комплектов оборудования, позволяющего в игровой форме формировать навыки безопасного поведения на дороге для дошкольных образовательных организаций, а также 4 млн. штук световозвращающих приспособлений для дошкольников и учащихся младших классов. Более 809 км участков улично-дорожной сети городов и населенных пунктов оборудованы пешеходными ограждениями, в том числе в зоне пешеходных переходов. Свыше 2427 пешеходных переходов оснащены цветными дорожными покрытиями, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения.

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 2018 год составило 52,6 %, что на 2,8 % меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 142,83, %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,76 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Фактическое значение Индикатора 5.1.3 «Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, %» за 2018 год составило 64,52 %, что на 13,78 % меньше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 127,1 %. Наблюдается положительная динамика (+ 12,76 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.1 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по воздушному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 32,81 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 46,87 %.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.2 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по морскому транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 27,39 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 65,21 %.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.3 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по внутреннему водному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 27,39 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 37,52 %.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.4 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по железнодорожному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 11,74 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 244,58 %.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.5 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по дорожному хозяйству, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 27,72 %. Уровень (процент)

достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 36,81 %.

Фактическое значение Индикатора 5.1.4.6 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по метрополитену, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» за 2018 год составило 27,78 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 37,54 %.

Фактическое значение Индикатора 5.3 «Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц» за 2018 год составило 301,0 единиц, что на 22,35 % больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 252,94 %. Наблюдается положительная динамика (+ 23,25 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Фактическое значение Индикатора 5.4 «Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км» за 2018 год составило 6589,8 км, что на 13,85 % больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 242,36 %. Наблюдается положительная динамика (+ 27,66 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Фактическое значение Индикатора 5.5 «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %» за 2018 год составило 8,1 %, что на 0,6 % ниже, чем за 2017 год. Уровень достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 146,0 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,38 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

Фактическое значение Индикатора 5.6 «Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года, %» за 2018 год составило 84,6 %, что на 3,8 % больше, чем за 2017 год. Уровень достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 109,03 %.

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 2018 год составило 222,0 тыс. часов, что на 39 тыс. часов (на 21,3 %) больше, чем за 2017 год. Уровень достижения индикатора в 2017 году по сравнению с базовым показателем составил 228,87 %. Наблюдается положительная динамика (+ 38,64 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к 2017 году.

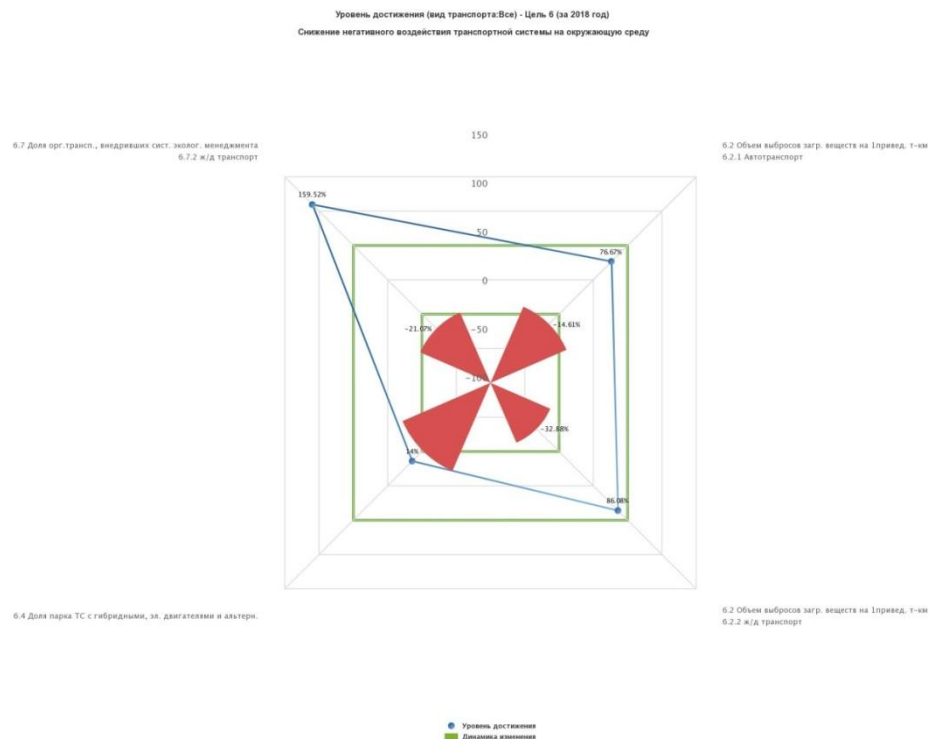
По Индикатору 5.8 «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %» за 2018 год фактическое значение осталось на уровне 2017 года и составило 78 %. Уровень достижения индикатора в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 84,78 %.

Охват территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов нуждается в более полном обеспечении финансирования, в особенности для отдаленных территорий Российской Федерации и труднодоступных районов страны.

2.1.1.6

**Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов  
за 2018 год по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной  
системы на окружающую среду»**

Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.12.



**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 2018 году.

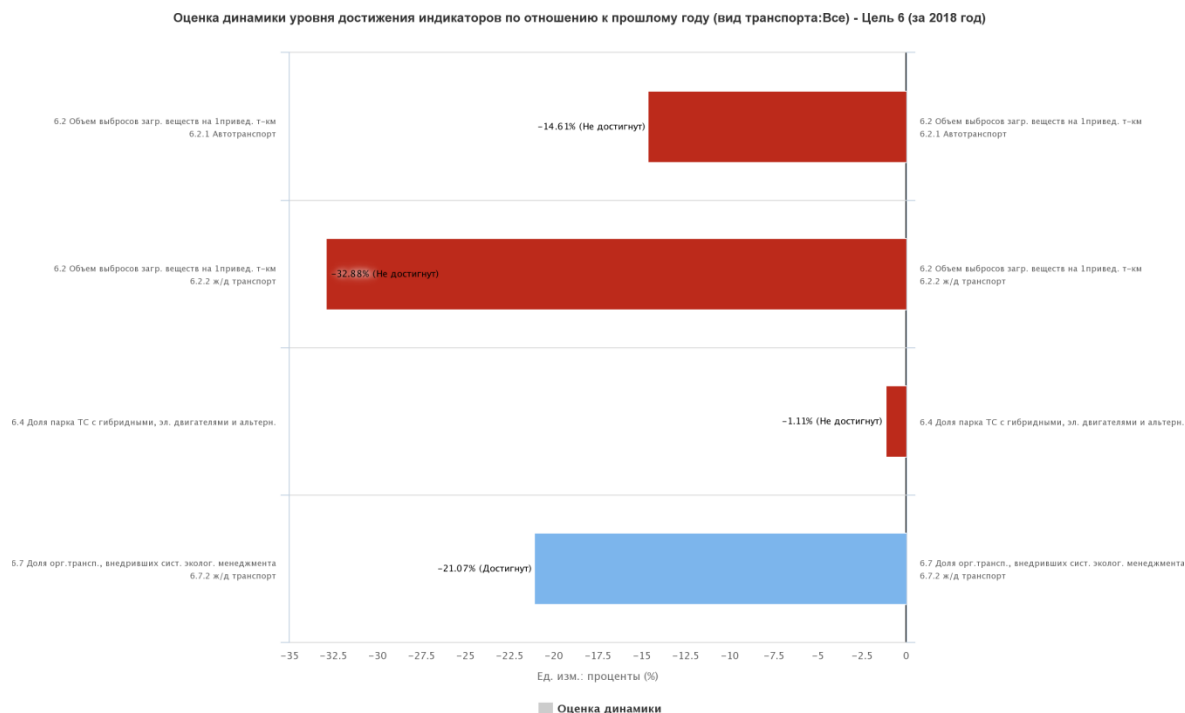
Ниже в Таблице 2.11 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2018 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.11  
Уровень достижения индикаторов по Цели 6 за 2018 год.

Шифр	Индикатор	2018 год
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	76,67 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	86,08 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	14 %
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	159,52 %
<b>Общий процент достижения по 4 индикаторам - Цель 6 (за 2018 год)</b>		<b>84,07 %</b>



Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2018 год по отношению к 2017 году представлена ниже на Рис. 2.13. в виде линейчатой диаграммы.



**Рис. 2.13.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.12  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2018 год по отношению к 2017 году\*

Шифр	Индикатор	2018 год
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	-14,61 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	-32,88 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	-1,11 %
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	-21,07 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 4 индикаторам - Цель 6 (за 2018 год)</b>		<b>-17,42 %</b>
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 6 «Снижение негативного воздействия на окружающую среду» за 2018 год представлена отчетная информация по 4 индикаторам Транспортной стратегии, обеспеченных официальным статистическим наблюдением.

	<p>Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 84,07 %.</p> <p>По отдельным индикаторам Цели 6 в 2018 году ситуация сложилась следующим образом.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.1 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %» за 2018 год составило 103,6 %, что на 8,9 % больше, чем за 2017 год. По отношению к плановому значению стратегии это составляет 76,67 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.2 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2018 год составило 91,14 %, что на 23,14 % больше, чем за 2017 год. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 86,08 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.4 «Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств, %» за 2018 год составило 2,94 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил только 14,0 %.</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, %» осталось на уровне предыдущего года и составило 67,0 %. Уровень (процент) достижения в 2018 году по сравнению с базовым показателем составил 159,52 %.</p>
2.2	<p align="center"><b><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>В 2018 году проводилась <i>работа по нормативному правовому обеспечению</i> решения задач государственного регулирования в сфере транспортного комплекса.</p> <p>В соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (далее - № 172-ФЗ) в 2018 году в установленном порядке осуществлялся мониторинг реализации Транспортной стратегии, Государственной программы «РТС», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации разработаны параметры прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов.</p> <p>План законопроектной деятельности Минтранса России на 2018 год, утвержденный распоряжением Минтранса России от 23 января 2018 г. № МС-6-р, включал в себя 140 законопроектов.</p> <p>Правительством Российской Федерации внесены в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации 11 законопроектов в сфере транспорта.</p> <p>По восьми законопроектам проводилась работа в комитетах Государственной Думы по подготовке их к принятию во втором чтении, по десяти законопроектам по подготовке их к принятию в первом чтении. В Правительстве Российской Федерации на рассмотрении для последующего внесения в Государственную Думу находится 41 законопроект, представленный Минтрансом России.</p> <p>Также была продолжена работа Координационного совета</p>

по законотворческой деятельности Минтранса России в соответствии с Положением о Координационном совете, утвержденным распоряжением Минтранса России от 03 марта 2005 г. № ИЛ-27-р, в целях мониторинга выполнения Плана законопроектной деятельности Минтранса России.

По состоянию на 01.01.2019 принято 9 федеральных законов, целевое назначение и эффективность действия которых рассмотрены ниже:

1. Федеральный закон от 18.04.2018 № 73-ФЗ «О внесении изменений в статью 83 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Федеральный закон направлен на оптимизацию стоимости перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в поездах дальнего следования путём предоставления пассажирам возможности приобретения проездных документов как по тарифам, предусматривающим условие о получении обратно стоимости проезда при возврате неиспользованного проездного документа, так и по тарифам, не предусматривающим такого условия.

В соответствии с Федеральным законом перевозчику предоставляется право предусматривать условие о невозврате стоимости проезда только в отношении тарифов, регулирование которых не отнесено законодательством Российской Федерации к полномочиям федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.

2. Федеральный закон от 04.06.2018 № 141-ФЗ «О внесении изменений в статью 1794 Бюджетного кодекса Российской Федерации в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов».

Федеральным законом в Бюджетный кодекс Российской Федерации вносятся изменения, предусматривающие учет доходов от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

3. Федеральный закон от 29.07.2018 № 253-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Федеральный закон направлен на создание правовых оснований компенсации затрат перевозчика, возникающих при отцепке грузовых вагонов в пути следования в целях проведения текущего отцепочного ремонта.

В соответствии с Федеральным законом Минтранс России наделяется полномочием на издание нормативного правового акта, регулирующего порядок проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, который включает в себя ответственность за качество проведения ремонта, порядок отцепки и прицепки груженых или порожних грузовых вагонов в пути следования, а также порядок определения размера платы перевозчику или владельцу инфраструктуры в связи с такими отцепкой и прицепкой в случае, если текущий отцепочный ремонт был проведен по независящим от них причинам.

4. Федеральный закон от 03.08.2018 № 312-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части уточнения объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам».

Федеральный закон направлен на оптимизацию процесса строительства объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, а также объектов инфраструктуры морских портов путём ограничения перечня объектов, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам.

5. Федеральный закон от 30.10.2018 № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных

лиц автобусами».

Федеральным законом предусматривается, что деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами подлежит лицензированию в соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также устанавливаются отдельные особенности лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, и порядок осуществления государственного надзора в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в отношении видов деятельности, подлежащих лицензированию.

6. Федеральный закон от 30.10.2018 № 392-ФЗ «О внесении изменения в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».

В соответствии с Федеральным законом от обложения налогом на добавленную стоимость освобождаются работы, связанные с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам на основании государственного или муниципального контракта.

7. Федеральный закон от 28.11.2018 № 430-ФЗ «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».

В соответствии с Федеральным законом Российская Федерация присоединяется к Протоколу 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.

Указанным Протоколом в Конвенцию внесены существенные изменения, касающиеся, в том числе, обязательного страхования пассажиров на судах, повышения предела ответственности перевозчика за вред жизни и здоровью пассажира, установления предела ответственности по каждому конкретному инциденту за всё время перевозки, исключения ответственности перевозчика, если инцидент произошёл в результате военных действий.

Реализация Федерального закона будет способствовать дополнительной защите интересов российских граждан, так как позволит уравнивать в правах российских пассажиров с пассажирами – гражданами государств, являющихся участниками Протокола 2002 года.

8. Федеральный закон от 25.12.2018 № 492-ФЗ «О внесении изменений в статью 15 Федерального закона «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со строительством, 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» в части продления срока действия отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

Федеральным законом продлевается срок действия Федерального закона на один год – до 31 декабря 2019 года, что позволит завершить строительство отдельных объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами.

9. Федеральный закон от 25.12.2018 № 493-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах».

Федеральным законом устанавливается ставка налога на добавленную

стоимость в размере 0 процентов при реализации услуг, оказываемых при международных воздушных перевозках непосредственно в международных аэропортах Российской Федерации, по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации.

В 2018 году в рамках реализации Плана подготовки предусмотренных Федеральным законом № 172-ФЗ документов стратегического планирования по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации на 2016 - 2018 гг., Минтранс России проводил работу по актуализации Транспортной стратегии.

В соответствии с Правилами разработки, реализации и оценки эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2017 г. № 1242 в 2018 году Минтранс России проводится активная работа по актуализации Государственной программы «РТС», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596.

Актуализированная Программа в редакции от 29 марта 2019 года формировалась исходя из задач, определенных Указом Президента Российской Федерации от 07 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденными Председателем Правительства Российской Федерации Д. Медведевым 29 сентября 2018 года.

В Программе уточнены целевые индикаторы и показатели Программы в соответствии с изменением ее структуры и объемов финансирования в 2019-2021 годах в соответствии с Федеральным законом от 29 ноября 2018 г. № 459, и в 2022-2024 в целях реализации приоритетных задач Указа Президента Российской Федерации от 07 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Актуализированная Программа на 2019-2024 годы включает 13 федеральных проектов, 6 ведомственных проектов, 17 ведомственных целевых программ и 6 основных мероприятий.

Подготовка федеральных и ведомственных проектов осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации».

Федеральные проекты являются составной частью Комплексного плана модернизации и расширения инфраструктуры Российской Федерации до 2024 года (далее - КПМИ) (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р) и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (протокол заседания проектного комитета от 20 декабря 2018 г. № 4).

Министром транспорта Российской Федерации 29 января 2019 г. утверждена корректировка Плана деятельности Минтранса России на 2016 - 2021 годы, учитывающая положения Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденных Председателем Правительства Российской Федерации 29 сентября 2018 года.

Корректировка Плана деятельности обусловлена в том числе необходимостью приведения мероприятий и показателей (индикаторов) в соответствие с параметрами бюджета, утвержденного Федеральным законом от 29 ноября 2018 г. № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов», макроэкономическими условиями на среднесрочный период, доведенными письмом Минэкономразвития России от 01 октября 2018 г. № 28223-АТ/Д03и.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2018 г. утверждена корректировка федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2012-2021 годы)».

В отчетном году приняты постановления Правительства Российской Федерации, эффективно регулирующие деятельность организаций транспортного комплекса:

о внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств (от 12 февраля 2018 г. № 148);

о внесении изменений в Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утвержденные приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 (от 11 января 2018 г. № 8);

В области морского и речного транспорта в 2018 году приняты следующие нормативные акты:

постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 2018 г. № 751 «О внесении изменения в Перечень услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством»;

постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2018 г. № 1576 «Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях»;

постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2019 г. № 1775 «Об утверждении Правил установления или изменения границ территории морского порта, а также расширения территории морского порта».

Подготовлен Федеральный проект «Логистика международной торговли» (паспорт утвержден протоколом заседания проектного комитета национального проекта «Международная кооперация и экспорт» от 01 марта 2019 г. № 1).

*Финансово-экономические меры государственного регулирования, осуществленные в отчетном периоде, предусматривали установление льгот и преимуществ на услуги пассажирского транспорта общего пользования.*

В целях поддержания доступности внутренних авиаперевозок для населения Федеральным законом от 03.08.2018 № 303-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах» внесены изменения в статью 164 Налогового кодекса Российской Федерации в части установления ставки НДС в размере 0 % на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположен на территории Дальневосточного федерального округа.

Кроме того, Минтранс России принял участие в подготовке проекта федерального закона «О внесении изменений в статьи 164 и 165 части второй Налогового кодекса Российской Федерации (о налоговом стимулировании развития пассажирских авиаперевозок на региональных маршрутах)», предусматривающий установление на бессрочной основе налоговой ставки НДС в размере 0 % для внутренних воздушных перевозок пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления и пункт назначения, а также все промежуточные пункты посадок в случае их наличия, расположены вне территории Московской области или территории города федерального значения Москвы (проект федерального закона внесен в Правительство Российской Федерации). Реализация изменений, предусмотренных данным проектом, будет способствовать развитию российской региональной авиационной транспортной инфраструктуры, в том числе расположенной на территории Дальнего Востока, за счет снижения нагрузки на Московский авиационный узел и увеличения пассажиропотока на региональных

маршрутах.

Также при участии Минтранса России был разработан Федеральный закон от 25.12.2018 № 493-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации о налогах и сборах», согласно которому установлена ставка 0 % НДС на услуги, оказываемые при международных воздушных перевозках непосредственно в международных аэропортах Российской Федерации по перечню услуг, утверждаемому Правительством Российской Федерации. Указанные изменения вступают в силу 01.07.2019 и направлены на выравнивание себестоимости оказываемых аэропортами услуг для авиакомпании (путем возмещения ими НДС) и, как следствие, созданию условий по развитию авиаперевозок.

В 2018 году в целях повышения доступности для населения перевозок с/на территорию Дальнего Востока в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 01.10.2018 № 2106-р было дополнительно выделено из резервного фонда Правительства Российской Федерации бюджетных ассигнований в размере 400 млн рублей в целях предоставления субсидий организациям воздушного транспорта на обеспечение доступности авиаперевозок в/из ДФО в рамках действующих правил субсидирования (Правила № 215 и Правила № 1242).

С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2018 году продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта:

предоставление субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах, в 2018 году перевезено 110,3 млн. человек;

предоставление субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий, в 2018 году перевезено 2,9 млн. человек;

предоставление субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении;

предоставление субсидий на обеспечение потребностей юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых ФГУП «Крымская железная дорога» на территории Республики Крым и города Севастополя, посредством оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования, предоставления локомотивной тяги и иных услуг.

В 2018 году в целях обеспечения реализации Транспортной стратегии реализован комплекс административно-управленческих мер:

по результатам публичного обсуждения и экспертного сопровождения Министром принята «Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Минтранса России на 2018 год», одобренная Общественным советом при Министерстве 15 марта 2018 года;

подготовлены паспорта федеральных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры: «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов», «Высокоскоростное

железнодорожное сообщение» и «Внутренние водные пути» (Комитет Правительственной комиссии по транспорту, 29.01.2019);

подготовлены паспорта федеральных проектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения».

подготовлен проект Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (опубликован 30.03.2018 на сайте Минтранса России);

подготовлены федеральный проект «Логистика международной торговли» в составе национального проекта «Международная кооперация и экспорт», предложения в федеральные проекты;

подготовлены предложения в отраслевой раздел плана действий по ускорению темпов роста инвестиций в основной капитал и повышению до 25 процентов их доли в ВВП;

в соответствии с пунктом 2 поручения Правительства Российской Федерации от 07 августа 2018 г. № МА-п10-5023 Минтрансом России разработан проект ведомственного проекта «Цифровой транспорт и логистика», направленный на решение задач по переходу к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития транспортного комплекса.

В 2018 году продолжена работа по исполнению поручения Президента Российской Федерации от 24.07.2013 № Пр-1731 и реализации пунктов сетевого плана-графика выполнения мероприятий по развитию аэропортов Московского авиационного узла, в рамках которой распоряжением Правительства Российской Федерации от 04.05.2018 № 856-р утверждены основные условия концессионного соглашения в отношении аэродрома Шереметьево. В соответствии с указанным распоряжением 25.12.2018 подписано концессионное соглашение в отношении аэродрома Шереметьево.

Также в 2018 году обеспечено проведение ряда мероприятий по реструктуризации состава имущества в сфере транспорта и дорожного хозяйства, направленных на повышение эффективности деятельности государственного сектора экономики.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 27.12.2017 № 635 и распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.02.2018 № 182-р завершена реорганизация ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в форме присоединения к нему федеральных государственных унитарных предприятий «Центр аэронавигационной информации», «Центр радиотехнического оборудования и связи гражданской авиации» и «Региональный технический центр авиационной информации, сертификации, связи», подведомственных Росавиации.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 27.12.2017 № 634 и распоряжения Правительства Российской Федерации от 22.01.2018 № 57-р в собственность Архангельской области переданы находящиеся в федеральной собственности акции акционерных обществ «Аэропорт Архангельск» и «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» для привлечения Правительством Архангельской области до 2022 года инвестиций в размере не менее 1447,35 млн. рублей в комплексную реконструкцию и модернизацию объектов авиатранспортной инфраструктуры Архангельской области.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.2018 № 865-р создан филиал «Аэропорт Диксон» ФКП «Аэропорты Красноярья».

В целях эффективного использования имущества гражданских аэродромов Минтрансом России обеспечено утверждение 5 распоряжений, предусматривающих



	<p>бесконкурсную передачу аэродромного имущества, находящегося в федеральной собственности, операторам аэропортов, а именно, АО «Международный аэропорт «Казань», АО «Международный аэропорт «Краснодар», АО «Аэропорт Магадан», АО «Аэропорт Курган» и АО «Ростоваэроинвест» (распоряжения Правительства Российской Федерации от 16.01.2018 № 19-р, от 13.10.2018 № 2204-р, от 13.10.2018 № 2205-р, от 26.10.2018 № 2310-р и от 10.11.2018 № 2435-р)».</p> <p>15 сентября 2018 г. подписано концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» между Российской Федерацией в лице Росжелезнодорожного транспорта и ООО «Северный широтный ход».</p> <p>В 2018 году введена вторая очередь информационно-аналитической системы государственного регулирования на транспорте (АСУ ТК), введенной в эксплуатацию 30 декабря 2016 года (приказ ФКУ «Ространсмодернизация» от 17.12.2018 № 115).</p>
2.3	<p style="text-align: center;"><b><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией в отчетном году</u></b></p> <p>Общий объем инвестиций в основной капитал по транспортному комплексу за счет всех источников финансирования в 2018 году составил 1,94% от ВВП (1 964,2 млрд. руб.).</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2018 году составило 924,4 млрд. руб. или 94,6% от доведенных объемов. Объем финансирования из федерального бюджета Государственной программы «РТС» в 2018 году составил 813,7 млрд. рублей.</p> <p>По итогам реализации инвестиционных мероприятий достигнуты следующие результаты.</p> <p>В 2018 году на автомобильных дорогах федерального значения введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 560,4 км, в том числе 260,9 км - ГК «Автодор».</p> <p>На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения после капитального ремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 8887,4 км.</p> <p>Доля протяженности федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 82,8%.</p> <p>Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых устранены ограничения пропускной способности, составил 305,3 км.</p> <p>В 2018 году завершено строительство автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив. 15 мая на участке открыто движение легкового автомобильного транспорта, а 1 октября - грузового транспорта. По состоянию на 31 декабря 2018 года по Крымскому мосту в обоих направлениях проехало более 3,5 млн. единиц транспортных средств. На территории Краснодарского края в 2018 году осуществлен ввод в эксплуатацию участка автомобильной дороги А-290 Новороссийск - Керченский пролив протяженностью 40 км, а также транспортной развязки в разных уровнях на 73 км данной дороги, на территории Республики Крым осуществлено строительство подходов со стороны автомобильной дороги «Таврида», а также пускового комплекса этой дороги протяженностью 190 км.</p> <p>В 2018 году введены в эксплуатацию участки федеральных автодорог на территории Московского транспортного узла протяженностью 10,6 км, на территории Санкт-Петербургского транспортного узла в Ленинградской области - 44,5 км, на территории Дальневосточного федерального округа - 40,9 км, на территории Северо-Кавказского федерального округа - 13,8 км.</p> <p>Для увеличения мощностей морских портов на автомобильных дорогах «Скандинавия» - от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией,</p>

«Кола» - от Санкт-Петербурга до границы с Норвегией, Новороссийск - Керченский пролив на участке подъезда к г. Керчь и сухогрузному району морского порта Тамань, после строительства и реконструкции введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 58,1 км.

Завершено строительство и начата платная эксплуатация самого протяженного участка скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участке км 334 - км 543 (6-ой этап строительства, Тверская и Новгородская области) общей протяженностью 217,1 км. Кроме этого, в рамках заключенного в 2016 году долгосрочного инвестиционного соглашения завершено строительство и начата платная эксплуатация участка 58-97 км общей протяженностью 38,1 км. В рамках проекта также был построен подъезд к г. Клину протяженностью 5,6 км.

В 2018 году реализованы проекты подготовки объектов дорожного хозяйства к проведению чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 года в Российской Федерации. За период 2014-2018 годов осуществлено строительство и реконструкция автодорог общей протяженностью 72,7 км в Волгограде, Калининграде, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саранске.

Продолжаются работы по строительству и реконструкции обходов Екатеринбург, Майкопа, Пскова, Саранска, Чусового в Пермском крае, Дивеево в Нижегородской области, мостового перехода через Волгу в Волгограде, через Самару в Самарской области и других объектов.

В 2017-2018 годах на территории 38 крупнейших городских агломераций в 36 субъектах Российской Федерации реализовывался приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги».

В течение двух лет реализации проекта выполнены работы по приведению в порядок свыше 11 тысяч километров автодорог городских агломераций. Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 31 декабря 2018 г. 62,3%. Для обеспечения безопасности дорожного движения и ликвидации мест концентрации ДТП выполнены работы по инженерному обустройству дорог, которые позволили ликвидировать более половины мест концентрации ДТП (по состоянию на 31 декабря 2018 г. количество мест концентрации ДТП снизилось на 69,6%).

В сфере железнодорожного транспорта в 2018 году введено 263,2 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, в том числе по следующим инвестиционным проектам:

- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», включая объект «Комплексная реконструкция участка им. М. Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла»;
- «Развитие Московского транспортного узла», включая объект «Реконструкция железнодорожного участка Лихоборы - Ростокино»;
- «Развитие участка Тобольск - Сургут - Коротчаево»;
- «Первоочередные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (БАМ и Транссиб)»;
- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна»;
- «Комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги».

В Республике Саха (Якутия) завершены строительные работы по проекту «Пусковой комплекс Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркамит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия)», с вводом в постоянную эксплуатацию в 2019 году, что позволит организовать устойчивую круглогодичную

транспортную связь с районами угольных, рудных и золотопромышленных месторождений.

15 сентября 2018 г. подписано концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская - Салехард - Надым» между Российской Федерацией в лице Федерального агентства железнодорожного транспорта и ООО «Северный широтный ход».

В 2018 году в области перевозочной и логистической деятельности также реализованы инициативы, направленные на повышение транзитного потенциала России и создание эффективных диверсифицированных транспортных маршрутов в евро-азиатском сообщении, в первую очередь, по осям коридоров «Север - Юг» и «Восток - Запад». Создана основа для привлечения дополнительных грузопотоков и четырехкратного увеличения объемов транзита по сети российских железных дорог к 2024 году. В 2018 году объем контейнерного транзита увеличился на 33% по сравнению с 2017 годом и составил 550 тыс. ДФЭ.

С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2018 году продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта, включающих:

- компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. За 2018 год перевезено 1050,1 млн. человек;

- компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования. За 2018 год перевезено 2,9 млн. человек;

- компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах. За 2018 год перевезено 110,3 млн. человек;

- компенсацию от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации. За 2018 год перевезено 429,7 тыс. человек.

В 2018 году приобретено 631 единиц локомотивов, 582 единицы моторвагонного подвижного состава и 724 пассажирских вагона.

В сфере воздушного транспорта в 2018 году осуществлялась работа по строительству и реконструкции аэропортовой и аэродромной инфраструктуры и реализация мер по обеспечению повышения доступности транспортных услуг для населения.

На воздушном транспорте в 2018 году завершена реконструкция и введены в эксплуатацию 6 взлетно-посадочных полос (Калининград (Храброво), Самара (Курумоч), Улан-Удэ, Норильск, Ульяновск (Баратаевка), Нижний Новгород (Стригино)) и введены в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры в 8 аэропортах, что направлено на обеспечение связанности территорий, увеличение авиационной подвижности населения, снятие инфраструктурных ограничений и повышение безопасности полетов.

В 2018 году введены в эксплуатацию Тюменский и Екатеринбургский укрупненные центры Единой системы организации воздушного движения, которые являются высокотехнологичными объектами транспортной (авиационной) инфраструктуры, оснащенными отечественными системами управления воздушным

движением по цифровым технологиям и обладают самым передовым авиадиспетчерским оборудованием, позволяющим повысить уровень безопасности полетов, эффективность использования воздушного пространства, пропускную способность воздушного пространства, снизить эксплуатационные расходы пользователей воздушного пространства, централизовать функции управления воздушным движением, а также улучшить функции контроля соблюдения правил использования воздушного пространства.

В настоящее время реализуются две программы субсидирования воздушных перевозок, направленные на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров.

Объем субсидий по этим программам составил и 7,54 млрд. рублей. Суммарно в 2018 году в рамках обеих программ субсидирования было перевезено 1,41 млн. пассажиров, что на 1,5 % выше аналогичного показателя в 2017 году, из них объем перевозок по маршрутам с/на территорию Дальнего Востока (в рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 02 марта 2018 г. № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации») 489 тыс. пассажиров.

На морском транспорте в 2018 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов на 36,3 млн. тонн, в том числе в портах Сабетта, Восточный, Высоцк, Тамань, Мурманск, Кавказ, Калининградской области.

В 2018 году в морском порту Сабетта завершены мероприятия по строительству северо-западного ледозащитного сооружения, глубоководной части юго-восточного ледозащитного сооружения, автоматизированных радиотехнических постов (АРТП-1, АРТП-2, АРТП-3) передающего и принимающего центров. Завершаются работы по строительству береговых объектов, объектов средств навигационного оборудования, систем управления движением судов и глобальной морской системой связи при бедствии.

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути в 2018 году по сравнению с 2017 годом вырос в 2 раза и составил 20 180,2 тыс. тонн, в том числе транзитных - 491,3 тыс. тонн.

Начались работы по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский.

Завершены работы по 2 этапу строительства портового оградительного сооружения акватории Южного района МТП Усть-Луга.

В 2018 году завершено строительство 2 спасательных катеров-бонопостановщиков проекта А40-2Б. ФГБУ «Морская спасательная служба» принят в эксплуатацию рейдовый водолазный катер проекта А160. Для работы на арктических реках Ленского бассейна принят в эксплуатацию несамходный высокопроизводительный земснаряд «Владимир Панченко».

В навигацию 2018 года протяженность внутренних водных путей Российской Федерации составила 101,5 тыс. км, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов 49,98 тыс. км.

В 2018 реализовывались комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Волго-Балтийском, Камском, Енисейском бассейнах внутренних водных путей Российской Федерации. В 2018 году начато строительство объектов 1-го этапа (подготовительного периода) Багаевского гидроузла.

Проведение капитального ремонта и реконструкции на судоходных гидротехнических сооружениях повысили уровень их безопасности. В 2018 году доля

судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности, составила 8,1% (2017 год - 8,7%).

В 2018 году доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей составила 38,5 %. Это позволило обеспечить безопасность судоходства. Содержание внутренних водных путей с круглосуточным движением судов повышает заинтересованность грузовладельцев в перевозке грузов внутренним водным транспортом, а также способствует решению социальных задач по перевозке пассажиров.

В сфере автомобильного транспорта в 2018 году объем перевозок грузов в международном автомобильном сообщении между Российской Федерацией и иностранными государствами составил 32,6 млн. тонн. Российскими перевозчиками перевезено 14,7 млн. тонн грузов (106,5% к уровню 2017 года), доля российских перевозчиков по итогам 2018 года составила 45,1%.

В период с 14 июня по 15 июля 2018 года организовано транспортное обслуживание чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 года в Российской Федерации, матчи которого были проведены в 11 городах-организаторах.

Общий пассажиропоток воздушным транспортом (включая болельщиков и зрителей чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 года в Российской Федерации) по 13 аэропортам городов-организаторов составил более 15,8 млн. человек (было выполнено 102752 авиарейсов).

Железнодорожным транспортом между городами-организаторами чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 года в Российской Федерации перевезено более 5,2 млн. пассажиров.

В Российской Федерации в 2018 году функционировало 314 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В 2018 году были открыты после завершения строительства, реконструкции и технического переоснащения 14 пунктов пропуска, в том числе 8 воздушных пунктов пропуска (Калуга (Грабцево), Ульяновск (Баратаевка), Москва (Внуково, Шереметьево), Новосибирск (Толмачево), Владивосток (Кневичи), Пермь (Большое Савино), Тюмень (Роцино)), 4 морских пункта пропуска (Сабетта, Мурманск, Беринговский, Азов), 1 автомобильного пункта пропуска (Ивангород), 1 смешанного пункта пропуска (Благовещенск).






Международное сотрудничество в сфере транспорта в 2018 году было важной и неотъемлемой частью как транспортной, так и международной политики Российской Федерации.


Ведется активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении (Киргизия, Литва, Финляндия, Болгария, Казахстан, Эстония, Швейцария, Казахстан, Турция, Беларусь).

В 2018 году российской стороной подготовлены проекты межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с Турцией, Ливанской Республикой, Республикой Ирак, Марокко, Швейцарией и направлены на согласование компетентным органам указанных государств.

В целях развития двусторонних отношений между Россией и Китаем в сфере международных автомобильных перевозок и на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 31 мая 2018 г. № 1101 -р 08 июня 2018 г. подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении.

Соглашение позволит российским перевозчикам выполнять перевозки вглубь

	<p>территории Китая вне установленных маршрутов (до настоящего времени перевозки выполнялись только между приграничными территориями России и Китая).</p> <p>На международной арене начато продвижение бренда «Российское транспортное образование», прежде всего, в рамках рабочих органов АТЭС, ЭСКАТО, АСЕАН, ОСЖД и СНГ. Активизирована работа по продвижению наработок отечественного транспортного образования на двусторонней основе, прежде всего со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Северной Европы.</p> <p>Вопросы развития евроазиатской транспортной взаимосвязанности, цифровизации, расширения присутствия российских организаций на мировом рынке транспортных услуг, развития человеческого капитала и экологически устойчивого транспорта являются приоритетами при проведении международных встреч и переговоров на двустороннем уровне и в международных организациях.</p> <p>В течение 2018 года подписаны 11 международных межправительственных и межведомственных Соглашений и Меморандумов.</p> <p>В 2018 году обеспечено функционирование государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС».</p> <p>По состоянию на 27 февраля 2019 года в системе «ЭРА-ГЛОНАСС» зарегистрировано 3 324 496 транспортных средств. С 1 января 2016 года система приняла и обработала 2 585 тысяч экстренных вызовов, из них свыше 30 тысяч вызовов потребовали реагирования экстренных оперативных служб.</p> <p>Приоритет отводится выводу на зарубежные площадки систем ЭРА-ГЛОНАСС и ПЛАТОН, в том числе возможности их применения как информационной основы транспортных коридоров в Евразии.</p> <p>Минтранс России в 2018 году реализовывались мероприятия в рамках ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 3 марта 2012 года №189), в том числе проведен комплекс 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. Созданы и обновлены электронные навигационные карты внутренних водных путей Российской Федерации и база данных навигационной информации на участки внутренних водных путей общей протяженностью 9 919,5 км.</p> <p>В целом по итогам выполненных мероприятий в 2018 году транспортный комплекс работал стабильно и удовлетворял потребности в транспортных услугах.</p> <p>Итоги реализации в 2018 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"> <li>– Крупные комплексные инвестиционные проекты (точечные объекты </li> <li>– Дорожное хозяйство (линейные объекты </li> <li>– Железнодорожный транспорт (линейные объекты </li> <li>– Воздушный транспорт (точечные объекты </li> <li>– Внутренний водный транспорт (точечные объекты </li> </ul>

	<p>– Морской транспорт (точечные объекты ).</p> <p>Рядом с условным знаком каждого объекта, представленного на карте, располагаются в скобках уникальный идентификационный номер мероприятия. В соответствии с этой нумерацией в нижней части карты-схемы представлена таблица с информацией по мероприятиям, их наименованиями и оценкой уровня готовности объекта по состоянию на 2018 год в процентах.</p>
2.3.2	Итоги реализации в 2018 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, представлены в Приложении 3.

### 3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p><b><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p>Основными факторами, повлиявшими на ход реализации Транспортной стратегии в отчетном периоде, являются происходящие в последнее время макроэкономические и геополитические изменения.</p> <p>Экономическая ситуация в стране продолжает оставаться в целом стабильной. Объем ВВП России за 2018 год по уточненным данным составил в текущих ценах 103875,8 млрд. рублей, при этом доля ВЭД «транспортировка и хранение» составила 7 % от общего объема ВВП. Индекс физического объема ВВП относительно 2017 года составил 102,3%, в том числе ВЭД «транспортировка и хранение» - 103,0 %. Индекс-дефлятор ВВП за 2018 год по отношению к ценам 2017 года - 110,3 %.</p> <p>Рост промышленного производства в 2018 году ускорился до 2,9 % (с 2,1% в 2017 году).</p> <p>В отраслевом разрезе ускорение роста ВВП по сравнению с предыдущим годом было обеспечено такими секторами, как добывающая промышленность, транспортировка и хранение, строительство. Вклад сельского хозяйства был слабоотрицательным.</p> <p>ВВП в 2018 году по сравнению с предыдущим годом было обусловлено более высоким темпом роста экспорта при значительном замедлении импорта в реальном выражении. При этом секторы внутреннего спроса продемонстрировали замедление.</p> <p>В 2018 году внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России, 693,1 млрд. долларов США (117,1% к 2017 году), в том числе экспорт – 444,0 млрд. долларов (125,6%), импорт – 249,1 млрд. долларов (104,6%).</p> <p>В этих условиях для достижения установленных уровней целевых индикаторов, <b>по Цели 1</b>, направленной на сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, основной задачей в 2018 году являлось безусловное выполнение Указа № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и КПМИ.</p> <p>Реализация Цели 1 предусматривала максимальное повышение экономической и социальной эффективности реализуемых проектов, в том числе путем их реализации с привлечением внебюджетных средств со стороны частных инвесторов, а также концентрацию финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным влиянием на основные показатели эффективности транспортной системы. Выполненные в 2018 году в рамках реализации данной Цели мероприятия были направлены на обеспечение динамичного роста экономики России, социальное</p>

развитие и укрепление территориальной связности между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, повышение качества жизни, мобильности и социальной активности населения.

**Основными факторами, оказавшими отрицательное влияние на реализацию мероприятий и достижение плановых значений индикаторов по Цели 1, являлись:**

- ограничение доступа российских компаний к долгосрочным иностранным кредитным ресурсам, что сказывается, прежде всего, на реализации проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортно-логистических узлов вследствие высокой фондоемкости таких транспортных проектов и большими сроками окупаемости;
- удорожание битума, широко используемого при проведении дорожных работ;
- оптимизация государственного финансирования в части новых транспортных проектов;
- наличие значительного ущерба автодорожной сети страны без соответствующей его компенсации (ущерб от превышения установленных весовых норм на дорожной сети страны составил 2,6 трлн. руб., что значительно превышает суммарную величину всех дорожных фондов).

В сфере дорожного хозяйства:

Среди причин недостижения индикатора Транспортной стратегии 1.4.3. «Ввод в эксплуатацию автомагистралей» в 2018 году можно отметить невыполнение запланированного ввода в эксплуатацию 269,6 км скоростных автомобильных дорог I технической категории, в том числе:

- на автомобильной дороге М-11 Москва – Санкт-Петербург -185,3 км;
- на автомобильной дороге А-113 «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области» - 77,8 км;
- на автомобильной дороге М-4 «Дон» - 2,2 км;
- на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» -2,8 км;
- в рамках комплексного развития Новороссийского транспортного узла – 1,5 км.

Невыполнение вызвано:

1) системными проблемами, возникшими при подготовке территории строительства, а также при выполнении строительно-монтажных работ, в том числе необходимо отметить:

- землеустроительные проблемы (наличие большого количества пересечений границ участков, подлежащих изъятию, и исходных земельных участков с границами смежных земельных участков, в том числе относящихся к категории земель лесного фонда, а также с границами муниципальных образований);
- технические ошибки в работе Единого государственного реестра недвижимости (ЕГРН), повлекшие необоснованные отказы в образовании земельных участков, необходимых для производства строительно-монтажных работ;
- длительные судебные разбирательства в связи с несогласием ряда правообладателей земельных участков с условиями изъятия;
- выявление инженерных коммуникаций (сети связи, распределительные



газопроводы, линии электроснабжения, водопроводы и т.д.), переустройство которых не было предусмотрено проектной документацией;

- дефицит (отсутствие) источников инертных материалов в необходимом объеме (общая потребность 9 млн.м<sup>3</sup>) в виду отсутствия/отзыва лицензии на отдельных месторождениях;

- внесение изменений в проектную документацию, ранее утвержденную ФАУ «Главгосэкспертиза России», при согласовании технических решений по устройству искусственного сооружения через Октябрьскую железную дорогу с ОАО «РЖД»;

- отсутствие регламентных (оперативных) сроков в получении разрешительных документов от субъектов естественных монополий (рассмотрение, отказы, технические условия и др.). Например, длительное время не выдавалось разрешение АО «Мособлгаз» по причине необъективных требований владельца коммуникации, что не позволяло выполнять весь комплекс дорожных работ;

- приостановка строительно-монтажных работ ввиду необходимости выполнения дополнительного комплекса работ по приведению ранее выполненных работ в соответствие с новыми техническими решениями.

2) нарушением плановых сроков производства работ подрядчиком, что привело к необходимости проведения ГК «Автодор» претензионной работы и применения штрафных санкций.

Невыполнение индикатора Транспортной стратегии 1.4.3 «Ввод в эксплуатацию автомагистралей» обусловлено необходимостью корректировки сроков ввода в эксплуатацию:

1) отдельных объектов М-11 «Москва – Санкт-Петербург по следующим причинам:

- длительные судебные разбирательства в связи с несогласием ряда правообладателей земельных участков с условиями изъятия;

- изменение технических решений и обнаружение в местах проведения работ археологических находок, что потребовало приостановки работ;

2) объектов при строительстве Пусковых комплексов (ПК) № 1 и № 5 ЦКАД по следующим причинам:

- изменение границ города Москвы с учетом присоединенных территорий Московской области, что повлекло за собой изменение правового режима территорий, в границах которых осуществляется переустройство инженерных коммуникаций, в том числе магистральных газопроводов и нефтепродуктопроводов (в части ПК№1);

- необходимость полной реконструкции существующего моста через р. Москва, не предусмотренной проектной документацией, что обусловило необходимость дополнительных проектных работ и получение заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России». Дополнительный комплекс работ вызвал необходимость корректировки срока завершения работ (в части ПК № 5).

В рамках реализации ведомственного проекта «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор», по мероприятию «Формирование в 2018-2021 гг. сети магистральных и скоростных дорог Российской Федерации, обеспечивающих спрос на перевозки с требуемыми показателями скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей путем реализации инвестиционных мероприятий по строительству и реконструкции более 1,2 тыс. км автомобильных дорог, эксплуатируемых на платной основе» не пройдена контрольная точка «Ввод в платную эксплуатацию ГК «Автодор» 199,5 км автомобильной дороги М-4 «Дон» в результате завершения работ

по реконструкции и комплексному обустройству ее участков в 2018 году», что обусловлено следующими факторами. В 2018 году произошел существенный рост интенсивности движения на данной автомобильной дороге. С учетом увеличения в курортный сезон интенсивности движения транспорта, а также проведения сельскохозяйственной уборочной кампании, возникли затруднения с проведением строительно-монтажных работ (СМР) на участках км 1119,5 – км 1195 и км 1195 – км 1319 для последующего ввода их в платную эксплуатацию. В целях организации безопасного движения на участках подрядными организациями по согласованию с Государственной компанией были скорректированы графики производства работ с учетом продления срока завершения работ.

Предприняты меры в целях исполнения контрольной точки: для ускорения выполнения строительно-монтажных работ и их окончания в 2018 году были привлечены дополнительно субподрядные организации, скорректированы графики производства работ с необходимостью проведения круглосуточных работ на объекте.

В рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» по мероприятию «Реализация программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций» пройдена позже установленного срока одна контрольная точка:

«С субъектами Российской Федерации заключены соглашения о предоставлении бюджетам субъектов Российской Федерации межбюджетных трансфертов для оказания поддержки реализации государственных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций на 2018 год». Невыполнение данной контрольной точки вызвано тем, что в установленный срок не заключено соглашение с Правительством Приморского края в связи с длительной процедурой утверждения Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, в администрации Приморского края, соглашение подписано 17.03.2018. Остальные соглашения с субъектами Российской Федерации заключены ранее установленного срока.

Недостаточный ввод автомагистралей (индикатор 1.4.3) не является критичным, так как может быть компенсирован на более поздних сроках. Нереализованные мероприятия планируются с 2019 года в рамках федеральных и ведомственных проектов по развитию автомобильных дорог федерального значения.

В то же время на достижение заданных значений по индикатору 1.4.3 могут негативно повлиять следующие факторы:

- длительные сроки разработки проектной документации в части согласования и получения разрешений у органов исполнительной власти, прохождения государственной экспертизы и общественных слушаний;
- несоблюдение сроков реализации проектов и процессных мероприятий Программы.

К негативным последствиям данных факторов можно отнести задержки в реализации мероприятий, срыв сроков и недостижение заданных значений индикатора 1.4.3.

В целях минимизации негативных последствий, система управления реализацией Транспортной стратегии и Государственной программы предусматривает следующие меры:

- детальное планирование хода реализации проектов, использование соответствующих компетенций, инструментов и методов для эффективного получения результатов, достижения показателей и целей;
- использование лучшего отечественного и зарубежного опыта;
- мониторинг реализации мер правового регулирования в сфере реализации

Программы, разработка и реализация корректирующих действий в случае выявления отклонений, привлечение на этапе разработки проектов документов заинтересованных сторон к их обсуждению;

- привлечение к актуализации проектов и мероприятий Транспортной стратегии заинтересованных сторон, общественных организаций, экспертов и широкой общественности, использование внешней экспертизы для обеспечения качества разработки и реализации проектов;

- разработка и применение единообразных и последовательных подходов к выявлению, оценке и элиминированию рисков проектов;

- закрепление персональной ответственности за достижение целей и показателей проектов;

- планирование управления рисками проектов, уточнение методов, инструментов и уровня организации управления применительно к конкретному проекту;

- организация целенаправленной деятельности по управлению рисками, координация процессов управления рисками, включая их выявление и оценку на основе комплексного анализа внешней и внутренней среды, оптимизация распределения конкретных рисков между участниками и исполнителями проектов Транспортной стратегии с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

- осуществление оперативного контроля за процессом управления рисками, оперативное реагирование на возникающие риски, отслеживание изменений внешней и внутренней среды;

- применение сценарно-вариантного подхода и использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

- использование на уровне инвестиционных проектов механизмов страхования рисков;

- обеспечение единой системы учета и мониторинга, предусматривающей механизмы сбора, консолидации и предоставления информации, в целях контроля эффективности принимаемых управленческих решений;

- формирование эффективной системы внутреннего и внешнего контроля, организация контроля результатов по основным направлениям реализации стратегии;

- выявление неэффективных финансовых потоков и оптимизация их структуры;

- разработка календарных планов - графиков реализации проектов, своевременная актуализация ежегодных планов мониторинга оценки реализации проектов и контрольных точек, планов реализации Транспортной стратегии и Государственной программы.

В сфере железнодорожного транспорта:

Недостижение Индикатора 1.2 «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) обусловлено тем, что не было введено 23,1 км дополнительных главных путей по комплексному инвестиционному проекту «Развитие железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна» (второй путь на участке Маныч – Шаблиевская – 1,3 км, второй путь на участке Забытый – Поливянский – 17 км., второй путь на участке Развильная – Песчанокопская – 4,8 км). Ввод 23,1 км дополнительных главных путей перенесен на 2019 год в соответствии с параметрами актуализированной Инвестиционной программы ОАО «РЖД», утвержденной советом директоров ОАО «РЖД» 12.11.2018.

Не введено 158,1 км новых железнодорожных линий, что обусловлено:

- досрочным вводом в эксплуатацию железнодорожной линии Журавка –

Миллерово -137 км (приказ Росжелдора от 06.12.2017 №472);

– переносом ввода 21,1 км новых линий по основному комплексу работ комплексного инвестиционного проекта «Развитие железнодорожных подходов к портам Северо-Западного бассейна» (участок Выборг-Приморск-Ермилово – 2,1 км., организация скоростного пассажирского движения на участке С. Петербург-Бусловская – 8,0 км., комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и ж.д. подходов к портам на южном берегу Финского залива – 10,0 км.) на 2019 год.

Актуализация параметров инвестиционной программы ОАО «РЖД» привела к невыполнению индикатора 1.2. Транспортной стратегии «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования».

Анализ последствий влияния данного фактора на достижение основных параметров Транспортной стратегии и Государственной программы позволяет сделать вывод, что его влияние не является критичным, так как наиболее вероятным последствием является смещение сроков ввода мероприятий Транспортной стратегии в пределах среднесрочного горизонта планирования.

В сфере воздушного транспорта:

Недостижение индикатора 1.6 Транспортной стратегии «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года) обусловлено тем, что в рамках реализации ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» приведенные ниже контрольные точки не достигнуты по следующим причинам:

1) Невыполнение «ввод в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропортового комплекса Домодедово (г. Москва)» обусловлено расторжением государственного контракта на СМР в декабре 2018 года с подрядной организацией, что обусловлено банкротством подрядчика (АО «Строительное управление № 1»);

2) Невыполнение «ввода в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы 3 аэропортового комплекса Шереметьево (г. Москва)» обусловлено необходимостью выноса из зоны строительства инженерных коммуникаций (нефтепродуктопроводы, газопроводы, линии электропередачи), находящихся в собственности различных юридических лиц, и неурегулированностью земельно-имущественных и правовых вопросов, связанных с переустройством таких инженерных коммуникаций;

3) Невыполнение контрольной точки «завершение реконструкции (строительства) вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры аэропорта г. Среднеколымска» обусловлено ненадлежащим исполнением подрядчиком принятых обязательств, что потребует проведения новых конкурсных процедур, изыскания средств на оплату не выполненных подрядчиком работ, переноса срока ввода объекта в эксплуатацию на более поздний срок;

4) Ненаступление «ввода в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропортового комплекса г. Бомнака» обусловлено длительностью процедур документарного оформления законченного реконструкцией объекта, включая приведение проектной документации в соответствие с рабочей документацией.

5) Ненаступление «ввода в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропортового комплекса г. Зея» вызвано невыполнением подрядной организацией обязательств по государственному контракту.

6) Невыполнение «ввода в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропортового комплекса Новый (г. Хабаровск)» обусловлено сложностями выполнения работ по реконструкции в условиях действующего аэропорта, которые привели к необходимости переноса сроков ввода ВПП.

В сфере морского транспорта:

Индикатор 1.5 Транспортной стратегии «Мощность морских портов» практически достигнут. Некоторое его недовыполнение (- 0,3 %) обусловлено тем, что в рамках реализации ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры морского транспорта» по ряду приведенных ниже причин не исполнены следующие контрольные точки:

1) «незавершение работы по объекту «База обеспечивающего флота в МТП Усть-Луга» в количестве 5 причалов с общей длиной причального фронта 766,0 м» обусловлено тем, что завершение строительства планируется за счет собственных средств застройщика ФГУП «Росморпорт» после проведения работ по корректировке проектной документации. Планируемый срок завершения реализации мероприятия - 2021 год.

2) «незавершение работ по объекту «Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край» обусловлено неблагоприятными гидрометеорологическими условиями (устойчивыми отрицательными значениями температуры воздуха, льдообразование на акватории в районе выполнения работ по контракту, а также с учетом рисков причинения ущерба третьим лицам (АО «ВаниноТрансУголь») при их выполнении из-за неготовности лицевой стенки причала №1). Ожидаемый срок ввода объекта в эксплуатацию - май 2019 года.

**Среди основных положительных факторов, повлиявших на реализацию Цели 1 Транспортной стратегии в 2018 году, целесообразно отметить следующие:**

– реализация Указа № 204 в части национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог и комплексного плана модернизации и расширения магистральной железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, что окажет существенное положительное влияние на повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации. Вместе с тем, реализация Указа потребует внесения корректировки в План мероприятий по реализации Транспортной стратегии, а также ее показатели и индикаторы в направлении отражения задач Указа;

– 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 для внутренних и внешних грузоотправителей;

– решение 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, увеличения пропускной способности российских морских портов, повышения качественных характеристик внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Факторами, повлиявшими на достижение Цели 1 Транспортной стратегии в 2018 году, были также усилия, предпринятые Минтранс России по решению актуальных задач развития и обеспечения эффективного функционирования инфраструктуры всех видов транспорта, в том числе:

В сфере дорожного хозяйства:

По итогам 2018 года в Российской Федерации построено и реконструировано

560,4 км автомобильных дорог федерального значения при запланированных 982,5 км (55,1 %), в том числе в части Росавтодора – 299,5 км при запланированных 403,9 км (69,4 % выполнения) и 260,9 км платных автомобильных дорог при запланированных 578,6 км (45,1 % выполнения), в части Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

В 2018 году прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых устранены ограничения пропускной способности и обеспечен пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонн, составил соответственно 286,3 и 624,4 км.

В рамках Государственной программы «РТС», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596, на территории Московского транспортного узла введены в эксплуатацию участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 10,6 км с искусственными сооружениями общей длиной 262,3 пог. м, включая транспортную развязку в разных уровнях на пересечении автомобильной дороги А-104 Москва - Дмитров - Дубна с Московским малым кольцом, и другие.

На территории Санкт-Петербургского транспортного узла завершены строительством и реконструкцией участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 44,5 км с искусственными сооружениями общей длиной 1979,9 пог. м, включая участок автомобильной дороги «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой протяженностью 12,78 км, «Сортавала» Санкт - Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 , «Кола» протяженностью 17,4 км.

Введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Беларусь протяженностью 12,4 км

На территории Дальневосточного федерального округа на федеральных автомобильных дорогах «Байкал», «Лена», «Виллой», «Колыма» завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 40,9 км с искусственными сооружениями общей длиной 177,5 пог. м.

На территории Северо-Кавказского федерального округа на федеральных автомобильных дорогах на территории Республик Дагестан и Северная Осетия - Алания завершена реконструкция участков общей протяженностью 13,8 км.

Также завершены строительство и реконструкция участка южного подъезда к г. Ростову-на-Дону от автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 1,45 км с искусственными сооружениями общей длиной 1327,9 пог. м, обхода г. Твери протяженностью 19,6 км с двумя транспортными развязками в разных уровнях транспортной развязки на км 189 автомобильной дороги М-5 «Урал» в Рязанской области и других.

В рамках реализации государственных программ субъектов Российской Федерации в 2018 году в 7 регионах завершена реализация мероприятий по строительству и реконструкции региональных и местных автомобильных дорог, необходимых для проведения чемпионата мира по футболу.

На территории 38 крупнейших городских агломераций в 36 субъектах Российской Федерации осуществлены мероприятия в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Доля автомобильных дорог в указанных городских агломерациях, соответствующих требованиям нормативных документов, составила 62,31 %.

За счет субсидий, предоставленных субъектам Российской Федерации в рамках Государственной программы «РТС», на автомобильных дорогах регионального и местного значения завершены строительство и реконструкция автомобильных дорог участков общей протяженностью 48,8 км.

С использованием иных межбюджетных трансфертов в рамках региональных программ в 2018 году завершено строительство моста через р. Волгу в г. Дубне Московской области, осуществлялось сооружение крупных особо важных для социально-экономического развития Российской Федерации проектов, включая строительство обходов Екатеринбурга, Калуги, Пскова, Саранска, Оренбурга, Чусового в Пермском крае, с. Дивеево в Нижегородской области. Осуществляется строительство транспортной развязки с железной дорогой Тайга - Томск в Томской области, путепроводов через железную дорогу в г. Великие Луки Псковской области и у с. Чуприяновка в Тверской области, мостовых переходов через р. Волга в г. Волгограде, Северного автодорожного подхода к аэропортовому комплексу «Центральный» в г. Саратове.

В рамках Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия введены в эксплуатацию автомобильные дороги с твердым покрытием к 266 сельским населенным пунктам и объектам сельскохозяйственного производства общей протяженностью 865,42 км.

В 2018 году в рамках системы платных автомобильных дорог с целью перераспределения транспортных потоков и улучшения условий движения на перегруженных участках автомагистралей было открыто движение по участкам скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург км 334 – км 543 Новгородская область (протяженностью 217,2 км); км 58 – км 97 Московская область (протяженностью 38,1 км); подъезда от скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург к г. Клин Московская область (протяженностью 5,6 км).

В сфере железнодорожного транспорта:

В 2018 году в рамках комплексной реконструкции участка Максим Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла введено в строй 79,2 км вторых главных путей и 23,1 км станционных путей.

Построена практически вся инфраструктура комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха Якутия. Длина построенного участка – 432 км. На 1 января 2019 года освоение за счет всех источников финансирования составило 99,6 % от годового задания.

В рамках комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива в 2018 году ввелись работы по развитию инфраструктуры и строительству соединительных путей. Прежде всего совершенствуется инфраструктура Лужского железнодорожного узла, обслуживающего крупнейший порт Усть-Луга. Проводится работа по строительству станций Лужская-Генеральная и Лужская-Восточная. Финансирование осуществляется за счет внебюджетных средств. За 2018 год освоение за счет всех источников финансирования составило 81,5 % от годового задания.

В рамках комплексной реконструкции линий Таманского полуострова общая строительная готовность проекта на 1 января 2019 года составляет 96 %. По данному проекту остается выполнить работы по перегону Старотитаровка – Вышестеблиевская (10 км), запланированный ввод – 2019 год.

Построена двухпутная электрифицированная железная дорога на участке Журавка – Миллерово в обход Украины.

В 2018 году введены следующие искусственные сооружения:

– двухпутный мост через реку Сейм (после проведенной реконструкции) на участке Курск – Белгород Юго-Восточной железной дороги (длина моста – 155,8 м);

- пешеходный мост на станции Чуприяновка Октябрьской железной дороги (длина моста – 87,1 м);
- пешеходный мост на ст. Брянск-2 участка Москва – Брянск Московской железной дороги (длина моста со сходами – 271,1 м) – мост открыт для прохода;
- разводной мост через реку Свирь на линии Волховстрой – Мурманск Октябрьской железной дороги;
- 4 моста на участке Люберцы – Черусти Московской железной дороги;
- мост через реку Орлинка на участке Торжок - Соблаго Октябрьской железной дороги (длина участка строительства – 1445 м, длина моста – 46,8 м).

В сфере воздушного транспорта в 2018 году введен в эксплуатацию:

- аэропорт «Храброво», г. Калининград;
- пассажирский терминал аэропортового комплекса г. Саранска;
- модернизирован международный аэропорт Южно-Сахалинск;
- построен аэровокзальный комплекс международных и внутренних воздушных линий Международного аэропорта Волгоград (2-ая очередь строительства);
- реконструирован аэропорт Кызыл, в части оснащения светосигнальным оборудованием;
- Ключевыми мероприятиями на воздушном транспорте в 2018 году стали:
- реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск), г. Хабаровск, техническая готовность объекта – 74,7%;
- вторая очередь реконструкции и развития Калининградская область, объект введен в эксплуатацию в полном объеме;
- реконструкция и модернизация международного аэропорта «Курумоч» (г. Самара, объект введен в эксплуатацию в полном объеме);
- реконструкция аэропортового комплекса (г. Норильск, Красноярский край), техническая готовность объекта – 73,6 %.

Важным фактором, оказавшим влияние на достижение Цели 1 Транспортной стратегии, является объем фактического финансирования мероприятий ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» (далее – ФЦП «РТС»), интегрированных в пилотную Государственную программу «РТС» за 2018 год.

Фактические расходы по финансированию мероприятий ФЦП «РТС», интегрированных в пилотную государственную программу за 2018 год составили 697,6 млрд. рублей. Из них на капитальные вложения было использовано 520,9 млрд. рублей (или 74,7 %), в том числе: из средств федерального бюджета – 156,7 млрд. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 1,61 млрд. рублей.

Фактические расходы на капитальные вложения составили по подпрограммам:

Железнодорожный транспорт – 299,4 млрд. рублей или 139,6 % от общего объема финансирования, предусмотренного на 2018 год, в том числе из федерального бюджета – 1,8 млрд. рублей или 94,4 %;

Надзор в сфере транспорта – 0,191 млрд. рублей (или 100,0 %), в том числе из федерального бюджета – 100,0 %;

Дорожное хозяйство – 112,6 млрд. рублей (или 90,4 %), в том числе из федерального бюджета – 111,1 млрд. рублей или 90,5 %, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 1,58 млрд. рублей (или 84,8 %);

Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание – 56,0 млрд. рублей (или 86,6 %), в том числе из федерального бюджета – 17,8 млрд. рублей или 66,5 %;

Морской и речной транспорт – 37,3 млрд. рублей (или 37,4 %), в том числе из федерального бюджета – 12,8 млрд. рублей или 57,29 %;



Комплексное развитие транспортных узлов – 15,4 млрд. рублей (или 60,9 %), в том числе из федерального бюджета – 12,9 млрд. рублей или 98,8 %;

Объем привлечения внебюджетных средств со стороны частных инвесторов в 2018 году составил 362,6 млрд. рублей (106,8 % от предусмотренных на год или 69,6 % всех кассовых расходов на мероприятия ФЦП «РТС» на капитальное строительство, что в 2,3 раза превышает соответствующие объемы федерального бюджета. Из них для развития железнодорожного транспорта использовано 297,6 млрд. рублей (140 % от предусмотренных на год).

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

**Среди негативных факторов, повлиявших в 2018 году на динамику достижения указанной Цели, следует отметить следующие:**

- снижение динамики перевозки грузов по целому ряду номенклатурных позиций - химических и минеральных удобрений, строительных и других массовых грузов;

- санкции иностранных партнеров, ограничивающие 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. Низкие темпы обновления подвижного состава, в свою очередь, препятствуют росту конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международных рынках транспортных услуг;

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

- отсутствие необходимых инвестиций, что не позволяет внедрять современные эффективные перевозочные и логистические технологии и ведет к росту себестоимости и снижению качества транспортно-логистических услуг. В частности, недостаточный уровень частных инвестиций в развитие сети терминально-логистических центров и организацию новых видов транспортных услуг (регулярного контейнерного сообщения, грузоперевозок «по расписанию», перевозок грузов малыми партиями), не позволяет внедрять современные эффективные перевозочные и логистические технологии, увеличивает себестоимость и снижает качество 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;

- разукрупнение автотранспортных предприятий общего пользования и переключение значительных объемов перевозок грузов на собственный транспорт предприятий и организаций, использующих его для своих нужд;

- недостаточное обновление парка автотранспортных средств, которое приводит к старению парка подвижного состава, ухудшению его технического состояния вследствие неразвитости системы технического обслуживания и ремонта;

- снижение скорости доставки железнодорожным транспортом контейнеров (Индикатор 2.6.1), которое обусловлено снижением технической скорости движения грузового поезда вследствие проведения ремонтных работ на сети железных дорог;

- снижение скорости доставки маршрутных отправок на железных дорогах (Индикатор 2.6.3) и снижение скорости доставки контейнеров в транзитном

сообщении (индикатор 2.6.2), которое также обусловлено уменьшением технической скорости движения грузового поезда;

– сокращение объемов перевалки грузов речными портами России: (Индикатор 1.12.2) произошло за счет снижения объемов переработки нерудных стройматериалов и сокращения доли перевозок строительных грузов

**Среди положительных факторов, повлиявших на реализацию Цели 2 в отчетный период, можно отметить:**

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

– оптимизация операционных издержек транспортными и логистическими компаниями;

– расширение успешной практики ОАО «РЖД» по развитию регулярных ускоренных контейнерных сервисов и дальнейшее совершенствование транспортно-логистического обслуживания. Российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок демонстрирует устойчивый рост;

– увеличение объемов предъявления грузоотправителями к перевозке массовых грузов повагонными отправками, включая лесные и зерновые грузы, грузы в контейнерах и другой продукции, что оказало положительное влияние на динамику роста доли объемов доставки грузовых отправок в нормативные или договорные сроки;

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

– цифровизация международных автомобильных грузовых перевозок. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 января 2018 г. № 83 Российская Федерация присоединилась к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной, применяемой на международных автомобильных перевозках. Применение электронной накладной является дополнительной правовой возможностью для сторон договора международной автомобильной перевозки груза оформлять накладную в электронном виде, что позволяет сократить издержки перевозчикам, экспедиторам, операторам и агентам для оформления и подтверждения договоров перевозки грузов;

– разработка Плана мероприятий («дорожной карты») по обеспечению создания и функционирования автоматизированной информационной системы оформления и сопровождения грузовых перевозок (АИС ОВГП) в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 15 января 2016 г. № Пр-53 по вопросу внедрения в Российской Федерации международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок (стандарт e-Freight).

Большое значение в обеспечении качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок отводится обновлению подвижного состава. В 2018 году ОАО «РЖД» приобретен 631 локомотив, 310 единицы моторвагонного подвижного состава, 796 пассажирских вагонов.

Важным фактором, оказывающим влияние на достижение Цели 2 Транспортной стратегии, является достижение положительного финансового

результата деятельности предприятий транспортного комплекса.

Сальдированный финансовый результат деятельности крупных и средних транспортных организаций (далее – организаций) за 2018 год увеличился на 65,8 млрд. руб. по сравнению с прошлым годом и составил 628,9 млрд. руб. (+11,7 % к уровню 2017 года). 1850 организаций получили прибыль в размере 739,0 млрд. руб. (+16,2 % к уровню 2017 года, 926 организаций имели убыток на сумму 109,9 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 66,6% от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций транспортного комплекса на 1 января 2019 года составила 1824,8 млрд. руб., в том числе просроченная – 53,8 млрд. руб. (2,9% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1394,5 млрд. руб., в том числе просроченная – 54,0 млрд. руб. (3,9% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 30,9%, что превышает минимально допустимое значение (10%).

По состоянию на 1 января 2019 года задолженность организаций транспортного комплекса по полученным кредитам и займам составила 2555,9 млрд. руб., в том числе просроченная составляет 17,5 млрд. руб. (0,7 % от общего объема задолженности).

Уровень рентабельности проданных работ и услуг по организациям за 2018 год составил 7,6% к затратам на их производство.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций железнодорожного транспорта за 2018 год увеличился на 32,7 млрд. руб. по сравнению с прошлым годом и составил 149,6 млрд. руб. 148 организаций получили прибыль в размере 152,1 млрд. руб. (127,7 %), 25 организаций имели убыток на сумму 2,6 млрд. руб. 83,1 % организаций в сфере железнодорожного транспорта являются прибыльными, из них 80,2% организаций осуществляют грузовые перевозки.

В 2018 году финансовый результат организаций железнодорожного транспорта вырос на 28,0 %, при этом предприятия, осуществляющие грузовые перевозки, увеличили результат на 61,4 % к уровню прошлого года. Кредиторская задолженность организаций железнодорожного транспорта на 01 января 2019 г. составила 609,5 млрд. руб., в том числе просроченная – 3,7 млрд. руб. или 0,6% в общем объеме задолженности. Дебиторская задолженность – 335,3 млрд. руб. в том числе просроченная – 3,4 млрд.руб. или 1,0% в общем объеме задолженности.

Превышение кредиторской задолженности организаций над дебиторской составило 81,8%, что превышает минимально допустимое значение (10%). Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятия. Задолженность по полученным кредитам и займам в целом по железнодорожному транспорту составила по состоянию на 01 января 2019 г. 1372,9 млрд. руб., в том числе по перевозкам грузов 69,8 млрд. руб. Просроченная задолженности по кредитам и займам составляет 0,2 млрд. руб. (0,02% от общего объема задолженности).

Организации автомобильного и городского пассажирского транспорта за 2018 год показали положительный сальдированный финансовый результат в размере 9,9 млрд. рублей.

622 организации получили прибыль в размере 38,3 млрд. руб. (+73,0% по сравнению с 2017 годом), а 545 организаций имели убыток на сумму 29,6 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 3,3% от общего числа организаций. Положительных результатов за этот период добились только организации, занимающиеся грузовыми перевозками (рост сальдированного

результата составил 23,8 %) и перевозками пассажиров в международном сообщении (+36,5%).

Кредиторская задолженность организаций данного сектора на 01 января 2019 г. составила 239,0 млрд. руб. (в том числе просроченная – 14,8 млрд. руб. или 6,2% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 145,7 млрд. руб., в том числе просроченная – 7,1 млрд. руб. (4,9% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности предприятий над дебиторской составило 64,0%, что значительно превышает минимально допустимое значение. Такое соотношение создает угрозу финансовой устойчивости предприятий.

По состоянию на 01 января 2019 г. задолженность по полученным кредитам и займам составила 92,6 млрд. руб., в том числе просроченная – 1,5 млрд. руб., или 1,7% от общего объема задолженности.

Уровень убыточности составил 3,9 % к затратам на производство проданных работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат организаций морского транспорта за 2018 год составил 5,4 млрд. руб.

54 организаций получили прибыль в размере 20,8 млрд. руб. (рост по сравнению с 2017 годом в 2,3 раза), 20 организаций имели убыток на сумму 15,2 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 72,0% от общего числа организаций, в том числе 70,1% - по грузовым перевозкам.

Кредиторская задолженность организаций морского транспорта составила 88,9 млрд. руб. (в том числе просроченная – 1,7 млрд. руб. или 1,9% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 61,6 млрд. руб. (в том числе просроченная – 3,4 млрд. руб. или 5,6% в общем объеме задолженности).

Отношение кредиторской задолженности предприятий морского транспорта к дебиторской составило 144,4%, в том числе по организациям, занимающимся перевозкой грузов – 145,7%.

Задолженность организаций по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 01 января 2019 г. 99,2 млрд. руб., в том числе просроченная – 0,8 млрд. руб., (0,8% от общего объема задолженности).

Уровень рентабельности проданных работ, услуг к затратам на их производство за 2018 год составил 6,4%.

Организации внутреннего водного транспорта за 2018 год показали положительный сальдированный финансовый результат в размере 8,8 млрд.руб., 61 организация получила прибыль в размере 12,5 млрд. руб., (+69,1% к уровню 2017 года), при этом 29 организаций имели убыток на сумму 3,7 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 67,8% от общего числа организаций, в том числе 70,7% - по грузовым перевозкам.

Кредиторская задолженность организаций внутреннего водного транспорта на 01 января 2019 г. составила 30,9 млрд. руб. (в том числе просроченная – 1,1 млрд. руб. или 3,6% в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность - 20,6 млрд. руб., в том числе просроченная – 1,5 млрд. руб. (7,4% в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 50,1%, что превышает допустимое значение. Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятий внутреннего водного транспорта.

Задолженность по полученным кредитам и займам составила 43,6 млрд. руб., в том числе просроченная – 0,1 млрд. руб., или 0,3% от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности составил 5,7% к затратам на производство проданных работ и услуг, 63,8%.

Организации воздушного транспорта за 2018 год показали отрицательный сальдированный финансовый результат в размере 53,3 млрд. руб., 70 организаций получили прибыль в размере 43,7 млрд. руб. (на 50,9 % меньше по сравнению с 2017 годом), 34 организаций имели убыток на сумму 18,5 млрд. руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 67,3% от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций воздушного транспорта на 01 января 2019 г. составила 296,7 млрд. руб., в том числе просроченная – 15,3 млрд. руб. или 5,2% в общем объеме задолженности. Дебиторская задолженность – 298,2 млрд. руб., в том числе просроченная – 20,8 млрд. руб. или 7,0% в общем объеме задолженности.

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 99,5%.

По состоянию на 01 января 2019 г. задолженность по полученным кредитам составила 280,8 млрд. руб., в том числе просроченная 11,3 млрд. руб. Удельный вес просроченной задолженности составил 4,0%.

Уровень убыточности составил 1,6% к затратам на производство проданных работ и услуг.

В 2018 году сальдированный финансовый результат организаций, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью, увеличился на 59,9 млрд. руб. по сравнению с прошлым годом и составил 431,2 млрд. руб., (68,6 % от общего результата деятельности организаций).

920 организаций данной сферы получили прибыль в размере 471,5 млрд. руб., (+21,3 % к прибыли 2017 года). Удельный вес прибыльных организаций в сфере вспомогательной транспортной составил 77,1% от общего числа таких организаций.

Отношение кредиторской задолженности организаций данного сектора к дебиторской составило 105,0%, что говорит о стабильности предприятий, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью.

Уровень рентабельности организаций, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью, за 2018 год составил 18,6% к затратам на производство проданных работ и услуг.

Данные по обороту организаций транспортного комплекса характеризуют коммерческую деятельность организаций и имеют определяющее значение для обеспечения его дальнейшей эффективной хозяйственной деятельности.

За 2018 год оборот всех предприятий транспортного комплекса равен 8711,1 млрд. рублей (на 13,5 % выше уровня 2017 года без учета инфляции), и составляет 4,54 % от общего объема оборота организаций по всем видам экономической деятельности в целом по стране.

Из оборота транспортного комплекса за 2018 год:

– оборот по организациям железнодорожного транспорта составил 2348,6 млрд. рублей (107,2 % г/г, 27,0 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 1988,7 млрд. рублей, что составляет 84,7 % (в 2017 году 85,2 %) от всех перевозок железнодорожным транспортом;

– оборот по организациям автомобильного транспорта – 1408,7 млрд. рублей (113,0% г/г, 16,2 %, от общего оборота транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок – 928,8 млрд. рублей или 65,9 % от всех перевозок автомобильным транспортом, против 63,3 % в 2017 году;

– оборот организаций морского транспорта составил 168,1 млрд. рублей (110,3 % г/г, 1,93 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 156,6 млрд. рублей (1,8 %), что составляет 93,2 % (90,4 % в 2017 году) от всех перевозок морским транспортом;

– оборот организаций внутреннего водного транспорта – 104,1 млрд. рублей (106,6 % г/г, 1,2 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 92,4 млрд. рублей (88,7 % от всех перевозок внутренним водным транспортом);

– оборот организаций воздушного транспорта – 1401,4 млрд. рублей (118,3 % г/г, 16,1 % от общего оборота транспортного комплекса).

На вспомогательную транспортную деятельность приходится 37,7 % от общего оборота транспортного комплекса или 3280,2 млрд. рублей.

Важную роль в повышении экономической эффективности и конкурентоспособности транспортных предприятий играет рост инвестиций в основной капитал транспортного комплекса.

В соответствии с отчетными данными за 2018 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 1716,9 млрд. рублей, что на 15,2% выше, чем за 2017 год, что составляет 13,0% от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по России.

Рост объема инвестиций в основной капитал по сравнению с прошлым годом произошел по организациям, осуществляющим перевозки на внутреннем водном транспорте, на 36,8%; на железнодорожном транспорте - на 29,7%; на автомобильном транспорте - на 25,7%; занимающимся вспомогательной транспортной деятельностью - на 10,1%.

Надо отметить, что произошло падение объема инвестиций в основной капитал по организациям, занимающимся перевозками на морском транспорте, где инвестиции по сравнению с предыдущим годом составили всего лишь 24,6%; на воздушном транспорте этот показатель составил – 89,2%.

За 2018 год собственные средства организаций составили 467,4 млрд. рублей, привлеченные - 582,3 млрд. рублей, из них бюджетные средства - 372,1 млрд. рублей (63,9% от привлеченных средств).

Привлеченные внебюджетные средства составляют 210,1 млрд. рублей, в том числе 43,6 млрд. рублей – кредиты банков; 19,1 млрд. рублей – заемные средства других организаций; 6,0 млрд. рублей – инвестиции из-за рубежа; 2,0 млрд. рублей – средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства; 139,4 млрд. рублей – прочие средства.

По видам транспорта инвестиции в основной капитал составили:

– по организациям железнодорожного транспорта - 317,8 млрд. рублей (18,5% от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 215,2 млрд. рублей, что составляет 67,7% от всех инвестиций железнодорожного транспорта;

– по организациям морского транспорта – 2,9 млрд. рублей (0,2% от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 2,7 млрд. рублей (94,2% от всех инвестиций морского транспорта);

– по организациям внутреннего водного транспорта – 4,6 млрд. рублей (0,3% от всех инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 3,8 млрд. рублей (82,0% от всех инвестиций во внутренний водный транспорт);

– по организациям автомобильного транспорта – 336,0 млрд. рублей (19,6%, от всех капиталовложений в транспортный комплекс);

– по организациям воздушного транспорта – 16,8 млрд. рублей (1,0% от общего объема инвестиций транспортного комплекса).

В целом достигнутые за 2018 год результаты по Цели 2 свидетельствуют о корректности подходов по реализации Транспортной стратегии в существующих

условиях и дальнейшем повышении доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

Основным фактором, повлиявшим на динамику индикаторов по Цели 3 Транспортной стратегии, а также в целом на работу российских транспортных операторов в сфере пассажирских перевозок стало продолжающееся снижение реальных располагаемых доходов населения, которое по состоянию на начало 2019 года стало самым затяжным в новейшей российской истории. В 2018 году этот показатель продемонстрировал сокращение пятый год подряд (с учетом единовременной денежной выплаты пенсионерам, произведенной в январе 2017 года). В целом за 5 лет реальное падение доходов составило 10,8% от уровня 2013 года. Указанный фактор существенно сдерживал мобильность населения во всех видах сообщений и на всех видах транспорта, особенно в российских регионах.

Более чем десятикратный разрыв в уровне реальных располагаемых доходов населения в наиболее богатых регионах (Москва, Тюменская обл. и др.) и наиболее бедных регионах России, приводит к диспропорциям спроса на транспортные услуги, концентрации мобильности в отдельных городах и агломерациях при одновременном ее крайне низком уровне в малых городах и сельской местности, особенно на Северном Кавказе, на Севере страны, в Сибири и на Дальнем Востоке.

Только в Московской агломерации уровень мобильности граждан и доступности транспортных услуг в настоящее время примерно соответствует уровню развитых европейских стран, о чем косвенно свидетельствует загрузка московских аэропортов, а также спрос на услуги общественного наземного и городского электрического транспорта, включая услуги такси и кар-шеринга.

**Среди отрицательных факторов, повлиявших на рост Индикаторов по Цели 3 в 2018 году, наибольшее значение имели:**

- продолжающийся отток пассажиров с общественного пассажирского транспорта на личные автомобили, а также сервисы каршеринга;
- отток пассажиров с морского транспорта в Азово-Черноморском бассейне вследствие открытия мостового перехода через Керченский пролив;
- слабые финансовые возможности российских судовладельцев по обновлению морского пассажирского флота.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте (Индикатор 3.1.1), в т.ч. общего пользования (Индикатор 3.1.1.1) уменьшилась, что было вызвано переключениями пассажиропотоков на личные автомобили (за пределами Московской агломерации), о чем косвенно свидетельствует динамика продаж новых и подержанных легковых транспортных средств в 2018 году (в соответствии с данными «Автостат» и информацией Ассоциации европейского бизнеса).

Другим важным фактором стал отток пассажиропотока с общественного транспорта на сервисы такси, в первую очередь, работающие через сеть «агрегаторов» с использованием мобильных приложений. В Московской агломерации на снижение подвижности населения, учитываемой статистическим наблюдением, оказало влияние интенсивное развитие услуг кар-шеринга. Только в Москве и ближнем Подмосковье за 2018 год количество поездок на автомобилях, принадлежащих различным операторам кар-шеринга, превысило 23 миллиона, что более, чем в 4 раза больше, чем за весь 2017 год (5,6 млн. поездок). В Москве уже работает 14 компаний краткосрочной аренды, чей автопарк в сумме превысил 17 тыс. машин, а Москва вышла на второе место в мире по количеству доступных для кар-шеринга легковых автомобилей. По состоянию на конец 2018 года ежедневно в Москве совершалось более 85 тыс. поездок на кар-шеринговых

автомобилях. Конкуренция каршеринга с сервисами такси еще больше повлияла на уровень тарифов (в сторону понижения), что привело к оттоку потенциального пассажиропотока с общественного наземного транспорта в столице.

В то же время Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на городском электрическом транспорте снижалась за счет закрытия отдельных трамвайных и троллейбусных линий, а также оттока пассажиров на новые линии метрополитена, такси и кар-шеринг.

Снижение транспортной мобильности (подвижности) населения на 1 человека в год на морском транспорте (Индикатор 3.1.7.) было связано с переключениями пассажиропотоков на наземный транспорт. В результате ввода в эксплуатацию Крымского моста сократилось число пассажиров, перевозимых морем в Крым в 2018 году относительно уровня 2017 года.

Средний возраст пассажирских вагонов (Индикатор 3.10.1), а также средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава (Индикатор 3.10.2) в 2018 году по сравнению с 2017 годом снизились вследствие поставок новых вагонов для нужд Федеральной пассажирской компании, а также секций электропоездов для региональных пригородных компаний, в первую очередь, ЦППК. В общей сложности в 2018 году было поставлено на сеть железных дорог 39 новых скоростных электропоезда «Ласточка» различных модификаций, в т.ч. в комплектации «Стандарт» (серия ЭС2Г), 14 электропоездов «Ласточка-Премиум» (серия ЭС2ГП), а также четыре электропоезда новой двухсистемной модификации «Ласточка» (серия ЭС1П). Парк Московско-Тверской пригородной пассажирской компании пополнил первый 10-вагонный электропоезд серии ЭС2Г от «Уральских локомотивов». Еще четыре электропоезда «Ласточка-Стандарт» были переданы Северо-Западной пригородной пассажирской компании.

В то время, по-прежнему сохраняется существенный дефицит средств на обновление подвижного состава пригородных электропоездов в российских регионах.

Средний возраст пассажирских локомотивов (Индикатор 3.10.3) в 2018 году снизился, чему способствовали поставки новых двухсистемных пассажирских электровозов ЭП20 (в количестве 6 ед.), а также 30 электровозов ЭП2К в Московскую дирекцию тяги. Сокращению среднего возраста пассажирских локомотивов способствовало списание части возрастных пассажирских тепловозов и электровозов.

Средний возраст автобусов (Индикатор 3.10.4) в 2018 году также имел тенденцию к снижению, благодаря ускорению темпов обновления автобусного парка в российских регионах, а также снижению среднего возраста автобусного парка в Москве и Московской области.

Средний возраст пассажирских самолетов (Индикатор 3.10.5) снизился, что является положительным фактором за счет активного наращивания флота самолетов «Сухой-Суперджет-100» российскими авиакомпаниями. В частности, последний (пятидесятый) самолет «Сухой-Суперджет-100» в рамках контракта, заключенного между ВЭБ-лизинг, «Аэрофлот» и «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) поступил в авиакомпанию «Аэрофлот-Российские авиалинии» в конце сентября 2018 года. В течение 2018 года «Гражданские самолеты Сухого» завершили поставки самолета «Сухой-Суперджет-100» в авиакомпанию «Азимут» в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией.

Ухудшение динамики среднего возраста пассажирских морских судов (Индикатор 3.10.6) связано с отсутствием возможностей российских судовладельцев по обновлению флота, высокими процентными ставками при кредитовании покупки новых судов, ухудшением условий кредитования на внешних рынках вследствие санкций.



Средний возраст пассажирских речных судов (Индикатор 3.10.7), наоборот уменьшился. Процесс дальнейшего «старения» пассажирского транспортного флота был приостановлен за счет приобретения в 2017 году и эксплуатацией в 2018 году теплохода «Князь Владимир» на круизных маршрутах, соединяющих курорты Краснодарского края и Крыма: Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь.

**Среди положительных факторов, повлиявших на рост Индикаторов по Цели 3 в 2018 году, могут быть названы:**

- устойчивый рост объемов въездного и выездного туризма, в том числе из региональных аэропортов, минуя Московский авиационный узел;
- программы субсидирования авиаперевозок на ряде направлений внутренних воздушных линий;
- рост объемов пригородных железнодорожных перевозок особенно в Московском железнодорожном узле, в т.ч. поездами «Спутник» (РЭКС), фирменными региональными экспрессами ЦППК;
- растущий спрос на скоростные перевозки поездами «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом;
- рост предложения услуг и объемов прогулочного судоходства, в первую очередь, в г. Москве, а также круизного речного судоходства;
- обновление флота воздушных судов и выполнение в январе-сентябре 2018 года программы поставок самолета «Сухой-Суперджет-100» в российские авиакомпании «Аэрофлот-Российские авиалинии» и «Азимут»;

**Цель 4** Транспортной стратегии направлена на интеграцию в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны.

Среди факторов, которые отрицательно повлияли на достижение индикаторов **Цели 4** в 2018 году можно отметить:

- сложное финансовое состояние многих отечественных транспортных компаний, участвующих в международных перевозках пассажиров и грузов, ограниченность доступа к дешевым кредитным ресурсам, в т.ч. в связи с санкциями, наложенными на Российскую Федерацию, что в свою очередь препятствует обновлению флота судов водного транспорта и воздушных судов, парка автомобильного и железнодорожного подвижного состава, обслуживанию лизинговых платежей. Отставание Российской Федерации в темпах обновления подвижного состава серьезно сдерживает конкурентоспособность отечественных перевозчиков на зарубежных рынках по сравнению с соседними странами (в частности, приобретение российскими перевозчиками грузовых автотранспортных средств высоких экологических классов стремительно сократилось – чрезмерно высокие ставки ввозных пошлин в совокупности с утилизационным сбором стали настоящим барьером для импорта современных грузовиков класса ЕВРО-6);
- медленное обновление транспортного флота под российским флагом усиливает позиции импортеров транспортных услуг при обслуживании грузопотоков российской внешней торговли;
- непрекращающийся рост себестоимости международных перевозок, особенно в сфере автомобильного транспорта, при одновременном уменьшении в реальном выражении фрахтовых ставок. К увеличению затрат автоперевозчиков привели рост стоимости топлива, ставок страхования по ОСАГО и «Зеленой карте», увеличение (индексация) утилизационного сбора, увеличение ставок за пользование дорогами по системе «Платон» и др.;
- ограничения на транзит целого ряда грузов в сообщениях между Украиной (и Европой через Украину) и странами Азии по территории Российской Федерации. возросшая конкуренция за транзит со стороны сопредельных

государств - благодаря усилиям ряда стран-участниц Межправительственной комиссии ТРАСЕКА организовано регулярное курсирование контейнерных поездов из Китая в Европу через порты Актау, Алят и далее по транспортным коммуникациям Турции, Украины и других стран Черноморского бассейна в направлении Европы. Введено регулярное паромное сообщение на Каспии между Казахстаном и Азербайджаном, что снизило затраты времени на осуществление транзита. Только за 2018 год объем транзитных контейнерных контейнеров, перевезенных минуя Россию через Казахстан и Азербайджан возрос в 5 раз. 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;

– фактором, препятствующим развитию рынка перевозок, является дефицит парка контейнеров и фитиновых платформ. На Дальневосточном экономическом форуме было подписано стратегическое соглашение между АО «Трансмашхолдинг» и АО «Русская контейнерная компания» на поставку с 2018 года до 2020 года 3 тыс. вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров. При этом эксперты отмечают недостаточную востребованность российских контейнеров у операторов из-за их высокой цены по сравнению с китайскими контейнерами.

В целом реализация **Цели 4** «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны» в 2018 году осуществлялась на фоне благоприятной международной макроэкономической ситуации, развития международных товарных и транспортных рынков, туризма, а также удачной внешнеэкономической конъюнктуры для товаров российского экспорта. Благодаря указанным позитивным тенденциям значения индикаторов по Цели 4 в 2018 году продолжили рост с различной степенью интенсивности, позиции Российской Федерации и отечественных поставщиков транспортных услуг на зарубежных транспортно-логистических рынках продолжили укрепляться.

Дальнейшее 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;

– принятие изменений в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» в отношении транспортных средств Евро-6;

– отмена утилизационного сбора с транспортных средств Евро-6, как это уже было сделано и подтвердило свою эффективность в Республике Беларусь;

– реализация мер по повышению профессиональной компетентности и навыков водителей, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок.

**Цель 5** Транспортной стратегии направлена на повышение уровня

безопасности транспортной системы.

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

- достаточно высокая степень изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса;
- возрастание интенсивности движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;
- дорожно-транспортная аварийность, являющаяся одной из серьезнейших социально-экономических проблем;
- 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;
- недостаточные объемы финансирования на реализацию федеральных и региональных программ, связанных с обеспечением всех уровней транспортной безопасности;
- совершенствование методов и способов противоправной деятельности, в первую очередь со стороны террористических организаций по отношению к транспортному комплексу.

Реализация мероприятий по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы позволила снизить ожидаемое значение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу за 2018 год на 9 %.

Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения (Индикатор 5.1.1.) продолжало снижаться и составило в 2018 году 12,3 человек, что на 5,4 % меньше уровня прошлого года.

В части дорожно-транспортных происшествий, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов, за 2018 год также наблюдается снижение их количества в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 12,5% (59 421 и 67 896 соответственно), в том числе количества погибших на 20,3% (5 573 и 6 990 соответственно).

При этом на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения Российской Федерации в сравнении с 2017 годом количество ДТП снизилось на 3,4%, а число погибших и раненых снизилось на 1,8% и 2,7% соответственно.

ДТП в местах, совершения которых отмечены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, регистрировались в 2039 случаях и в сравнении с аналогичным периодом 2017 года данный показатель снизился на 24,7%.

Факторами, повлиявшими на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, является масштабное строительство линий электроосвещения, пешеходных переходов в разных уровнях, установление барьерных ограждений, светофорных объектов, ликвидация мест концентрации ДТП.

В рамках мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах, осуществлено устройство 463 км линий электроосвещения, построены 25 пешеходных переходов в разных уровнях, установлено около 266 тыс. пог. м металлических и тросовых барьерных ограждений. В целях повышения безопасности движения транспорта и пешеходов в рамках дорожно-эксплуатационных работ обустроено 128 наземных

пешеходных переходов, устроено около 15 000 метров пешеходных ограждений, установлено 218 светофорных объектов, 72 автономные осветительные системы на автобусных остановках и пешеходных переходах.

При реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 38 крупных городских агломерациях число мест концентрации дорожно-транспортных происшествий сократилось до 30,4 процента.

На автодорогах общего пользования было ликвидировано 97 участков концентрации ДТП.

Повышена защищенность от террористических угроз 21 объекта транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства за счет их оснащения техническими средствами и инженерными сооружениями обеспечения безопасности.

Кроме того, проведена оценка уязвимости 53 объектов транспортной инфраструктуры на автомобильной дороге М-4 «Дон», были продолжены работы в рамках договора по оснащению категорированных объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности с подключением 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 225,6 - км 633,0, Тульская, Липецкая, Воронежская области, в том числе: 4 шт. в Тульской области, 22 шт. - в Липецкой области, 12 шт. - в Воронежской области.

С целью предотвращения авиапроисшествий был реализован комплекс дополнительных организационных, технических, конструктивных и нормативных мер, в том числе образовано новое Управление сертификации авиационной техники в составе Росавиации, которое организует и проводит обязательную сертификацию гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов.

В течение 2018 года с воздушными судами авиации общего назначения произошло 23 авиационных происшествия (в 2017 году - 24), в том числе 13 катастроф с гибелью 24 человек (в 2017 году - 13 катастроф с гибелью 26 человек).

Для авиационных происшествий с воздушными судами характерными являются такие типы событий, как потеря управления в полете, столкновение с землей или препятствиями в управляемом полете, отказы авиационной техники из-за нарушения правил ее эксплуатации. По-прежнему актуальной остается проблема сознательных нарушений правил полетов частными владельцами воздушных судов: выполнение полета с превышением допустимых ограничений.

К ключевым мероприятиям по безопасности полетов 2018 года относятся:

– Инициирование совместной с предприятиями авиационной промышленности работы по решению проблем подготовки летного состава самолетов к действиям для предотвращения попадания в сложное пространственное положение, сваливания и вывода из него. В марте 2018 года в г. Жуковский (Московская область), проведена Научно-практическая конференция «Предотвращение авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете. Подготовка летного состава самолетов транспортной категории к действиям при попадании в сложное пространственное положение и сваливании»;

– Поддержка и контроль реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасности операций на взлетно-посадочных полосах, включая

внедрение системы управления безопасностью полетов.

- Проведение проверок воздушных судов на перроне с целью контроля соблюдения российскими эксплуатантами сертификационных требований, правил выполнения и обеспечения полетов.

Наибольшие проблемы с обеспечением безопасности железнодорожного движения в 2018 году на путях общего и необщего пользования продолжают оставаться в хозяйстве пути, где по причине неудовлетворительного состояния верхнего строения пути допущено 8 транспортных происшествий, или 40% от общего количества, в основном из-за излома рельсов.

Основными причинами происшествий на водном транспорте являются:

- несоблюдение норм и правил технической эксплуатации морских судов, а также технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций (28 % происшествий);
- несоблюдение общепринятых приёмов и способов управления судном (24 %);
- недостатки в организации ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах (21 %);
- невыполнение командным составом и/или судовладельцем, и/или береговыми работниками требований нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания (19 %);
- не учёт гидрометеорологических особенностей района плавания и стоянки судов (8 %).

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

- реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в крупных городских агломерациях;
- 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;
- выполнение работ по обустройству федеральных автомобильных дорог в целях повышения безопасности пешеходов;
- реализация системы государственного контроля и надзора за безопасностью при перевозках людей и грузов;
- внедрение риск-ориентированного подхода в контрольно-надзорную деятельность;
- улучшение оснащённости надзорных органов техническими средствами контроля;
- создание и обновление электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации и базы данных навигационной информации на участки внутренних водных путей.

В целом высокие показатели достижения Цели 5 Транспортной стратегии в 2018 году свидетельствуют об эффективности реализации мероприятий в области обеспечения безопасности движения и безопасности на транспорте и корректной расстановке приоритетов в условиях ограничений финансовых ресурсов.

**По Цели 6** Транспортной стратегии, направленной на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, на основе анализа фактических значений по целевым индикаторам за 2018 год можно сделать вывод о недостаточной динамике снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

**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 газа;

- 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 также 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.

**Позитивное влияние на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду в 2018 году, оказали следующие меры:**

- продолжена реализация программы лизинга техники на газомоторном топливе на льготных для лизингополучателя условиях, в 2018 году заключены договоры лизинга на поставку 457 единиц техники, работающей на газомоторном топливе. Общий объем поставок в лизинг энергоэффективной техники достиг 1 923 единиц;

- осуществлены мероприятия, направленные на обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта в г. Москве и Московской области, соответствующего современным экологическим стандартам;

- утвержден План мероприятий по реализации Программы развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями на автомобильных дорогах ГК «Автодор» на период до 2020 года в целях стимулирования развития экологически чистого транспорта. План включает в себя мероприятия по актуализации и разработке документов по стандартизации, подготовку предложений по созданию финансовых моделей для привлечения инвестиций в создание зарядной инфраструктуры, а также проектированию, строительству и эксплуатации зарядных станций;

- осуществлено внедрение нового типа электрифицированного транспорта (электробусов) на маршрутах наземного городского пассажирского транспорт в г. Москве, в парк ГУП «Мосгортранс» поступило 24 электробуса;

- реализуется комплекс мероприятий, направленных на стимулирование использования электромобильной техники, для этой цели установлено 120 зарядных станций для электротранспорта в городе Москве и 100 станций на территории Московской области;

- увеличено использование компримированного природного газа на общественном автомобильном транспорте и дорожно-коммунальной технике в городах и населенных пунктах Московской области;

- в рамках мероприятий по энергоэффективности в течение отчетного года в плановом порядке осуществлялась установка светодиодных светильников на автомобильных дорогах федерального значения. На различных дорожных объектах было установлено более 36 тысяч светодиодных светильников.

- ГК «Автодор» осуществлены разработка и внедрение корпоративных стандартов (СТО), связанных с экологическим контролем, в соответствии с которыми выполнен мониторинг объектов строительства автомобильной дороги

	<p>М-11 «Москва - Санкт-Петербург», выполнена модификация проектной документации по автомобильной дороге М-11 «Москва - Санкт-Петербург» (8 этап) в части устройства локальных очистных сооружений, апробирована методика оценки соответствия объектов придорожного сервиса требованиям «Зелёный стандарт ГК «Автодор», осуществлялся выборочный контроль объектов дорожного и придорожного сервиса (площадки отдыха, АЗС, надземный пешеходный переход и др).</p>
3.2	<p align="center"><b><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта отражены в Плане законопроектной деятельности Минтранса России на 2019 год, утвержденном распоряжением Минтранса России от 12 февраля 2019 г. № ЕД-25-р. План включает 130 законопроектов, в том числе: 20 законопроектов, находящихся на рассмотрении в Государственной Думе; 58 законопроектов, разрабатываемых Минтрансом России во исполнение распоряжений и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации; 43 законопроекта, разрабатываемых Минтрансом России в порядке законодательной инициативы; 5 законопроектов о ратификации международных договоров и соглашений.</p> <p>В 2019 году в Правительство Российской Федерации планируется представить следующие законопроекты:</p> <p><u>в сфере железнодорожного транспорта:</u></p> <p>О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части создания основы для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения;</p> <p>О внесении изменений в статью 100 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части установления ответственности грузоотправителей и грузополучателей перед перевозчиком за нарушение сроков нахождения вагонов под погрузкой/выгрузкой на железнодорожных путях необщего пользования);</p> <p>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»);</p> <p>О внесении изменений в статью 22.1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;</p> <p>О заявлении Российской Федерации в связи с Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ);</p> <p>О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»;</p> <p>О внесении изменений в статьи 104 и 105 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;</p> <p>О внесении изменений в статью 10 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в части строительства жилых домов для работников, обслуживающих инфраструктуру железнодорожного транспорта);</p> <p>О внесении изменений в статью 15 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».</p> <p><u>в сфере гражданской авиации:</u></p> <p>О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов;</p>

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

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 установления сроков проведения в рамках федерального государственного надзора проверок, соответствующих стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации;

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

О внесении изменений в статьи 131 и 134 Воздушного кодекса Российской Федерации в части размера страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами;

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части присвоения подлежащим учету беспилотным гражданским воздушным судам учетных опознавательных знаков и определения порядка нанесения таких знаков);

О внесении изменений в статьи 35, 37 Воздушного кодекса Российской Федерации (в части устранения правовой неопределенности статуса требований к летной годности и охране окружающей среды, установления понятия, порядка разработки и применения обязательной информации по поддержанию летной годности, установления основания для издания требований к летной годности и охране окружающей среды для беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, введение понятия, порядка разработки и применения сертификационного базиса);

О внесении изменений в статью 56 Воздушного кодекса Российской Федерации и статью 14 Федерального закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации) (в части изменения срока, в течение которого возможно заключение трудового договора с иностранным гражданином для замещения должности командира гражданского воздушного судна);

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 отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны»;

О внесении изменений Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» в части утверждения классификации работ по содержанию и ремонту аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности.

в области морского и внутреннего водного транспорта:

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

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 помещении товаров и транспортных средств под таможенные процедуры);

О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободных портах» в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в части регулирования взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисково-спасательных операций на море;

О внесении изменений в статью 427 Налогового кодекса Российской Федерации (в части возможности государственной регистрации рыболовных плавбаз и плавзаводов в Российском международном реестре судов);

О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и в статью 33 Федерального закона «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации» (в части возможности государственной регистрации рыболовных плавбаз и плавзаводов в Российском международном реестре судов);

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 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления административного наказания за нарушение правил осуществления операций по перегрузке (перевалке) грузов с судна на судно, в том числе операций по бункеровке судов во внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации за пределами акваторий морских портов, а также нарушение подачи уведомления о совершении таких операций);

О внесении изменений в статью 31 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части законодательного закрепления возможности расторжения договоров аренды федерального имущества при неисполнении предписаний контрольно-надзорных органов и решений судебных инстанций при повторном нарушении законодательства Российской Федерации в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и в области охраны окружающей среды и природопользования);

О внесении изменений в статьи 164, 165 части второй Налогового кодекса Российской Федерации (в части установления нулевой ставки НДС применительно к операциям по реализации услуг по морской круизной пассажирской перевозке, а также по реализации товаров (работ, услуг) на борту круизного судна в рамках такой перевозки);

О внесении изменений в статью 333.28 Налогового кодекса Российской Федерации о части увеличения государственной пошлины за выдачу удостоверения личности моряка;

О внесении изменений в статьи 4 и 47 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (в части исключения внутренних противоречий);

Об особенностях управления и распоряжения имуществом морских портов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Федерации;

О внесении изменений в статью 10 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части изменений в нормативном правовом регулировании пользования береговой полосой в пределах внутренних водных путей Российской Федерации организациями внутреннего водного транспорта);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте;

О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части установления границ речных портов, в которых осуществляется или планируется осуществлять пропуск через Государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных);

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 статью 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации в части регулирования вопросов оплаты госпошлины за регистрацию судов в Российском международном реестре судов при валовой вместимости судна менее 80 единиц валовой вместимости.

в области автомобильного и городского пассажирского транспорта:

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

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 задержания иностранных транспортных средств при выявлении нарушений законодательства Российской Федерации);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части возложения на Ространснадзор полномочий по задержанию транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам при выявлении нарушений законодательства Российской Федерации);

О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части применения специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом);

О внесении изменений в главу 51 Трудового кодекса Российской Федерации в части установления особенностей регулирования труда при осуществлении деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами;

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части законодательного регулирования правоотношений, возникающих при оснащении транспортных средств тахографами, при осуществлении деятельности по формированию, регистрации, хранению, обработке и передаче информации о времени управления и отдыха водителей

транспортных средств, скорости и маршруте движения транспортных средств в государственной информационной системе, деятельности по разработке, производству, регистрации и поверке тахографов и защищенных компонентов тахографов);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления административной ответственности за осуществление перевозок на транспортном средстве, не оснащенном в установленном порядке средствами навигации, функционирование которых обеспечивается российскими навигационными системами, если такое оснащение является обязательным);

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;

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления порядка заключения концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части уточнения административной ответственности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и должностных лиц при осуществлении ими выпуска на линию транспортных средств в нарушение установленных требований);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за нарушение требований перевозки опасных грузов;

О внесении изменений в Федеральный закон «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»;

О правовом регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты.

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 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 правоотношений, возникающих между владельцами автомобильных дорог и владельцами инженерных сооружений);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения административной ответственности за нарушения правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения полномочий по осуществлению контроля за движением тяжеловесных и (или)

крупногабаритных транспортных средств;

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 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);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части движения, остановки и стоянки транспортных средств на дорогах.

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 обеспечения транспортной безопасности;

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части усиления административной ответственности за выполнение требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, а также установления такой ответственности в отношении собственников (владельцев) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

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

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части исключения положений по нарушению требований авиационной безопасности);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования федерального государственного транспортного надзора и федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности;

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

О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (в части оптимизации затрат на обеспечение транспортной безопасности и устранению избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на обеспечение транспортной безопасности).

в сфере общетранспортных вопросов:

О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» (в части восполнения пробела по составу ЕГИС ОТБ и уточнения порядка передачи персональных данных);

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 отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования федерального государственного транспортного надзора и федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности;

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

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части движения, остановки и стоянки транспортных средств на дорогах;

О внесении изменений в статью 2 Федерального закона «О предоставлении государственных и муниципальных услуг» в части передачи полномочий по предоставлению государственной услуги подведомственным Федеральному дорожному агентству федеральным казенным учреждениям;

законопроекты о ратификации международных договоров и соглашений:

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 Протокола 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, и Протоколу 2005 года 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 Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреальский протокол 2014 года);

О ратификации Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

Совершенствование управления федеральной собственностью

В целях оптимизации состава и повышения эффективности использования государственного имущества в транспортном комплексе в планируемом периоде необходимо решить следующие задачи:

1. Обеспечение внесения в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта 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».

Принятие проекта федерального закона 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 России подняться в международных рейтингах в части уменьшения общего числа дней, требуемых для строительства объектов капитального

строительства.

2. Обеспечение принятия решения о включении аэропорта Анадырь в состав ФКП «Аэропорты Чукотки».

Включение аэропорта Анадырь в состав ФКП «Аэропорты Чукотки» обеспечит транспортную доступность населения в районах Крайнего Севера на территории Чукотского автономного округа, характеризующейся низкой плотностью населения, высокой затратностью и выполнения социально значимых перевозок пассажиров, почты и грузов.

3. Обеспечение проведения мониторинга исполнения подведомственными Минтрансу России организациями мероприятий по государственной регистрации прав собственности Российской Федерации и иных вещных прав на объекты недвижимого имущества.

Увеличить долю объектов недвижимого имущества подведомственных Минтрансу России организаций, в отношении которых будут зарегистрированы права собственности Российской Федерации и иные вещные права, от общего числа объектов, достигнув значений 92% - для собственности Российской Федерации и 95% - для иных вещных прав.

4. Утверждение основных условий и заключения концессионных соглашений с операторами аэропортов Внуково и Домодедово.

В 2019 году планируется подписание концессионных соглашений с аэропортами Внуково и Домодедово, направленных на обеспечение развития Московского авиационного узла и реализации потенциала Москвы как международного авиационного узла, связывающего Европу и Азию, перераспределение финансовой нагрузки по развитию крупнейших аэропортов страны с федерального бюджета на аэропорты.

5. Обеспечение внесения изменений в Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта в части включения следующих объектов и мероприятий по ним:

- реконструкция железнодорожной станции Балезино Горьковской железной дороги;
- строительство универсального торгового терминала морского порта Усть-Луга;
- строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке Хабаровского края терминала для перевалки сжиженных углеводородных газов;
- иных объектов, в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации в случае внесения изменений в стратегические документы Российской Федерации и обращений заявителей.

Кроме этого, планируется рассмотрение и подготовка заключений по поступающим из Минэкономразвития России проектам документов территориального планирования и внесения изменений в документы территориального планирования двух и более субъектов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных районов, городских округов и сельских поселений в случаях, установленных частью 1 статьи 16, частью 1 статьи 21 и частью 1 статьи 25 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

Утвержденные в установленном порядке изменения позволят реализовать положения Градостроительного кодекса Российской Федерации, Земельного кодекса Российской Федерации и Федерального закона от 29 декабря 2004 г. № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса» обеспечат органам государственной власти, органам местного самоуправления возможность 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.
--	--

#### 4. Предложения о необходимости корректировки отраслевого документа стратегического планирования

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p style="text-align: center;"><b><u>Перечень факторов, последствия которых окажут значительное влияние на сферу транспорта</u></b></p> <p>Для устойчивого развития пассажирских и грузовых перевозок, эффективного функционирования транспортной инфраструктуры и стабильной работы транспортных компаний необходимо в полной мере учитывать существующие и потенциальные риски и негативные факторы, которые могут оказать существенное влияние на работу транспортной системы Российской Федерации в период до 2035 года. Такие риски и негативные факторы должны быть отражены в отраслевых документах стратегического планирования.</p> <p>Среди ключевых рисков устойчивого функционирования транспортной системы необходимо отметить изменения макроэкономической ситуации. Существенное влияние на транспортную отрасль могут оказывать колебания конъюнктуры на мировых товарных рынках. В результате таких колебаний существенно меняются объем и структура спроса на продукцию российского экспорта (например, угля). Это в свою очередь приводит к изменениям объемов международных перевозок. Меняются доходы бюджетов всех уровней, которые имеют сильную зависимость от цен на основную экспортируемую продукцию, и связанные с ними возможности финансирования, содержания и модернизации транспортной инфраструктуры.</p> <p>Среди ключевых рисков – возможности обострения геополитической конкуренции и новых глобальных или региональных экономических кризисов. Такие явления могут привести к сокращению деловой активности, объемов торговли и туризма, соответственно, к снижению спроса на услуги, оказываемые транспортным сектором России, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Кризисные ситуации могут существенно снизить денежные поступления в отрасль, подорвать финансовую устойчивость российских транспортных компаний, особенно имеющих высокую кредитную нагрузку.</p> <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.</p> <p>Увеличение темпов роста российской экономики и транспортного сектора может быть ограничено такими внутренними факторами, как сложная демографическая ситуация, снижение доли населения в трудоспособном возрасте, невысокий уровень диверсификации экономики, низкие уровень и качество инвестиций, прежде всего в развитие инфраструктуры, структурный дефицит федерального бюджета при большой доле бюджетных расходов в ВВП, недостаточная эффективность государственных компаний и высокий уровень регулируемых тарифов естественных монополий.</p> <p>Риск спада реальных располагаемых доходов населения и платежеспособного спроса, в том числе на услуги транспорта, может вызвать снижение подвижности населения и сокращение объема работы, выполняемой пассажирскими перевозчиками.</p> <p>Еще одним вызовом для транспортной отрасли может стать ускорение научно-технологического развития и новая технологическая революция на транспорте, связанная с использованием электрических двигателей и других альтернативных источников энергии. Это может привести к отставанию российской транспортной</p>



системы и снижению ее конкурентоспособности.

Усиление негативного влияния изменений климата и, как следствие, ужесточение международной политики по вопросам, связанным с влиянием транспорта на изменение климата, могут вызвать значительные сложности с доступом российских транспортных компаний на зарубежные рынки.

Еще одним существенным риском, связанным с экономической ситуацией в стране, является возможное недофинансирование и сдерживание развития и модернизации транспортной инфраструктуры, особенно на региональном уровне, на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, что содержит угрозы обеспечения социально-экономической целостности страны.

Недостаточные темпы развития и внедрения передовых цифровых технологий и интеллектуальных транспортных систем также являются значимым риском для российского транспортного комплекса.

Необходимо отметить и риски, связанные с кадровой ситуацией на транспорте. Отток высокопрофессионального транспортного персонала на фоне проблем с развитием современных программ подготовки, обучения и повышения квалификации кадров могут существенно влиять на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также конкурентоспособность российских поставщиков транспортных услуг.

В ходе реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года необходимо в полной мере учитывать современные тенденции в области международной экономической и транспортной политики.

Среди факторов, определяющих ключевые международные тенденции нужно отметить многостороннюю политику по реализации целей устойчивого развития (ЦУР), утвержденную резолюцией Генеральной ассамблеи Организации объединенных наций A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». Реализация целей и задач Транспортной стратегии напрямую связана с развитием устойчивого транспорта и реализацией ЦУР, в частности по таким важным аспектам, как устойчивая мобильность, безопасность дорожного движения, связанность городских и сельских районов.

Продвижение критериев и механизмов обеспечения устойчивой мобильности является трендом в развитии транспортной системы. Многие критерии устойчивой мобильности названы в докладе Всемирного банка «Отчет о глобальной мобильности 2017», в том числе обеспечение «универсального доступа», «системной эффективности» «безопасности» и «зеленой мобильности». Также в докладе представлена новая система индикаторов устойчивой мобильности, которую предполагается увязать с Транспортной стратегией.

Положительным фактором для развития российской транспортной системы является евразийская экономическая интеграция. Этот процесс предоставляет широкие возможности, связанные со снятием барьеров и снижением стоимости перевозок грузов внутри Союза, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов ЕАЭС.

Положительным фактором, и, в то же время вызовом является реализация Китайской инициативы «Один пояс – один путь». Реализация этой инициативы и ее ключевого компонента «Экономического пояса Шелкового пути» открывают перед российской транспортной системой целый ряд новых возможностей, связанных с развитием евроазиатских транспортных связей и привлечением грузов китайского транзита. С другой стороны, реализация этой инициативы содержит целый ряд рисков для российских производителей и транспортной системы, которые могут быть выражены в снижении перевозок российских товаров и росте международной конкуренции за грузопотоки китайского транзита со стороны ряда

сопредельных с Россией государств.

Анализ рассмотренных рисков, вызовов и факторов влияния на работу транспортной системы приводит к выводу о необходимости увеличения гибкости российской транспортной политики, продолжения развития и модернизации транспортной инфраструктуры, повышения эффективности государственного регулирования в сфере транспорта, оптимизации издержек российских транспортных компаний, развития как управленческих, так и рыночных механизмов.

Макроэкономические и внешние факторы, соответствующие изменения экономической ситуации в стране будут и в дальнейшем определять эффективность реализации целей, задач и мер Транспортной стратегии.

Указанные факторы несут в себе макроэкономическую неопределенность и риски как для национальной экономики, так и для транспортного комплекса. Среди ключевых внешних и макроэкономических рисков, которые также могут оказать влияние на транспортную систему, на уровень достижения индикаторов Транспортной стратегии необходимо назвать:

- общее замедление мирового экономического роста вследствие начавшихся негативных процессов в экономике Китая, обострения торговых отношений с США, а также осложнение ситуации в европейской банковской системе. Это привело к возобновлению спада на сырьевых и финансовых рынках и соответствующему сокращению объемов 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.

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно 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 являются:

- несоблюдение временных сроков сдачи в эксплуатацию конкретных объектов транспортной инфраструктуры вследствие финансовых, организационных и иных трудностей подрядных организаций;

- выделение недостаточных объемов государственного финансирования развития транспортной инфраструктуры вследствие сокращения и оптимизации бюджетных расходов;

- недостаточные объемы частных, в т.ч. иностранных инвестиций в реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры;

- недостаточная инвестиционная активность в транспортной сфере, которая происходит вследствие высокой стоимости кредитных ресурсов для перевозчиков и других компаний, оказывающих транспортные услуги.

Среди ключевых позитивных факторов, способных оказать существенное

влияние на реализацию задач Цели 1 Транспортной стратегии могут быть названы:

- активизация использования механизмов государственно-частного партнерства для развития скоростных автомобильных дорог и высокоскоростных железнодорожных магистралей, а также инфраструктуры аэродромов и портов;
- учет при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации доходов от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения»

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно 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 являются:

- растущая конкуренция со стороны евроазиатских транспортных маршрутов, проходящих в обход территории России и переключение на них грузопотоков международного транзита, которые могут быть обслужены национальной транспортной сетью;
- существующая на данный момент неразвитость системы транспортно-логистических центров и сети «сухих портов»;
- замедление темпов обновления подвижного состава на различных видах транспорта, в т.ч. обновления автотранспортными средствами высоких экологических классов, инновационным железнодорожным подвижным составом, морским и речным флотом (в т.ч. в новых сегментах, таких как перевозка СПГ);
- продолжение тенденции к перераспределению 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;

В числе факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 2 относятся:

- 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;
- реализация комплекса мер по переключению грузопотоков с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, в т.ч. развитие контрейлерных перевозок.

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно 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 являются:

- негативные последствия экономического кризиса: сохранение низкой деловой активности и подавленных потребительских настроений, вследствие падения уровня жизни, занятости, ослабления курса национальной валюты, инфляционных ожиданий и др.;
- сохраняющаяся низкая доля скоростных и высокоскоростных сообщений в общем объеме пассажирских перевозок (низкая скорость передвижения пассажиров в городах, в пригородном сообщении и на средние расстояния);
- дефицит инвестиционных ресурсов многих компаний-перевозчиков всех видов транспорта для обновления подвижного состава, что приводит к его

старению;

- риск снижения объемов внутреннего и международного туризма в России;
- низкая эффективность маршрутных сетей 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;
- дальнейшая автомобилизация населения, особенно в российских регионах.

В числе факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 3 могут быть названы:

- успешная реализация политики по развитию мультимодальных транспортных узлов;
- разработка сквозных графиков движения и проездных документов различных видов пассажирского транспорта;
- цифровизация пассажирских транспортных систем общего пользования;
- продолжение реализации программ субсидирования на социально-значимых маршрутах, а также на авиамаршрутах, соединяющих города страны минуя Московский авиатранспортный узел;
- дальнейшее развитие низкобюджетных авиаперевозок, особенно между аэропортами, не входящими в Московский авиационный узел;
- проведение сбалансированной транспортной и градостроительной политики в городах;
- продолжение оборудования транспортных средств навигационной системой ГЛОНАСС, дальнейшее развитие сервисов ГЛОНАСС и основанных на них интеллектуальных транспортных систем;
- сокращение сферы использования личного транспорта с помощью расширения применения механизмов «долевой экономики», в частности, каршеринга и карпула;
- создание экономических механизмов, повышающих стоимость владения личным автомобилем и его использования в городских агломерациях.

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 4 Транспортной стратегии «Интеграция в мировой транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны» в кратко- и среднесрочной перспективе являются:

- снижение конкурентоспособности российских транспортных компаний в сфере международных перевозок в результате отставания в обновлении подвижного состава и внедрении транспортно-логистических технологий. Возможность переключения 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;
- возможность значительного сокращения объемов въездного и выездного туризма по экономическим и политическим причинам;
- конкуренция за транзит со стороны сопредельных государств.

В числе факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 4 могут быть названы:

- цифровизация транспортно-логистических процессов, внедрение новых технологий 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;

- более широкий доступ национальных транспортных компаний к транспортным рынкам государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС);

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

- 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;

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

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 5 Транспортной стратегии «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в кратко- и среднесрочной перспективе являются:

- повышение вероятности аварий и катастроф вследствие увеличения уровня износа основных фондов, старения инфраструктуры и транспортных средств;

- несоответствие дорожной инфраструктуры постоянно растущему уровню автомобилизации;

- повышение количества и тяжести ДТП в условиях роста автомобилизации в российских регионах;

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

- рост угроз террористических атак на объектах общественного пассажирского транспорта;

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

В числе 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, оснащение необходимым освещением, а также разноуровневыми развязками и пешеходными переходами;

- создание единой цифровой защищенной информационной среды транспортного комплекса.

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 6 Транспортной стратегии «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в кратко- и среднесрочной перспективе являются:

- отсутствие у перевозчиков и муниципалитетов достаточных средств на приобретение современных экологических, экономичных и комфортных пассажирских транспортных средств общего пользования;

- рост автомобилизации в российских регионах;

- недостаточная проработка мер государственного регулирования

	<p>по расширению применения транспортных средств с электрическим приводом и «нулевым» выбросом, а также отсутствие мер и механизмов мотивации приобретения подобных транспортных средств на альтернативных видах топлива коммерческими перевозчиками на автомобильном, железнодорожном, морском, речном и авиационном видах транспорта;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– отставание в развитии альтернативной мобильности, в т.ч. велосмобильности;</li> <li>– недостаток инфраструктуры для заправки электрических автомобилей, автомобилей на газомоторном топливе, велопарковок.</li> </ul> <p>В числе факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 6 могут быть названы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– создание современной нормативно-правовой базы использования альтернативных видов топлива путем принятия единого программного документа перевода транспортных средств на альтернативные виды топлива;</li> <li>– создание муниципальных систем экологического мониторинга – сбор и анализ 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;</li> <li>– 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, 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;</li> <li>– установление экологического налога на потребление углеводородного топлива на автомобильном транспорте;</li> <li>– внесение изменений в Правила дорожного движения, направленных на совершенствование обеспечения безопасности дорожного движения, развитие электромобильного транспорта и велосипедного движения, защиту окружающей среды от воздействия выбросов автомобильной техникой вредных веществ.</li> </ul>
4.2	<p><b><u>Предложения по корректировке содержания Транспортной стратегии</u></b></p> <p>В процессе корректировки Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года должна быть актуализирована оценка современного состояния и проблем развития транспортной отрасли. При корректировке основных приоритетов отраслевого развития важно раскрыть следующие группы задач государственного управления в транспортной отрасли:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– повышение качества жизни граждан во всех аспектах, связанных с транспортом; увеличение мобильности населения на основе комплексного развития транспортной системы, повышение доступности и качества транспортных услуг на всей территории страны, безопасности перевозок и снижения негативного воздействия транспорта на среду проживания и здоровье человека;</li> <li>– создание необходимой транспортной платформы для вхождения в число пяти крупнейших экономик мира, с учетом развития высокотехнологичных производств, устойчивого роста и изменения пространственной организации</li> </ul>

секторов экономики, развития импортозамещения и несырьевого экспорта, цифровизации транспортной системы;

– отраслевое обеспечение условий для устойчивого повышения конкурентоспособности российской экономики: снижение транспортных издержек, как на внутренних, так и на 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.

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, 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 07 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, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 01.12.2016 № 642, Стратегический прогноз Российской Федерации на период до 2035 года, Бюджетный прогноз Российской Федерации на период до 2036 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.03.2019 № 558-р, Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 год, утвержденный Правительством Российской Федерации от 07.05.2019 № 4043п-П13, Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации, а также документы стратегического планирования, определяющие развитие отраслей экономики.

При формировании задач, связанных со сбалансированным развитием эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны, целесообразно обратить внимание, прежде всего, 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 подготовить предложения по определению региональных приоритетов развития транспортной инфраструктуры с учетом определенных документами стратегического планирования перспективных направлений развития пространственной структуры экономики Российской Федерации. В том числе необходимо внести в Транспортную стратегию мероприятия по реконструкции и развитию транспортной системы Республики Крым и г. Севастополя и интеграции ее в единое транспортное пространство Российской Федерации, а также развитие транспортной системы в таких стратегически важных регионах, как Дальний Восток и Арктическая зона.

Для определения основных направлений реализации Транспортной стратегии, способов достижения ее целей и решения задач целесообразно рассмотреть особенности и тенденции 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 исключения из Транспортной стратегии всех индикаторов, 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 обновлены в соответствии с тремя вариантами прогноза социально-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 Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а также прогнозы развития науки и технологий в соответствующих сферах деятельности. На основе данных прогнозов целесообразно уточнить и сформировать сценарные условия и основные параметры прогноза развития транспортного комплекса, которые определяют 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 провести актуализацию состава мероприятий реализации Транспортной стратегии и значений ее целевых индикаторов на период до 2035 года.

Целесообразно привести оценки ресурсного обеспечения Транспортной стратегии в соответствии с приоритетами развития и действующими бюджетными ограничениями, а также Бюджетным прогнозом Российской Федерации на период до 2036 года. Соответствующие изменения целесообразно внести в Транспортную стратегию в части сроков и этапов ее реализации.

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

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



	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Государственная программа «РТС», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации 20.12.2017 № 1596 в редакции от 29.03.2019 № 378;</li> <li>– Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р;</li> <li>– Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного протоколом президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. № 15;</li> <li>– Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;</li> <li>– Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012;</li> <li>– План мероприятий стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне;</li> <li>– Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р;</li> <li>– 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 ФЦП «РТС»);</li> <li>– и других документов стратегического планирования, касающихся развития транспорта.</li> </ul>
4.3	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке мероприятий Транспортной стратегии</u></b></p> <p>При корректировке мероприятий <u>в сфере сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры и формирования единого транспортного пространства страны</u> в Транспортной стратегии должны быть учтены положения стратегии пространственного развития Российской Федерации.</p> <p>В том числе, целесообразно актуализировать задачи мероприятия Транспортной стратегии, связанные с обеспечением 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>Необходимо учесть влияние центростремительных процессов и тенденций роста экономической роли крупных городов. С учётом этих факторов нужно актуализировать задачи развития транспортных систем городских агломераций и повышения эффективности транспортных связей между ними. В частности, важную роль будет играть актуализация задачи развития радиальных и хордовых направлений агломерационных связей, образующих сетчатую (grid) структуру транспортной сети.</p> <p>Важным требованием Стратегии пространственного развития Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства от 13 февраля 2019 г. № 207-р, является определение механизмов взаимной увязки отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации, схем территориального планирования, государственных программ, федеральных целевых</p>

программ и инвестиционных программ субъектов естественных монополий с точки зрения синхронизации в пространстве и времени размещения соответствующей инфраструктуры. Для выполнения этого требования 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.

Предлагается рассмотреть актуализацию механизмов увязки планов и программ развития транспортной инфраструктуры (федеральной, региональной и муниципальной), в том числе на основе разработки и реализации взаимоувязанных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры.

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 2012-2018 гг.

Предлагается актуализация задач и мероприятий Транспортной стратегии, связанных с 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, развитием дальних беспосадочных авиаперевозок, в том числе, кросс-полярных рейсов.

Важным направлением корректировки мероприятий Транспортной стратегии станет актуализация задач развития Арктической транспортной системы.

Предлагается формирование мер, направленных на увеличение мощностей российских морских портов Арктического бассейна, развитие эксплуатационной инфраструктуры на подходах к ним. Предусматривается строительство и реконструкция местных аэродромов, посадочных площадок и вертодромов в Арктической зоне и в регионах, прилегающих к Северному морскому пути.

Предлагается проработка мер обеспечения транспортной доступности сети населенных пунктов вахтово-экспедиционного типа – «точек экономического роста» в районах Арктической зоны, а также Сибири и Дальнего Востока. Развитие технологий комплексного взаимодействия с наземными видами транспорта последней мили в Арктической зоне.

Предполагается восстановление пропускной способности внутренних водных путей в бассейнах арктических рек - Яны, Индигирки, Колымы.

При развитии транспортной системы арктической зоны предусматривается внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры, в том числе в особых климатических условиях - в арктической и субарктической зонах.

Предлагается включение в Транспортную стратегию мероприятий, касающихся 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 2012-2018 гг.

Предлагается актуализация задач и мероприятий по развитию транспортной 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, а также в соответствии с Планом мероприятий стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне предусматривается включение в Транспортную стратегию мероприятий по комплексному развитию российских морских портов в Каспийском бассейне с учетом железнодорожных и автомобильных подходов к ним в целях развития Каспийского транспортно-логистического комплекса.

Также предлагается актуализации комплекса мер, направленных на развитие транспортной системы Дальневосточного региона.

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

С учетом новых приоритетов развития Евро-азиатских транспортно-экономических связей представляется важным проработать комплекс мер по развитию инфраструктуры и транспортно-логистических технологий российских участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, принятия согласованных мер с государствами-членами ЕАЭС по реализации общих преимуществ в области реализации совокупного транзитного потенциала, развития международных автомобильных перевозок и перевозок железнодорожным транспортом.

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, таких компонентов, как единый реестр объектов транспортной инфраструктуры, транспортно-экономический баланс, межрегиональный баланс пассажирских перевозок, а также 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 транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» и повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации за счет строительства и реконструкции участков скоростных и иных автомобильных дорог на магистральных направлениях;

- 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;

- устранение ограничений пропускной способности и снижение протяженности автомобильных дорог федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в том числе, в городских агломерациях и на подъездах к морским портам;

- создание сети скоростных автомобильных дорог;

- 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 и региональных дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

- 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 автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры

городских агломераций с учетом реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

- строительство автодорожных обходов крупных городов;
- 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;
- совершенствование конфигурации улично-дорожной сети, увеличение ее пропускной способности, 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 на автомобильных дорогах и 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 комплексная реконструкция и усиление пропускной способности железнодорожных подходов к портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через государственную границу;
- увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов;
- 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 контрейлерных 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;
- 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 и ремонт аэродромов;
- строительство, реконструкция и ремонт посадочных площадок и вертодромов;
- повышение доступности и качества услуг воздушного транспорта путем реализации инвестиционных мероприятий по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос;
- 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 внутреннего водного транспорта;
- 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 модернизация 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;
- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания объектов инфраструктуры внутренних водных путей;
- разработка и реализация целевых программ развития внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом 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, Арктического, 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.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок предусматривает актуализацию следующих мероприятий:

- актуализация мероприятий Транспортной стратегии по развитию транспортно-логистических технологий и систем для обеспечения высокоэффективных мультимодальных перевозок;
- развитие систем цифровизации в сфере совершенствования 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;
- расширение использования моделей «долевой экономики» в сфере грузовых перевозок;
- внедрение 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;

- создание единой цифровой защищенной информационной среды транспортного комплекса;
- применение технологий искусственного интеллекта в транспортном комплексе и обработки больших массивов данных (big data);
- развитие средств автоматизированной обработки и анализа информации в сфере обеспечения доступности и качества транспортных услуг 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;
- увеличение доли контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте по отношению к сетевым показателям грузоперевозок;
- формирование сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- строительство специализированных контейнерных терминалов на железнодорожном транспорте;
- совершенствование 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 российским авиатранспортным бизнесом за счет специализированных грузовых самолетов 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, паромными 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 и систем электронного пломбирования;
- оснащение эксплуатируемых грузовых автомобилей навигационными системами ГЛОНАСС.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения предусматривает актуализацию следующих мероприятий:

- реализация социальных транспортных стандартов, включая социальные стандарты на автомобильном пассажирском транспорте, а также стандарты устойчивой мобильности;
- формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения с учетом социальных транспортных стандартов;
- определение на опорной транспортной сети точек и участков потенциального развития перспективных коммерческих и социально значимых пассажирских маршрутов;
- 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;
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов в сфере пригородных пассажирских перевозок;
- субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров, в том числе межрегиональные и местные, совершенствование механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении;
- совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок;
- 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;
- обеспечение потребности населения в железнодорожных перевозках, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие пригородного железнодорожного сообщения;
- 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 в регламентное состояние дорог, связывающих труднодоступные населенные пункты с медицинскими организациями, оказывающими первичную медицинскую помощь, в соответствии с необходимыми стандартами;
- оснащение парка автобусов и моторвагонного подвижного состава глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
- создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, совершенствование технологий управления транспортными средствами и потоками;
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок с использованием универсальных электронных проездных документов;
- 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 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, совершенствование регулирования пассажиропотоков в районах городских агломераций за счет использования моделей «долевой экономики»;
- формирование нормативной правовой базы развития рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок, основанным на качественных критериях доступа транспортных операторов к рынку;
- совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок;
- развитие комплексных систем городского и пригородного пассажирского транспорта на основе повышения эффективности формирования и реализации комплексных планов транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования (КПТО);
- внедрение автотранспортных стандартов на законодательном уровне в регионах Российской Федерации;
- обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в крупнейших городских агломерациях;
- реализация мер государственной поддержки приобретения современных автобусов и электробусов, мотор-вагонного подвижного состава городского электрического транспорта;
- развитие немоторизованных видов транспорта (включая развитие устойчивой веломобильности) в городах и инфраструктуры для них;
- разработка и реализация мер по мотивации внедрения современных, энергоэффективных и экологических транспортных средств, обеспечивающих безопасность и качество перевозок пассажиров;

- 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;
- развитие системы тактового движения пригородных и скоростных поездов в крупных агломерациях;
- 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 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;
- создание условий для недопущения роста аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание авиаперевозчиков в аэропортах;
- разработка предложений по компенсации авиаперевозчиком части расходов, связанных с ростом цен на авиатопливо, в целях недопущения роста стоимости пассажирских воздушных перевозок;
- совершенствование методики определения количества и отбора назначенных перевозчиков на международные воздушные линии с учетом интенсивности пассажиропотока;
- совершенствование механизмов и повышения эффективности субсидирования региональных 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 в сфере гражданской авиации интеллектуальных транспортных систем;

- разработка социальных стандартов транспортной доступности в региональном и местном авиасообщении и стимулирование их реализации;
- содействие развитию прогулочного и круизного судоходства;
- 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.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны предусматривает следующие изменения.

Предлагается рассмотреть возможность переформулирования Цели 4 Транспортной стратегии в следующей редакции: «Продвижение возможностей транспортного комплекса Российской Федерации на рынках зарубежных стран».

Реализация транзитного и экспортного потенциала страны предполагает приоритетную проработку и выработку мер по использованию преимуществ Евразийской экономической интеграции с учетом Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, а также планов мероприятий («дорожных карт») по осуществлению указанных Основных направлений, продвижение услуг и технологий российского транспортного комплекса на внешнем рынке, а также возможностей национального транспортного образования в условиях углубления взаимодействия в АТР.

В условиях формирования Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС требуется актуализировать мероприятия Транспортной стратегии, связанные с повышением конкурентоспособности российских перевозчиков. Следует проработать новый комплекс мер Транспортной стратегии, касающийся получения российскими перевозчиками преимуществ от реализации Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок.

С учетом вышесказанного в сфере продвижения возможностей транспортного комплекса Российской Федерации на рынках зарубежных стран, интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала России предлагается выполнение следующих мероприятий:

- увеличение объемов транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;
- 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;

- интеграция в современные цифровые безбумажные технологии перевозок и процедур пересечения границ, развитие современных цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение процедур пересечения границ;

- гармонизация с государствами-членами ЕАЭС систем информационного обеспечения рынка транспортных услуг и согласованное внедрение цифровых технологий в сфере международных перевозок;

- 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 российских 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 автотранспортных 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 шоссейных 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;
- гармонизация требований к квалификации персонала транспортного комплекса и программ подготовки кадров для сферы транспорта с учетом международных стандартов.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривает следующие дополнения и изменения.

Предлагается актуализация задач Транспортной стратегии, направленных на развитие комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», 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 мер повышения защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности.

С учетом этого в сфере повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривается выполнение следующих мероприятий:

- в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предлагается актуализация задач повышения качества дорожной сети и совершенствования системы организации дорожного движения,



направленных на повышение безопасности;

- приведение 50,9 % автомобильных дорог регионального значения в нормативное состояние к 2024 году;
- приведение 85 % дорожной сети 104 городских агломераций 83 субъектов Российской Федерации в нормативное состояние к 2024 году;
- 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);
- сокращение к 2024 году протяженности автодорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки на 10 %;
- 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 в целях повышения безопасности дорожного движения в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;
- увеличение на 80 % к 2024 году доли контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения;
- создание системы контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов;
- 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 оснащённости 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 защищённости от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищённости, 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;
- 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 защищённости от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищённости, 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;
- создание и обновление 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;
- 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 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.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду затрагивает следующие задачи и мероприятия.

Актуализация задач Транспортной стратегии должна быть проведена с учетом Климатической доктрины Российской Федерации, утвержденной Распоряжением Президента Российской Федерации от 17.12.2009 № 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.

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

Предлагается выполнение следующих мероприятий:

- модернизация 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;

- обновление существующего парка автотранспортных средств, моторвагонного подвижного состава путем стимулирования приобретения транспортными операторами техники нового поколения, отвечающей высоким международным экологическим стандартам;

- развитие транспортных систем с применением газомоторного топлива, переход к эксплуатации транспортных средств, использующих газомоторное топливо, развитие газозаправочной инфраструктуры вдоль автодорог федерального значения;

- ввод ограничений на использование автотранспортных средств низких экологических классов в городах и городских агломерациях;

- стимулирование замены автобусов на электробусы в российских городах;

- развитие немоторизованных средств передвижения пассажиров;

- внедрение экономичного и экологичного вождения на автотранспортных предприятиях, в том числе с использованием навигационно-информационных систем мониторинга режима вождения;

- создание экономических и правовых условий для переключения пассажиропотоков с личного автотранспорта на системы скоростного рельсового транспорта и скоростные автобусные системы;

- снижение 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);

- 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;
- внедрение практики экономичного вождения, повышение квалификации водителей и машинистов моторвагонного подвижного состава;
- внедрение полуавтономных и автономных транспортных средств и моторвагонного подвижного состава;
- стимулирование совершенствования технологий сбора, хранения и утилизации отходов, в том числе судовых отходов в портах, отработанных шин, сокращения количества не утилизированных отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных и железных дорог;
- оптимизации налогообложения и уровня утилизационных сборов на основе критериев энергоэффективности автотранспортных средств и их экологического воздействия на окружающую среду;
- 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;
- расширение электрифицированных участков железных дорог;
- развитие энергосберегающих технологий и систем на железнодорожном транспорте;
- 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 транспортной техники с двигателями на альтернативных видах топлива, включая газомоторное;
- 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;
- 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 Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA);
- 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);
- 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 мероприятий по предотвращению переноса нежелательных водных организмов с балластными водами судов;
- стимулирование внедрения 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 нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота;
- 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

	<p>для перевалки сыпучих грузов, современными пылегазоулавливающими установками, очистными сооружениями;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– усиление контроля за техническим состоянием речных судов по их экологическим показателям;</li> <li>– предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами;</li> <li>– обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов;</li> <li>– создание на всех бассейнах внутренних водных путей современного природоохранного флота;</li> <li>– оснащение речных портов средствами для защиты окружающей среды, экоаналитическими лабораториями и постами автоматизированного экологического контроля;</li> <li>– проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях;</li> <li>– развитие новых технологий и систем цифровизации транспортно-логистических процессов на внутреннем водном транспорте с использованием цифровых информационно-навигационных сервисов.</li> </ul>
4.4	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></b></p> <p>В настоящее время в 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 Транспортной 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 прогноза социального-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2036 года может быть актуализирована информация, содержащаяся в разделе III действующей Транспортной стратегии «Прогноз</p>

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 2030года».

Индикаторы, помеченные символом (\*), позволяют осуществлять не только ежегодный, но ежеквартальный мониторинг их значений.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по **Цели 1** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы

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;

Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения по объектам, реализуемым в рамках концессионных и инвестиционных соглашений;

Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные 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 использовать следующие целевые индикаторы:

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 (в том числе маршрутных и контейнерных) 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 использовать следующие целевые индикаторы:

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 использовать следующие целевые индикаторы:

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 использовать следующие целевые индикаторы:

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 использовать следующие целевые индикаторы:

Объем выбросов CO<sub>2</sub> на один приведенный тонно-километр по автомобильному и железнодорожному транспорту;

Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный тонно-километр по автомобильному и железнодорожному транспорту;





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;












	<p>Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте.</p> <p>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.</p>
--	--














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				
	1.1.1 Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, %	10,6	11,6 / 4,0	9,6	
	1.1.2 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, %	22,13	30,2 / 30,0	21,63	
	1.1.3 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %	5,09	3,6 / 2,8	3,52	
	1.1.4.1 Доля протяженности внутренних водных путей	75,0	62,0 / 62,0	75,0	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России, %				
	1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км	412,8	1211,8 / 931,2	431,4	
	1.3 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года):				
	1.3.1 федерального значения, тыс. км	2,57	5,5 / 6,7	3,11	
	1.3.1.1 ввод новых участков, тыс. км	0,83	2,1 / 2,7	1,19	
	1.3.1.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	1,74	3,4 / 4,0	1,92	
	1.3.2 регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета), тыс. км	10,3	10,6 / 11,6	11,28	
	1.3.2.1 ввод новых участков, тыс. км	6,0	2,0 / 2,3	6,52	
	1.3.2.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	4,3	8,6 / 9,3	4,76	
	1.4.3 Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км	1088,9	1615,5 / 3678,0	1293,0	
	1.5 Мощность морских портов, млн. тонн в год	1053,3	1108,0 / 1295,0	1104,8	
	1.6 Количество введенных в эксплуатацию после строительства	29,0	85,0 / 91,0	34,0	





№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	и реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц				
1.8 Густота транспортной сети (общего пользования):					
	1.8.1 железные дороги, км/тыс. км <sup>2</sup>	5,051	5,1 / 5,2	5,051	
	1.9.1 Протяженность автомобильных дорог общего федерального значения, тыс. км	53,1	53,9 / 54,8	54,3	
	1.9.2 Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, тыс. км	510,9	496,5 / 496,8	510,4	
	1.10 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %	11,49	6,4 / 9,0	12,21	
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	77,8	83,2 / 85,0	82,8	
	1.11.2 регионального или межмуниципального значения, процентов	43,1	36,0 / 36,0	42,4	
1.12 Перевалка грузов портами России:					
	1.12.1 морскими портами, млн. тонн в год	786,4	767,0 / 782,0	816,5	
	1.12.2 речными портами, млн. тонн в год	138,2	154,9 / 226,0	126,5	
	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	50,0	43,7 / 54,6	50,0	
	1.13.2 с освещаемой и отражательной	39,4	35,7 / 54,6	39,1	










№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	обстановкой, тыс. км				
	Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны*				
	2.2 Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:				
	2.2.1 железнодорожный, процентов	96,7	83,0 / 87,0	97,1	
	2.3 Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн. тонн	9,93	33,8 / 40,0	20,18	
	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	2,8	3,9 / 4,2	3,2	
	2.6 Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего, км в сутки	362,3	302,0 / 303,0	370,1	
	в том числе:				
	2.6.1 контейнеров, км в сутки	490,5	380,0 / 550,0	490,0	
	2.6.2 контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки	703,3	770,0 / 900,0	757,3	
	2.6.3 маршрутных отправок, км в сутки	553,8	417,0 / 419,0	537,9	
	2.7.1 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом, млн. тонн	17,4	18,0 / 25,0	17,96	
	2.7.2 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом, млн. тонн	5,64	6,0 / 6,0	6,56	
	2.8 Средний возраст грузовых транспортных средств:				
	2.8.1 вагонов, лет	12,8	25,6 / 21,3	12,5	
	2.8.2 локомотивов, лет	27,0	27,7 / 26,3	24,8	










№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	2.8.3 автотранспортных средств общего пользования, лет	11,5	11,0 / 10,2	12,18	
	2.8.4 морских судов под российским флагом, лет	30,0	20,2 / 19,6	30,0	
	2.8.5 речных судов, лет	38,0	35,4 / 32,8	39,0	
Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами					
	3.1 Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год	8310,6	8931,0 / 9596,0	8500,0	
	3.1.1 на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	5335,1	5783,0 / 6080,0	5296,1	
	3.1.1.1 в том числе общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год	789,8	1043,0 / 1075,0	777,0	
	3.1.2 на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	837,9	1022,0 / 1145,0	881,7	
	3.1.3 на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	1765,8	1401,0 / 1900,0	1950,1	
	3.1.4 на метро, пасс.-км на 1 человека в год	300,2	358,0 / 369,0	308,9	
	3.1.5 на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	64,7	96,0 / 98,0	58,94	
	3.1.6 на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	3,83	5,0 / 5,0	3,89	
	3.1.7 на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	0,56	0,7 / 0,7	0,39	
	3.2 Индекс гуманитарности транспортной системы	0,41	0,41 / 0,41	0,415	








№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	(отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)				
3.3	Авиационная подвижность населения, число отправок пассажиров на чел. в год	0,71	0,67 / 0,71	0,79	
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, процентов	47,2	47,0 / 47,8	46,8	
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, процентов	15,6	16,2 / 38,5	19,23	
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	20,2	11,0 / 16,0	23,4	
3.7	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам	2551,0	2056,0 / 2156,0	2886,0	






№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года), единиц				
	3.9 Доля отправления пассажиrow из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиrow из аэропортов Российской Федерации, процентов	22,8	31,0 / 31,0	24,9	
3.10.Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:					
	3.10.1 пассажирских вагонов, лет	19,1	18,0 / 17,0	17,6	
	3.10.2 моторвагонного подвижного состава, лет	19,1	15,0 / 14,0	18,0	
	3.10.3 локомотивов, лет	19,0	21,2 / 22,0	18,6	
	3.10.4 автобусов, лет	10,9	9,0 / 8,5	10,59	
	3.10.5 самолетов, лет	15,0	13,0 / 13,0	15,3	
	3.10.6 морских судов, лет	30,0	26,0 / 25,2	31,0	
	3.10.7 речных судов, лет	39,0	36,7 / 34,0	38,0	
	3.11 Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно- коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС, %	54,7	80,0 / 100,0	89,3	
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного					

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
потенциала страны					
4.1	Экспорт транспортных услуг, млрд. долларов США	16,9	25,0 / 27,5	19,2	
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн. тонн	22,8	42,0 / 58,2	25,25	
4.2.1	железнодорожный транспорт, млн. тонн	21,6	40,1 / 56,0	23,8	
4.2.1.1	из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20- футовом эквиваленте	414,0	640,0 / 910,0	553,0	
4.2.2	автомобильный транспорт, млн. тонн	1,2	1,5 / 2,2	1,45	
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн. тонн	58,3	75,6 / 71,9	64,0	
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, процентов	45,0	46,0 / 49,0	45,1	
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	13,0	15,5 / 10,6	12,3	
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	55,4	92,0 / 79,0	52,6	




№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года, процентов				
	5.1.3 снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, процентов	78,3	88,5 / 74,6	64,52	
	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	6,33	70,0 / 100,0	32,81	
	5.1.4.2 по морскому транспорту, процентов	11,71	42,0 / 50,0	27,39	
	5.1.4.3 по внутреннему водному транспорту, процентов	11,71	73,0 / 86,0	27,39	
	5.1.4.4 по железнодорожному транспорту, процентов	7,8	4,8 / 5,2	11,74	
	5.1.4.5 по дорожному хозяйству, процентов	17,74	75,3 / 81,3	27,72	
	5.1.4.6 по метрополитену, процентов	20,0	74,0 / 84,0	27,78	
	5.3 Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц	246,0	119,0 / 221,0	301,0	
	5.4 Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км	4923,2	2719,0 / 2838,0	6589,8	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	5.5 Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, процентов	8,7	15,0 / 12,2	8,1	
	5.6 Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на 1 полет) по отношению к уровню 2010 года	80,8	93,0 / 84,0	84,6	
	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	183,0	97,0 / 100,8	222,0	
	5.8 Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, процентов	78,0	92,0 / 92,0	78,0	
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду					
6.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):					
	6.2.1 автомобильный транспорт, процентов	94,7	84,0 / 82,0	103,6	
	6.2.2 железнодорожный транспорт, процентов	68,0	80,0 / 78,0	91,14	
	6.4 Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими	2,78	21,0 / 24,0	2,94	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств, процентов				
	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	67,0	42,0 / 44,0	67,0	
	В Приложении 4 представлены также значения основных объемных показателей перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2016-2018 годах.				
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, 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)				
	6.2.1 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), процентов	94,7	84,0 / 82,0	103,6	
	6.2.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню	68,0	80,0 / 78,0	91,14	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	2011 года);, процентов				

\*Сведения по фактическим значениям индикаторов 2.5.1 Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении), тыс. приведенных т-км на1 человека в год и.5.2 «Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении), тыс. рублей на 1 человека) за 2018 год будут представлены после получения соответствующей информации в сроки, предусмотренные Федеральным планом статистических работ (29.09.2019 г.)

-  - улучшение ситуации в отрасли по сравнению с предыдущим годом;
-  - ситуация не изменилась (или плановое значение достигнуто, но в меньшей степени чем в предыдущем году, либо фактическое значение лучше, чем в предыдущем году, но план по-прежнему не достигнут)
-  - ухудшение ситуации по сравнению с предыдущим годом.

6. 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, обеспечивающее реализацию Транспортной стратегии, за счет средств федерального бюджета в 2018 году осуществлялось на основании Федерального закона от 06 декабря 2017 г. № 362-ФЗ «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 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 2018 год в размере 977,4 млрд. рублей. Кассовые расходы составили 924,4 млрд. рублей или 94,6 % от доведенных объемов.</p> <p>Основными направлениями бюджетного финансирования расходов в сфере транспорта являлись:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта;</li> <li>– поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии;</li> <li>– развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>– обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации.</li> </ul> <p>Минтранс России являлся ответственным исполнителем Государственной программы «РТС», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596.</p> <p>Кроме того, Минтранс России и находящиеся в его ведении федеральная служба и федеральные агентства в 2019 году являются соисполнителями или участниками еще 13 государственных программ.</p> <p>Исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках Государственных программ Российской Федерации: «РТС», «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 расходов в сфере транспорта являлись:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие транспортной инфраструктуры;</li> <li>– обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта;</li> <li>– поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии;</li> <li>– обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации.</li> </ul> <p><u>Развитие транспортной инфраструктуры</u></p> <p>На реконструкцию и строительство федеральных автомобильных дорог</p>

и искусственных сооружений на данных дорогах направлено 194,0 млрд. рублей, в том числе 117,2 млрд. рублей - Федеральным дорожным агентством (без учета строительства транспортного перехода через Керченский пролив) и 76,7 млрд. рублей Государственной компанией «Российские автомобильные дороги».

По итогам строительного сезона 2018 года на сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения завершены после строительства и реконструкции участки общей линейной протяженностью свыше 500 км.

В рамках оказания поддержки субъектам Российской Федерации в развитии региональных и местных дорожных сетей в 2018 году из федерального бюджета выделены межбюджетные трансферты общим объемом 101,0 млрд. рублей, в том числе субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках государственной программы «РТС», ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2020 года», ГП «Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы».

На автомобильных дорогах регионального и местного значения в 2018 году с софинансированием за счет средств федерального бюджета, завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью свыше 900 км.

При реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году осуществлялись дорожные работы на территории 38 крупных городских агломераций в 36 субъектах Российской Федерации. В целом на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети указанных городских агломераций завершено приведение в нормативное состояние участков общей протяженностью 31.45 тыс. км.

Реализованные мероприятия обеспечили достижение следующих значений показателей:

- протяженность дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, составила 62,3 % от общей протяженности дорожной сети;

- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети городских агломераций сокращено до 30,4 %.

В рамках государственной программы «РТС», ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2020 года», ГП «Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы» на развитие дорожного хозяйства в регионах были предоставлены субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации в размере 16,4 млрд. рублей.

В 2018 году средства федерального бюджета в размере 61,1 млрд. рублей были направлены на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В рамках реализации ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта» в 2018 году введено 263,2 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

Основным направлением бюджетного финансирования в сфере воздушного транспорта является улучшение технической оснащенности объектов наземной инфраструктуры в аэропортах. В 2018 году на строительство и реконструкцию взлетно-посадочных полос, создание систем светосигнального оборудования, других объектов наземной базы аэропортов, модернизацию средств организации воздушного движения направлено 17,8 млрд. рублей. Финансирование осуществлялось в рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

В 2018 году введено в эксплуатацию после реконструкции 6 взлетно-



посадочных полос в аэропортах Храброво (г. Калининград), Курумоч (г. Самара), Улан-Удэ, Норильск, Баратаевка (г. Ульяновск), Стригино (г. Нижний Новгород). Кроме того, завершена реконструкция (строительство) 2 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры.

Объем финансирования мероприятий ведомственных проектов «Развитие инфраструктуры морского транспорта» и «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» составил в 2018 году соответственно 7,3 млрд. руб. и 5,6 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 2018 году доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности составила 7,8% и доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности составила 0,3 процента.

В рамках реализации ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры морского транспорта» осуществлен ввод в эксплуатацию объектов по развитию морской портовой инфраструктуры, в результате которого были увеличены производственные мощности морских портов на 51,5 млн. тонн.

Объем финансирования мероприятий ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012 - 2020 годы» составил в 2018 году 1,2 млрд. рублей.

Поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии

В целях обеспечения поддержания объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии бюджетные ассигнования в 2018 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 2018 году 288,0 млрд. рублей.

В 2018 году были выделены субсидии Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в размере 22,1 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 требованиямк транспортно-эксплуатационным показателям, в 2018 году до 82,8 % 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 2018 году 18,8 млрд. рублей.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой составила 38,5 %.

Обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в

сферетранспорта

В 2018 году в составе бюджетных ассигнований значительную долю составили средства на предоставление субсидий организациям транспорта для обеспечения выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта.

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.

На эти цели из федерального бюджета в 2018 году выделено 9,8 млрд. рублей.

Субсидии организациям железнодорожного транспорта предоставлялись также на перевозку учащихся железнодорожным транспортом в дальнем следовании (1,5 млрд. рублей).

В 2018 году в бюджете были выделены средства в размере 36,8 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 - 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 2018 году почти 7,0 млрд. рублей.

По предварительным данным в рамках двух программ субсидирования воздушных перевозок перевезено 1,4 млн. пассажиров, из них объем перевозок по маршрутам с/на территорию Дальнего Востока - 488,5 тыс. пассажиров.

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 2018 году в размере 6,0 млрд. рублей.

Объем использованных бюджетных ассигнований, выделенных в 2018 году на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, составил 924 472,8 млн. руб.

Таблица 6.1

Данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств на реализацию пилотной Государственной программы «РТС»

Наименование Государственной программы, направления (подпрограммы), проекта (программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источник ресурсного обеспечения	План (тыс. руб.)	Факт (тыс. руб.)
«РТС»	всего	2 067 758 856,61	1 331 247 826,04
	федеральный бюджет	799 213 868,90	813 674 839,61
	средства Фонда национального	116 466 237,00	49 000 000,00

	<i>благосостояния</i>		
	(1) консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	666 071 835,00	37 370 015,20
	(3) средства юридических лиц	486 006 915,71	431 202 971,23
	в том числе:		
	ОАО «РЖД»	224 521 494,30	297 611 691,10
	ГК «Автодор»	144 414 421,41	66 378 335,93
Направление (подпрограмма) «Железнодорожный транспорт»	всего	368 953 911,40	436 013 412,28
	федеральный бюджет	82 105 717,10	116 189 992,18
	средства Фонда национального благосостояния	50 000 000,00	20 000 000,00
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	10 828 000,00	0,00
	средства юридических лиц	226 020 194,30	299 823 420,10
	в том числе:		
	средства ОАО «РЖД»	224 521 494,30	297 611 691,10
Проектная часть			
Ведомственный проект 1.В1 «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	всего	313 196 784,30	379 358 166,53
	федеральный бюджет	27 847 290,00	61 746 475,43
	средства Фонда национального благосостояния	50 000 000,00	20 000 000,00
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	10 828 000,00	0,00
	средства юридических лиц	224 521 494,30	297 611 691,10
	в том числе:		
	средства ОАО «РЖД»	224 521 494,30	297 611 691,10
Процессная часть			
Основное мероприятие 1.1 «Компенсация потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов»	федеральный бюджет	48 185 706,10	48 101 754,99
Основное мероприятие 1.2 «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	федеральный бюджет	0,00	211 480,19
Основное мероприятие 1.3 «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	всего	7 571 421,00	8 342 010,58
	федеральный бюджет	6 072 721,00	6 130 281,58
	средства юридических лиц	1 498 700,00	2 211 729,00
Направление (подпрограмма) «Дорожное хозяйство»	всего	1 452 794 623,11	726 479 776,10
	федеральный бюджет	589 835 429,70	593 764 758,27
	средства Фонда национального благосостояния	66 466 237,00	29 000 000,00
	средства ГК «Автодор»	144 414 421,41	66 378 335,93
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	652 078 535,00	37 336 681,90
Проектная часть			
Ведомственный проект 2.В1 «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	федеральный бюджет	113 228 260,20	106 007 470,20
Ведомственный проект 2.В2 «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	всего	279 789 741,00	157 762 783,69

находящихся в доверительном управлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги»			
	федеральный бюджет	86 298 600,00	76 361 484,87
	средства Фонда национального благосостояния	66 466 237,00	29 000 000,00
	средства ГК «Автодор»	127 024 904,00	52 401 298,82
Приоритетный проект 2.П1 «Безопасные и качественные дороги»	всего	61 250 000,00	64 408 278,10
	федеральный бюджет	31 250 000,00	31 144 675,40
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	30 000 000,00	33 263 602,70
Процессная часть			
Основное мероприятие 2.1 «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	федеральный бюджет	293 872 043,20	293 414 662,49
Основное мероприятие 2.3 «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	федеральный бюджет	18 124 225,90	17 880 575,73
Основное мероприятие 2.4 «Содействие развитию автомобильных дорог субъектов Российской Федерации»	всего	644 709 144,60	48 973 014,37
	федеральный бюджет	22 630 609,60	44 899 935,17
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	622 078 535,00	4 073 079,20
Основное мероприятие 2.5 «Осуществление Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» деятельности по доверительному управлению федеральными автомобильными дорогами общего пользования»	всего	41 821 208,21	38 032 991,52
	федеральный бюджет	24 431 690,80	24 055 954,41
	средства ГК «Автодор»	17 389 517,41	13 977 037,11
Направление (подпрограмма) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	всего	84 580 765,70	84 813 510,11
	федеральный бюджет	55 290 465,70	46 647 729,81
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	2 979 900,00	33 333,30
	средства юридических лиц	26 310 400,00	38 132 447,00
Проектная часть			
Ведомственный проект 3.В1 «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	всего	54 351 283,40	56 011 162,21
	федеральный бюджет	25 060 983,40	17 845 381,91
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	2 979 900,00	33 333,30
	средства юридических лиц	26 310 400,00	38 132 447,00
Процессная часть			
Основное мероприятие 3.1 «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	федеральный бюджет	22 443 227,00	22 195 956,72
Основное мероприятие 3.2 «Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в	федеральный бюджет	3 286 883,80	3 301 210,29

районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»			
Основное мероприятие 3.3 «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	федеральный бюджет	1 128 656,30	1 125 433,26
Основное мероприятие 3.4 «Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них»	федеральный бюджет	296 758,90	489 016,08
Основное мероприятие 3.5 «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	федеральный бюджет	3 073 956,30	1 690 731,56
Направление (подпрограмма) «Морской и речной транспорт»	всего	127 582 131,00	56 644 083,53
	федеральный бюджет	50 244 631,00	32 183 400,33
	средства юридических лиц	77 337 500,00	24 460 683,20
Проектная часть			
Ведомственный проект 4.В1 «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	всего	90 416 731,80	26 715 116,62
	федеральный бюджет	18 079 231,80	7 254 433,42
	средства юридических лиц	72 337 500,00	19 460 683,20
Ведомственный проект 4.В2 «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	всего	18 245 677,10	10 552 947,91
	федеральный бюджет	13 245 677,10	5 552 947,91
	средства юридических лиц	5 000 000,00	5 000 000,00
Процессная часть			
Основное мероприятие 4.1 «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	федеральный бюджет	766 289,70	758 568,10
Основное мероприятие 4.2 «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	федеральный бюджет	403 030,90	445 288,20
Основное мероприятие 4.3 «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	федеральный бюджет	17 167 984,40	17 573 500,30
Основное мероприятие 4.4 «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	федеральный бюджет	582 417,10	598 662,40
Направление (подпрограмма) «Надзор в сфере транспорта»	федеральный бюджет	4 161 135,50	4 860 920,84
Проектная часть			
Ведомственный проект 5.В1 «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	федеральный бюджет	238 894,40	238 866,00
Процессная часть			
Основное мероприятие 5.1 «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	федеральный бюджет	3 922 241,10	4 622 054,84
Направление (подпрограмма) «Обеспечение реализации Государственной программы «РТС»	федеральный бюджет	5 462 313,80	7 060 385,97
Процессная часть			
Основное мероприятие 8.1	федеральный бюджет	5 392 313,80	7 045 460,97

«Управление реализацией Программы»			
Основное мероприятие 8.4 «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»	федеральный бюджет	70 000,00	14 925,00
Направление (подпрограмма) «Комплексное развитие транспортных узлов»	всего	24 223 976,10	15 375 737,21
	федеральный бюджет	12 114 176,10	12 967 652,21
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	185 400,00	0,00
	средства юридических лиц	11 924 400,00	2 408 085,00
Проектная часть			
Ведомственный проект Ж.В1 «Реализация инвестиционных проектов по развитию транспортных узлов»	всего	24 212 426,10	15 364 237,21
	федеральный бюджет	12 102 626,10	12 956 152,21
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	185 400,00	0,00
	средства юридических лиц	11 924 400,00	2 408 085,00
Процессная часть			
Основное мероприятие Ж.2 «Научное обеспечение комплексного развития транспортных узлов»	федеральный бюджет	11 550,00	11 500,00

Таблица 6.1.1

Данные об использовании бюджетных ассигнований, выделенных в 2018 году на реализацию мероприятий на реализацию мероприятий других государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, (млн. рублей)

Наименование расходов	Подлежит финансированию в 2018 году	Кассовое исполнение за январь-декабрь 2018 года
<b>Другие государственные программы</b>	<b>114 582,7</b>	<b>110 798,0</b>
ГП «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения»	223,4	223,4
ГП «Космическая деятельность России на 2013-2020 годы» ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы»	1 358,7	1 161,0
ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013- 2030 годы»	130,0	126,1
ГП «Развитие внешнеэкономической деятельности»	6 919,6	6 048,2
ГП «Социально-экономическое развитие республики Крым и г. Севастополя на период до 2020 года»	64 516,3	63 931,0
ПП «Защита и охрана Государственной границы Российской Федерации»	130,6	108,4
ГП «Развитие образования» и ГП «Социальная поддержка граждан»	20 099,2	20 098,1
ГП развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы	11 098,8	10 419,9
ГП «Социально-экономическое развитие Калининградской области»	8176,1	6 756,3
ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года»	1 062,3	1 062,3
ГП «Развитие здравоохранения»	608,7	608,7
ГП «Информационное общество(2011- 2020годы)»	39,4	35,6
ГП «Развитие культуры и туризма» на 2013- 2020 годы»	36,1	36,1
ГП РФ «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации»	155,1	154,5
Прочие	28,4	28,4

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, а также об источниках финансирования инвестиций с основной капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 7.1</p> <p>Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии за 2018 год</p> <table border="1" data-bbox="363 869 1481 1093"> <thead> <tr> <th>№ п/п</th> <th>Наименование направления</th> <th>Объем бюджетного финансирования</th> <th>Источник информации</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7.1</td> <td>Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2018 год</td> <td>431 202 971,3 тыс.руб.</td> <td>Отчет по ГП «РТС» за 2018 год</td> </tr> <tr> <td>7.3</td> <td>Внебюджетные инвестиции</td> <td>677567560 тыс.руб.</td> <td>Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2018 год</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Таблица 7.3</p> <p>Источники финансирования инвестиций в основной капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства за январь - декабрь 2018 года</p> <p style="text-align: right;">млн. руб.</p> <table border="1" data-bbox="311 1328 1481 2063"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">Вне-бюджетные инвестиции и всего</th> <th rowspan="2">Собственные средства</th> <th rowspan="2">Привлеченные внебюджетные средства</th> <th colspan="6">в том числе:</th> </tr> <tr> <th>кредиты банков</th> <th>заемные средства других организаций</th> <th>инвестиции из-за рубежа</th> <th>средства гос. вне-бюджетных фондов</th> <th>средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства</th> <th>прочие</th> </tr> <tr> <th>А</th> <th></th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>15</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ (без почтовой связи и трубопроводного транспорта)</td> <td>677 568</td> <td>467 434</td> <td>210 134</td> <td>43 612</td> <td>19 100</td> <td>5 963</td> <td>0</td> <td>2 029</td> <td>139 434</td> </tr> <tr> <td>Деятельность железнодорожного транспорта</td> <td>230 158</td> <td>102 767</td> <td>127 391</td> <td>348</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>117 330</td> </tr> <tr> <td>в том числе междугородные и международные пассажирские перевозки</td> <td>95 973</td> <td>73 100</td> <td>22 873</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22 760</td> </tr> <tr> <td>в том числе грузовые перевозки</td> <td>134 185</td> <td>29 667</td> <td>104 518</td> <td>348</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>94 570</td> </tr> <tr> <td>Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта</td> <td>31 607</td> <td>28 856</td> <td>2 751</td> <td>1 112</td> <td>224</td> <td></td> <td>...</td> <td>...</td> <td>775</td> </tr> <tr> <td>Деятельность водного</td> <td>54 553</td> <td>54 050</td> <td>504</td> <td>157</td> <td>289</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table>									№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации	7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2018 год	431 202 971,3 тыс.руб.	Отчет по ГП «РТС» за 2018 год	7.3	Внебюджетные инвестиции	677567560 тыс.руб.	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2018 год		Вне-бюджетные инвестиции и всего	Собственные средства	Привлеченные внебюджетные средства	в том числе:						кредиты банков	заемные средства других организаций	инвестиции из-за рубежа	средства гос. вне-бюджетных фондов	средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства	прочие	А		2	3	4	6	7	12	13	15	ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ (без почтовой связи и трубопроводного транспорта)	677 568	467 434	210 134	43 612	19 100	5 963	0	2 029	139 434	Деятельность железнодорожного транспорта	230 158	102 767	127 391	348					117 330	в том числе междугородные и международные пассажирские перевозки	95 973	73 100	22 873						22 760	в том числе грузовые перевозки	134 185	29 667	104 518	348					94 570	Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	31 607	28 856	2 751	1 112	224		...	...	775	Деятельность водного	54 553	54 050	504	157	289				58
№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации																																																																																																								
7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2018 год	431 202 971,3 тыс.руб.	Отчет по ГП «РТС» за 2018 год																																																																																																								
7.3	Внебюджетные инвестиции	677567560 тыс.руб.	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2018 год																																																																																																								
	Вне-бюджетные инвестиции и всего	Собственные средства	Привлеченные внебюджетные средства	в том числе:																																																																																																							
				кредиты банков	заемные средства других организаций	инвестиции из-за рубежа	средства гос. вне-бюджетных фондов	средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства	прочие																																																																																																		
А		2	3	4	6	7	12	13	15																																																																																																		
ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ (без почтовой связи и трубопроводного транспорта)	677 568	467 434	210 134	43 612	19 100	5 963	0	2 029	139 434																																																																																																		
Деятельность железнодорожного транспорта	230 158	102 767	127 391	348					117 330																																																																																																		
в том числе междугородные и международные пассажирские перевозки	95 973	73 100	22 873						22 760																																																																																																		
в том числе грузовые перевозки	134 185	29 667	104 518	348					94 570																																																																																																		
Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	31 607	28 856	2 751	1 112	224		...	...	775																																																																																																		
Деятельность водного	54 553	54 050	504	157	289				58																																																																																																		

транспорта									
Деятельность воздушного и космического транспорта	26 071	25 693	378	...	...				106
Вспомогательная транспортная деятельности складское хозяйство	285 045	217 372	67 673	31 938	11 669	2 417		...	20 283
* Сведения составлены на основе Формы П-2 (Таблица Инв-5бсм)									



### Итоги реализации мероприятий Транспортной стратегии

Сведения о конкретных результатах реализации в 2018 году основных мероприятий и крупных инвестиционных проектов Транспортной стратегии представлены ниже в Таблице 1.1. Таблица содержит информацию о предусмотренном финансировании, освоении средств, кассовых и фактических расходах, уровне технической готовности всего проекта или его части, плановых и фактических сроках их реализации.

Источниками информации по мероприятиям являются сведения отчетов: сведения Формы № 1 «Аналитическая справка», Форм №№ 3 и 3а «Результаты реализации программных мероприятий по направлению «капитальные вложения» за 2018 год в рамках ФЦП «РТС», Формы № 5 «Результаты реализации программных мероприятий по направлению «прочие нужды» за 2018 год в рамках ФЦП «РТС», Формы № 8 «Информация о результатах реализации ключевых программных мероприятий ФЦП «РТС» за 2018 год», Формы № 9 «Ключевые программные мероприятия на 2019 год ФЦП «РТС», интегрированной в Государственную программу «РТС)», сведения Формы С-2 «Сведения о ходе строительства строек и объектов, включенных в Федеральную адресную инвестиционную программу» за 2018 год, о ходе реализации федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года» за 2018 год, о ходе реализации мероприятий подпрограммы «Железнодорожный транспорт» ФЦП «РТС» за 2018 год, об итогах выполнения ФАИП за 2018 год по мероприятиям федеральной целевой программы «Социально - экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» и Государственной программы «РТС», а также отчеты подведомственных агентств о выполнении Государственной программы «РТС», Федерального казенного учреждения «Ространсmodernизация», сводный отчет Росавтодор и ГК «Автодор».

Конкретные результаты реализации в 2018 году основных мероприятий и проектов,  
предусмотренных Транспортной стратегией  
(в Приложении № 6 к Транспортной стратегии)

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»</b>							
<b>Крупные комплексные инвестиционные проекты</b>							
<b>I. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>							
<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>							
<b>1.</b>	<b>Комплексное развитие Мурманского транспортного узла:</b> <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры.</i> <b>в том числе:</b>	5 301,09	6 201,70	5 701,22	<b>41,0%</b>	<b>2011-2020</b> <b>годы</b>  2011-2021** годы 2014 год - начало строительства	На объекте продолжены: - буровзрывные работы, - работы по переустройству инженерных сетей, - работы по строительству железнодорожного мостового перехода через р. Тулома. На объекте автодорожный мост через р. Кола ведутся работы по сооружению опор и подпорных стен. Производятся работы по сооружению водопропускных труб.
1.1	федеральный бюджет	4 201,09	4 201,09	3 700,61			
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
1.3	внебюджетные источники	1 100,00	2 000,61	2 000,61			
<b>2.</b>	<b>Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край).</b> <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры</i> <b>в том числе:</b>	8 853,19	418,41	420,72	<b>29,3%</b>	<b>2010-2020</b> <b>годы</b>  2010-2022** годы 2011 год - начало строительства	В 2015 году строительно-монтажные работы на объекте Разъезд 9 км полностью завершены.
2.1	федеральный бюджет	88,39	10,93	13,24			
2.2	бюджеты субъектов РФ	185,40	0,00	0,00			
2.3	внебюджетные источники	8 579,40	407,48	407,48			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
3.	<b>Создание сухогрузного района морского порта Тамань:</b> - развитие железнодорожной инфраструктуры <b>в том числе:</b>	8 805,17	8 719,42	11 398,80	<b>61,7%</b>	<b>2011-2020</b> <b>годы</b>  2011-2021** годы 2014 год - начало строительства	<u>Выполнены работы:</u> - строительство станции Вышестеблиевская (общая готовность около 68%); - строительство на перегоне ст. Вышестеблиевская (0 км) - обгонный пункт (22 км), завершены работы по строительству 2-х металлических мостов; - строительство на обгонном пункте 22 км, где осуществлена укладка (на 71%) и балластировка (на 39%) пути и стрелочных переводов (на 86%), завершается строительство контактной сети (на 54%); - строительство на участке 23 км - 29 км, где выполнено устройство контактной сети (полностью), завершена укладка (на 98%) и балластировка (на 68%) пути, завершается строительство железнодорожного путепровода на ПК 237 (на 95%), автодорожного путепровода на ПК 267 (на 95%), железнодорожного моста на ПК 277 (на 96%); - строительство станции Тамань-Пассажирская, где завершена укладка (на 30%) и балластировка (на 34%) пути, укладка стрелочных переводов (на 16%), завершено строительство пешеходного тоннеля на ПК 323 (на 90%), железнодорожного путепровода на ПК 329 (на 70%), контактной сети (на 25%); - строительство на перегоне ст. Тамань-Пассажирская (36 км) - восточный вход транспортного перехода. Целевая задача 2018 года выполнена, движение рабочих поездов по железнодорожному подходу со стороны Таманского полуострова для укладки и балластировки верхнего строения пути на транспортном переходе через Керченский пролив открыто с июля 2018 года.
3.1	федеральный бюджет	8 805,17	8 719,42	11 398,80			
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
4.	<b>Развитие транспортного узла «Восточный - Находка» (Приморский край):</b> - развитие железнодорожной и морской инфраструктуры <b>в том числе:</b>	124,71	24,71	24,71	<b>18,5%</b>	<b>2010-2020</b> <b>годы</b>  2010-2024** годы 2014 год - начало строительства	Осуществлялись работы по охране имущества строящегося объекта. Проведены работы по обеспечению прочности, устойчивости и сохранности конструкций, оборудования и материалов, и безопасности объекта и строительной площадки во избежание потери результатов ранее выполненных и оплаченных работ и конструкций гидротехнических сооружений.
4.1	федеральный бюджет	24,71	24,71	24,71			
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
4.3	внебюджетные источники	100,00	0,00	0,00			
5.	<b>Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан).</b>	0,00	0,00	0,00	<b>100 %</b>	<b>2009- 2014</b> <b>годы</b> ----- <b>2010-2015</b> <b>годы</b> – фактический	Строительно-монтажные работы завершены в 2015 году. Объект будет введен в эксплуатацию в 2019 году. Получено разрешение Минстроя России от 14.11.2018 № 16-20-0790-2018МС на ввод объекта в эксплуатацию

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>в том числе:</b>					период стадии строительства	
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			
<b>6.</b>	<b>Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра</b> <b>в том числе:</b>	0,00	0,00	0,00	<b>2,8 %</b>	<b>2011- 2020 годы</b> ----- <b>2011-2021 годы</b> – фактический период стадии строительства ----- <b>2010 год</b> – начало проектирования	Разработанная проектная документация по комплексному проекту (объекты федеральной собственности и объекты частных инвесторов) прошла государственную экспертизу и получила положительные заключения 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.
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	0,00	0,00	0,00			
* в соответствии с отчетными сведениями о вложениях в объекты недвижимого имущества, объектах незавершенного строительства, а также официальными ответами на запросы ФКУ «Ространсmodernизация» от частных инвесторов и компаний-операторов портов.							
** в соответствии с ФЦП «РТС» (в ред. 20.09.2017) и Государственной программой «РТС», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596, а также комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р.							
<b>Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»</b>							
<b>1. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>							
<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>							
<b>1.</b>	<b>Комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива.</b>	11 152,30	8 071,69	9 087,24	<b>74,4 %</b>	<b>2003 – 2020 годы</b>	В 2018 году введены в эксплуатацию объекты: пункт технического осмотра локомотивов ст. Лужская-Сортировочная; цифровая система технологической радиосвязи стандарта GSM-R сортировочной горки и парка прибытия ст. Лужская-Сортировочная; установка оборудования механизированного пункта отцепочного ремонта вагонов; вынос инженерных сетей ОАО «РЖД» при строительстве путепровода в месте

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>в том числе:</b>						
1.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00			<p>пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина 2»;</p> <p>PALAS (выправка путей Лужского железнодорожного узла в проектное положение – 95,6 км);</p> <p>автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии (АСКУЭ) в тяговых подстанциях Веймарн, Котлы, Вруда, Елизаветино, Лужская;</p> <p>связь в тяговых подстанциях Веймарн, Котлы, Вруда, Елизаветино;</p> <p>система промышленного видеонаблюдения в парках станций Лужская и Гатчина-Балтийская;</p> <p>дом отдыха локомотивных бригад на ст. Лужская-Сортировочная (водоснабжение, водоотведение, теплоснабжение);</p> <p>механизированный пункт ремонта вагонов ст. Лужская-Сортировочная (верхнее строение подъездных путей – 1, 865 м, 2 комплекта стрелочных переводов, земляное полотно подъездного пути – 28,7 тыс. м3);</p> <p>внешнего энергоснабжения участка Мга – Гатчина (тяговые подстанции Ульяновка и Владимирская; парк прибытия и соединительные пути – 21,17 км станционных путей, сети низкого напряжения, наружного освещения и др.).</p> <p><u>Выполнены работы:</u></p> <p><b>По строительству базы восстановительного поезда:</b></p> <p>устройство перегородок служебно-технического здания на 90 %;</p> <p>прокладка внешних инженерных сетей на 40 %;</p> <p>укладка железобетонных водоотводных лотков выполнена на 40 %;</p> <p>отсыпка земляного полотна выполнена на 60%;</p> <p>отделочные работы (штукатурные) на 60%.</p> <p><b>По строительству дополнительного соединительного пути с путепроводной развязкой на перегоне Лужская-Сортировочная – Лужская-Северная:</b> выполнены замена плетей и монтаж контактной сети.</p> <p><b>По строительству соединительного железнодорожного пути на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Восточная – Лужская-Генеральная:</b></p> <p>выполнено сооружение земляного полотна;</p> <p>уложено 2 из 3 водопропускных труб на ПК 7303 – ПК 601;</p> <p>сооружены: одна железнодорожная эстакада и четыре путепровода.</p> <p><b>По строительству станции Лужская-Генеральная на полное развитие и соединительного пути Лужская-Нефтяная – Лужская-Генеральная</b> выполнены:</p> <p>выемка земляного полотна под железнодорожные пути (выполнено 1 350 тыс. м<sup>3</sup> из 1 596,6 тыс. м<sup>3</sup>/с учетом объемов выемки ЗП под автодорогу);</p> <p>отсыпка земляного полотна под железнодорожные пути (выполнено 10,5 тыс. м<sup>3</sup> из 127,6 тыс. м<sup>3</sup>);</p> <p>укрепление откосов выемок (выполнено 130 тыс. м<sup>2</sup> из 186 тыс. м<sup>2</sup>).</p> <p><b>По строительству станции Лужская-Восточная:</b></p> <p>Выполнены работы:</p> <p>бетонирование фундамента водопропускной трубы;</p> <p>отсыпка земляного полотна (выполнено 19 тыс. м<sup>3</sup> из 86,0 тыс. м<sup>3</sup>);</p>
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
1.3	внебюджетные источники	11 152,30	8 071,69	9 087,24			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
							срезка растительного слоя.
2.	<b>Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова.</b> <b>в том числе:</b>	0,00	402,50	631,81	<b>96%-</b>	<b>2020 год</b> - завершение строительства	В 2018 году выполнены работы: по устройству бесстыкового пути на 2-х перегонах (Варениковская – Юровский и Юровский – Красная Стрела), введенных в звеньевом исполнении.
2.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00			
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
2.3	внебюджетные источники	0,00	402,50	631,81			
3.	<b>Электрификация линий Таманского полуострова.</b> <b>в том числе:</b>	1 876,80	6 121,25	7 813,50	-	<b>2020 год</b> - завершение строительства	Выполнены работы: установка 2500 опор контактной сети из 2500 предусмотренных по плану; земляные работы в объеме 20 тыс. м <sup>3</sup> .
3.1	федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00			
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
3.3	внебюджетные источники	1 876,80	6 121,25	7 813,50			
4.	<b>Строительство железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив.</b> <b>в том числе:</b>	10 977,41		8385,56	<b>47,4%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	Выполнялись работы по строительству железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив.
4.1	федеральный бюджет	10 977,41	10 977,41	8385,56			
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
5.	<b>Строительство пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия).</b> <b>в том числе:</b>	1 951,03	1841,92	1942,36	<b>94,3%</b>	<b>2020 год</b> - завершение строительства	В 2018 году выполнены работы: строительно-монтажные работы по устройствам сигнализации, централизации, блокировки и связи; все земляные и бетонные работы (кабельные переходы под железнодорожными путями, траншеи, котлованы под фундаменты светофоров, железобетонные фундаменты мачт связи, опоры двухсторонней парковой связи, укладка кабелей СЦБ и связи); монтаж антенно-мачтовых сооружений связи; монтаж напольного и постового оборудования; строительство искусственных сооружений. достроены: здание железнодорожного пассажирского вокзала, здание поста электрической централизации;
5.1	федеральный бюджет	1 951,03	1841,92	1942,36			
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			ведется обустройство: зданий грузового двора, объединенной эксплуатационной ремонтной базы, базы хранения и слива горюче-смазочных материалов; электроснабжение объектов станции.
<b>6.</b>	<b>Комплексная реконструкция участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская.</b> <b>в том числе:</b>	4 595,00	1 022,61	1 036,23	-	<b>2020 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> устройство земляного полотна в объеме 17,7 тыс. м <sup>3</sup> ; укладка пути протяженностью 3,6 км; балластировка пути в объеме 21,7 тыс. м <sup>3</sup> ; реконструкция 1 переезда.
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	4 595,00	1 022,61	1 036,23			
<b>7.</b>	<b>Строительство новой линии Лосево-Каменногорск (перенос груз.движения к портам Финского залива на направление Ручьи-Петяярви-Каменногорск-Выборг 2этап).</b> <b>в том числе:</b>	1 792,40	1219,09	1219,09	<b>97,8%-</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	Выполнялись работы 2-го этапа по строительству новой линии Лосево-Каменногорск (перенос грузового движения к портам Финского залива на направление Ручьи-Петяярви-Каменногорск-Выборг.
7.1	федеральный бюджет	1 792,40	1219,09	1219,09			
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
7.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>8</b>	<b>Строительство новой линии железной дороги Нарын – Лугокан, участок: станция Нарын 1 (Борзя) – станция Газимурский завод. I этап.</b> <b>в том числе:</b>	332,73	332,73	332,73	<b>96,5%-</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	Выполнялись работы 1-го этапа по строительству новой линии железной дороги Нарын – Лугокан, участок: станция Нарын 1 (Борзя) – станция Газимурский завод.
8.1	федеральный бюджет	118,34	118,34	118,34			
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
8.3	внебюджетные источники	214,39	214,39	214,39			

*Подпрограмма «Автомобильные дороги»*

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
<p><b>1. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b></p> <p><i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i></p> <p><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></p> <p><i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих её пропускную способность.</i></p> <p><i>Задача 1.4. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения</i></p>							
1.	Реконструкция участков автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург - граница с Эстонской Республикой <b>в том числе:</b>	2 615 416,50	2 461 700,50	1 901 946,90	77,0 %	2011-2024годы	В 2018 году осуществляется реконструкция участка дороги км 31+440 - км 54+365 в Ленинградской области. Уровень технической готовности объекта – 48%.
1.1	федеральный бюджет	2 615 416,50	2 461 700,50	1 901 946,90			
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 от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска <b>в том числе:</b>	11 599 066,20	11 430 501,90	11 430 501,90	86,7 %	2010-2024годы	В 2018 году введены в эксплуатацию участки км 57+550 - км 81+000 в Ленинградской области (разрешение на ввод: по этапу 1.1 - № 47-000-084-2018-ФДА/33, по этапам 1.2, этап 2, этап 3 - от 10.12.2018 № 47-000-084-2018-ФДА/52) и км 424 - км 445 в Республике Карелия (разрешение на ввод от 24.12.2018 № 10-ru10511000-059-2016-ФДА/72) общей протяженностью 37,055 км с искусственными сооружениями длиной 1109,84 пог. м. Кроме того, осуществляется реконструкция двух участков общей протяженностью 40,65 км. Техническая готовность 41-50 %
2.1	федеральный бюджет	11 599 066,20	11 430 501,90	11 430 501,90			
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
3.	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-331 «Виллой» Тулун – Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутска <b>в том числе:</b>	3 354 309,00	2 766 776,40	2 692 180,60	72,6 %	2010-2024годы	В 2018 году на территории Республики Саха (Якутия) введены в эксплуатацию участки км 26+000 - км 44+000 (разрешение на ввод от 03.10.2018 № 14-ru14301000-02-1/96-2014-ФДА/22) и км 55+600 - км 69+130 (от 28 сентября 2018 г. № 14-000-038-2017-ФДА/23) общей протяженностью 30,042 км. Кроме того, осуществляется строительство и реконструкция 4 мостовых переходов. Техническая готовность около 10%
3.1	федеральный бюджет	3 354 309,00	2 766 776,40	2 692 180,60			
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			



№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
4.	<b>Реконструкция автомобильной дороги А-360 «Лена» Невер - Якутск</b> в том числе:	1 915 336,00	1 915 183,00	1 915 183,00	<b>80,4 %</b>	<b>2010-2021годы</b>	В 2018 году введены в эксплуатацию участки км 2 - км 4 в Амурской области (разрешение на ввод от 10.12.2018 № 19-ru28520301-115-2017-ФДА/66) протяженностью 2,221 км. Кроме того, осуществляется строительство и реконструкция 4 мостовых переходов. Техническая готовность около 10%
4.1	федеральный бюджет	1 915 336,00	1 915 183,00	1 915 183,00			
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
5.	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах Московского транспортного узла</b> в том числе:	12 338 771,00	5 586 206,00	8 455 338,00	<b>около 42%</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году завершено строительство транспортной развязки на автомобильной дороге А-104 Москва - Дмитров - Дубна на пересечении с ММК км 46+450 (разрешение на ввод от 08.06.2018 № 50-000-02-1/118-2014-ФДА/10), а также реконструкция Московского большого кольца на участке от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» до д. Стенино, 1 этап (разрешение на ввод от 20.12.2018 № 500-000-105-2018-ФДА/73) общей протяженностью 10,602 км с искусственными сооружениями длиной 262,28 пог.м. Также ведутся строительные работы на участках федеральных автомобильных дорог Рублево-Успенское шоссе, А-103 Щелковское шоссе, А-104 Москва – Дмитров – Дубна, Московское малое кольцо, Московское большое кольцо, М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-8 «Холмогоры».
5.1	федеральный бюджет	12 338 771,00	5 586 206,00	8 455 338,00			
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
6.	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда - Архангельск</b> в том числе:	7 022 090,70	4 321 432,10	7 019 213,50	<b>73,7 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году осуществлялась реконструкция участков автомобильной дороги на территории Московской, Вологодской, Архангельской областей. Ввод объектов в эксплуатацию не осуществлялся.
6.1	федеральный бюджет	7 022 090,70	4 321 432,10	7 019 213,50			
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
6.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
7.	<b>Реконструкция участков автомобильной дороги М-9 «Балтия» Москва - Волоколамск -</b>	749,50	748,70	748,70	<b>100% в части СМР, 96,8% в</b>	<b>2010-2020годы</b>	В 2018 году осуществлялись работы, направленные на окончание реконструкции участка км 17+910 - км 50+016, основные строительные работы на котором завершены в 2017 году, в части переустройства магистрального газопровода, а также выполнения земельно-кадастровых работ. Движение по

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	граница с Латвийской Республикой в том числе:				целом по объекту		участку открыто.
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	0,00	0,00	0,00			
<b>8.</b>	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог Р-254 «Иртыш» Челябинск - Курган - Омск – Новосибирск Р-255 «Сибирь» Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск Р-258 «Байкал» Иркутск - Улан-Удэ - Чита</b> в том числе:	2 955 077,00	2 143 678,00	2 955 077,00	<b>58,0 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году завершена реконструкция дороги на участках общей протяженностью 14,635 км с искусственных сооружениями длиной 201,710 пог. м, в том числе км 243+800 - км 248+300 в Республике Бурятия (разрешение на ввод от 29.12.2018 №03-гу04509316-02-1/44-2014-ФДА/111), км 1392 - км 1422 в Новосибирской области, 2 этап (разрешение на ввод от 29.08.2018 №54-гу54511310-023-2018-ФДА/18). Также ведутся строительные работы на участках, проходящих по территории Республики Бурятия, Красноярского края, Иркутской, Кемеровской, Новосибирской областей, в том числе на строительстве обходов гг. Канска и Мариинска.
8.1	федеральный бюджет	2 955 077,00	2 143 678,00	2 955 077,00			
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
8.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>9.</b>	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-370 «Усури» Хабаровск - Владивосток</b> в том числе:	2 631 912,10	2 511 979,30	2 631 097,00	<b>80,7 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году на данной дороге после реконструкции введены в эксплуатацию взамен ремонтнепригодных сооружений 2 моста общей длиной 76,2 пог. м с подходами протяженностью 2 км через р. Бирушка на км 182+385 (разрешение на ввод от 27.12.2018 № 27-гу27503303-143-2017-ФДА/99) и через ручей на км 483+783 (разрешение на ввод от 27.12.2018 № 25-гу25514303-144-2017-ФДА/98)
9.1	федеральный бюджет	2 631 912,10	2 511 979,30	2 631 097,00			
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
9.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>10.</b>	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги Р-217 «Кавказ»</b>	12 752 871,80	11 110 973,40	11 701 298,60	<b>58,0 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году на данной дороге ввод объектов не осуществлялся. Продолжались работы по реконструкции и строительству участков на территории Республик Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарской Республики, Северная Осетия-Алания, Чеченской Республики, Ставропольского края, в том числе на

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	автомобильная дорога М-4 «Дон»- Владикавказ – Грозный – Махачкала - граница с Азербайджанской Республикой в том числе:						обходах гг. Владикавказ, Гудермес, Дербент, Хасавюрт, мосту через с. Самур и подходах к нему со стороны Российской Федерации.
10.1	федеральный бюджет	12 752 871,80	11 110 973,40	11 701 298,60			
10.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
10.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>11.</b>	<b>Реконструкция участков автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск</b> в том числе:	12 523 863,50	6 403 977,90	7 031 747,70	<b>79,5 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году после строительства введена в эксплуатацию транспортная развязка на км 189 дороги в Рязанской области протяженностью 2,097 км с искусственными сооружениями длиной 394,7 пог. м (разрешение на ввод от 27.12.2018 № 62-гу623260000-031-2016-ФДА/74)
11.1	федеральный бюджет	12 523 863,50	6 403 977,90	7 031 747,70			
11.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
11.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>12.</b>	<b>Строительство участков Восточного обхода г. Новосибирска</b> в том числе:	1 100 000,00	425 531,10	513 006,40	<b>35,4 %</b>	<b>2012 – 2021годы</b>	В 2018 году ввод объекта в эксплуатацию не осуществлялся. Велись работы по строительству земляного полотна, искусственных сооружений.
12.1	федеральный бюджет	1 100 000,00	425 531,10	513 006,40			
12.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
12.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>13.</b>	<b>Строительство участков автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный в Приморском крае</b> в том числе:	3 953 706,30	3 642 147,60	3 642 147,60	<b>43,0 %</b>	<b>2009 - 2020годы</b>	В 2018 году ввод объекта в эксплуатацию не осуществлялся. Велись работы по строительству земляного полотна, искусственных сооружений.
13.1	федеральный бюджет	3 479 261,50	3 205 089,90	3 205 089,90			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
13.2	бюджеты субъектов РФ	474 444,80	437 057,70	437 057,70			
13.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>14.</b>	<b>Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой</b> <b>в том числе:</b>	2 351 570,60	2 270 939,80	2 270 939,80	<b>32,5 %</b>	<b>2010-2024годы</b>	В 2018 году введен в эксплуатацию участок данной дороги протяженностью 12,777 км (разрешение на ввод от 05.12.2018 № 47-000-004-2017-ФДА/45)
14.1	федеральный бюджет	2 351 570,6	2 270 939,8	2 270 939,8			
14.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
14.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>15.</b>	<b>Развитие в сельской местности автодорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования</b> <b>в том числе:</b>	11 521 898,90	16 457 946,60	16 457 946,60		<b>2010 - 2025годы</b>	В 2018 году в рамках Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия завершены введены в эксплуатацию автомобильные дороги с твердым покрытием к 266 сельским населенным пунктам и объектам сельскохозяйственного производства общей протяженностью 865,42 км
15.1	федеральный бюджет	9 377 164,60	8 698 247,00	8 698 247,00			
15.2	бюджеты субъектов РФ	2 144 734,30	7 759 699,60	7 759 699,60			
15.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>16.</b>	<b>Реконструкция искусственных сооружений, находящихся в непригодном для ремонта состоянии</b> <b>в том числе:</b>	6 253 341,50	5 530 391,90	6 209 739,90	<b>78,1 %</b>	<b>2010 - 2024годы</b>	В 2018 году после строительства и реконструкции введены в эксплуатацию взамен ремонтонепригодных сооружений 6 мостов общей длиной 1 158,755 пог. м с подходами общей протяженностью 8,437 км
16.1	федеральный бюджет	6 253 341,50	5 530 391,90	6 209 739,90			
16.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
16.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
17.	<b>Строительство и реконструкция объектов дорожного хозяйства, направленные на прорыв протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения<sup>1</sup></b> <b>в том числе:</b>	3 995 733,00	9 930 089,00	3 930 158,00		<b>2010 - 2024годы</b>	В 2018 году после строительства и реконструкции введены в эксплуатацию 357,46 тыс. пог. м линий искусственного электрического освещения автомобильных дорог федерального значения
17.1	федеральный бюджет	3 995 733,00	9 930 089,00	3 930 158,00			
17.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
17.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<p><sup>1</sup> Строительство и реконструкция транспортных развязок, пешеходных переходов в разных уровнях, линий искусственного электроосвещения в значительной степени осуществляется в рамках проектов строительства участков автомобильных дорог, и комплексного обустройства автомобильных дорог, поэтому выделение объемов их строительства и освоения средств не представляется возможным</p> <p style="text-align: center;"><b>Подпрограмма «Морской транспорт»</b> <b>Подпрограмма «Внутренний водный транспорт»</b></p> <p style="text-align: center;"><b>1. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b> <b>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</b> <b>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.</b> <b>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих её пропускную способность.</b></p>							
1.	<b>Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе.</b> <b>в том числе:</b>	1 980,61	1 877,23	1 877,23	<b>99,9%</b>	<b>2013-2018</b> <b>годы</b>	<p>Завершено строительство:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- северо-западного ледозащитного сооружения;</li> <li>- глубоководной части юго-восточного ледозащитного сооружения;</li> <li>- АРТП-1, АРТП-2, АРТП-3;</li> <li>- передающего и принимающего центров.</li> </ul> <p>Выполнялись работы по строительству закрытой стоянки автомобилей и плавсредств ФГУП «Росморпорт».</p>
1.1	федеральный бюджет	1 831,20	1 728,65	1 877,23			
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
1.3	внебюджетные источники	149,41	148,58	148,58			
2.	<b>Строительство морской портовой инфраструктуры в</b>	1 500,24	756,10	1 080,16	<b>14,8%</b>	<b>2019 год</b>	Выполнялись работы по строительству портовой инфраструктуры в морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов, г.Пионерский, Калининградская область. в том числе:					- завершение строительства	грузопассажирских судов/
2.1	федеральный бюджет	1 500,24	756,10	1 080,16			
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
3.	Реконструкция объектов федеральной собственности (гидротехнических сооружений) в морском порту Магадан. в том числе:	53,19	53,19	67,26	95,7%	2019 год - завершение строительства	Выполнены работы: - реконструировано 227 м из 405,21 м причального фронта.
3.1	федеральный бюджет	53,19	53,19	67,26			
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
4.	Реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы. 2этап. Реконструкция гидроузла Белоомут (подэтап 4). в том числе:	719,66	719,66	718,58	95%	2019 год - завершение строительства	Выполнены работы: - реконструирован 1 шлюз.
4.1	федеральный бюджет	719,66	719,66	718,58			
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
5.	Техпереворужение насосных станций Канала им. Москвы	54,93	54,93	54,93	97,5%	2019 год - завершение	Выполнены работы: - на 5 насосных станциях.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>в том числе:</b>					строительства	
5.1	федеральный бюджет	54,93	54,93	54,93			
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>6.</b>	<b>Реконструкция Рыбинского гидроузла. Этап №2</b> <b>Пусковой комплекс №2</b> <b>в том числе:</b>	148,02	148,02	30,95	<b>94,1%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы на:</u> - 14 затворах; - 2-х предохранительных устройствах.
6.1	федеральный бюджет	148,02	148,02	30,95			
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
6.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>7.</b>	<b>Реконструкция гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. Третий этап.</b> <b>в том числе:</b>	175,37	175,37	232,60	<b>82,4%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы на:</u> - шлюзе № 17 – камера 1 шт.; - шлюзе № 8 – камеры – 2 шт.
7.1	федеральный бюджет	175,37	175,37	232,60			
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
7.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>8.</b>	<b>Реконструкция Волго-Балтийского водного пути, г. Санкт-Петербург. Этап.</b> <b>Комплекс работ по реконструкции сооружений Шекснинского гидроузла</b> <b>в том числе:</b>	13,09	13,09	4,19	<b>99,4%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы на:</u> - шлюзе № 7 и 8.
8.1	федеральный бюджет	13,09	13,09	4,19			
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
8.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>9.</b>	<b>Реконструкция Волго-</b>	310,95	310,95	310,95	<b>43,4%</b>	<b>2020 год</b>	<u>Выполнены работы:</u>

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>Донского судоходного канала. I этап. I (пусковой комплекс)</b> в том числе:					- завершение строительства	- рекогносцировочное обследование; - разработка проектной документации на реконструкцию объекта: техническое перевооружение насосной станции № 32 и агрегат № 3.
9.1	федеральный бюджет	310,95	310,95	310,95			
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
9.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>10.</b>	<b>Реконструкция Волго-Донского судоходного канала. II этап. Первый этап.</b> в том числе:	217,74	217,74	217,74	<b>54,9%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция ворот – 1 шт.
10.1	федеральный бюджет	217,74	217,74	217,74			
10.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
10.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>11.</b>	<b>Реконструкция Волго-Донского судоходного канала. II этап. Второй этап.</b> в том числе:	1 085,77	1 085,77	1 085,77	<b>76,4%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция дамбы № 76, длина по гребню 740 м, ширина по гребню – 6 м; - реконструкция шлюза № 7 камера – 1 шт.
11.1	федеральный бюджет	1 085,77	1 085,77	1 085,77			
11.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
11.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>12.</b>	<b>Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон. Азово-Донского бассейна. Объекты 1-го этапа.</b> в том числе:	837,11	141,69	141,69	<b>10,1%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены</u> подготовительные работы.
12.1	федеральный бюджет	837,11	141,69	141,69			
12.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			



№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
12.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>13.</b>	<b>Реконструкция гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. II этап. Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла.</b> <b>в том числе:</b>	400,00	400,00	183,00	<b>68,3%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция Ремонтных плавучих затворов (батопорты) – шт.
13.1	федеральный бюджет	400,00	400,00	183,00			
13.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
13.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>14.</b>	<b>Реконструкция гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла.</b> <b>в том числе:</b>	310,00	310,00	441,79	<b>47,8%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция Привода верхних рабочих ворот; - реконструкция Нижних двустворчатых ворот.
14.1	федеральный бюджет	310,00	310,00	441,79			
14.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
14.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>15.</b>	<b>Реконструкция гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюзы № 25-26 Саратовского гидроузла.</b> <b>в том числе:</b>	29,99	29,99	29,99	<b>99,8%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция Нижних двустворчатых ворот – 2 шт.
15.1	федеральный бюджет	29,99	29,99	29,99			
15.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
15.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>16.</b>	<b>Реконструкция</b>	348,05	348,05	348,05	<b>84,7%</b>	<b>2020 год</b>	<u>Выполнены работы:</u>

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>Новосибирского шлюза. II этап.</b> в том числе:					- завершение строительства	- реконструкция подходного канала и ворот, длинна – 5327 м.
16.1	федеральный бюджет	348,05	348,05	348,05			
16.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
16.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>17.</b>	<b>Реконструкция гидротехнических сооружений Камского бассейна 2 этап. Реконструкция Пермского шлюза.</b> в том числе:	627,90	540,49	540,49	<b>67,3%</b>	<b>2020 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - реконструкция Пермского шлюза – 1 шт.
17.1	федеральный бюджет	627,90	540,49	540,49			
17.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
17.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>18.</b>	<b>Оснащение объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акватории морских портов Республики Крым.</b> в том числе:						<u>Выполнены работы:</u> - строительство объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акватории морских портов.
	<b>Евпатория</b>	59,27	56,16	56,16	<b>95%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	
18.1	федеральный бюджет	59,27	56,16	56,16			
18.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
18.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Севастополь</b>	107,10	85,06	99,74	<b>98,2%</b>	<b>2018 год</b> - план	
18.4	федеральный бюджет	107,10	85,06	99,74			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
18.5	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00		реализации	
18.6	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Ялта</b>	60,77	42,14	48,67	<b>95%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	
18.7	федеральный бюджет	60,77	42,14	48,67			
18.8	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
18.9	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Феодосия</b>	37,37	16,17	22,03			
18.10	федеральный бюджет	37,37	16,17	22,03			
18.11	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
18.12	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Керчь</b>	17,43	9,07	17,38	<b>100%</b>	<b>2018 год</b>	
18.13	федеральный бюджет	17,43	9,07	17,38			
18.14	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
18.15	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>19.</b>	<b>Техпереворужение системы управления движением судов порта Керчь</b> <b>в том числе:</b>	25,13	25,13	21,13	<b>100%</b>	<b>2018 год</b>	
19.1	федеральный бюджет	25,13	25,13	21,13			
19.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
19.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>20.</b>	<b>Техпереворужение объектов морского района А1 ГМССБ порта Севастополь</b> <b>в том числе:</b>	3,08	-	29,18	<b>100%</b>	<b>2018 год</b>	<u>Выполнены работы:</u> - строительство объектов морского района А1 ГМССБ морского порта – 1 объект.
20.1	федеральный бюджет	3,08	-	29,18			
20.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
20.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Подпрограмма «Гражданская авиация»</b>							
<b>1. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>							
<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 2018 году в РФ чемпионата мира по футболу.</i>							
<b>3. Цель «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»</b>							
<i>Задача 3.3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах.</i>							
<i>Задача 3.6. Развитие региональных авиaperезвозок.</i>							
1.	<b>Реконструкция и развитие аэродрома международного аэропорта Шереметьево, 1-ая очередь реконструкции, Московская область.</b> <b>в том числе:</b>	39,69	32,91	32,91	<b>86,7%</b>	<b>2020 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнялись работы:</u> - 1-ой очередь реконструкции.
1.1	федеральный бюджет	39,69	32,91	32,91			
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
1.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
2.	<b>Вторая очередь реконструкции аэропорта Шереметьево, Московская область.</b> <b>в том числе:</b>	3 780,46	3 061,96	4 345,85	<b>66,3%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - 2-ой очередь реконструкции.
2.1	федеральный бюджет	3 780,46	3 061,96	4 345,85			
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
3.	<b>Развитие Московского авиационного узла. Строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) Международного аэропорта Шереметьево, Московская область</b>	5 788,86	5 783,65	9 766,20	<b>66,3%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - строительства комплекса новой взлетно-посадочной полосы.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>в том числе:</b>						
3.1	федеральный бюджет	5 788,86	5 783,65	9 766,20			
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>4.</b>	<b>Реконструкция и развитие аэропорта «Домодедово». Объекты федеральной собственности (первая и вторая очередь строительства), Московская область</b> <b>в том числе:</b>	4 642,03	891,74	376,34	<b>34,1%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - 1-ой и 2-ой очереди строительства.
4.1	федеральный бюджет	4 642,03	891,74	376,34			
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>5.</b>	<b>Реконструкция и развитие аэропорта «Домодедово». Объекты федеральной собственности (первая и вторая очередь строительства). II этап реализации, Московская область</b> <b>в том числе:</b>	699,60	2,33	3,33	<b>2,2%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнялись работы 2-го этапа реализации:</u> - 1-ой и 2-ой очереди строительства.
5.1	федеральный бюджет	699,60	2,33	3,33			
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
5.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>6.</b>	<b>Реконструкция второй летной зоны аэропорта «Домодедово». II этап реализации, Московская обл.</b> <b>в том числе:</b>	200,00	159,79	168,79	<b>75%</b>	<b>2019 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнялись работы 2-го этапа реализации:</u> - по реконструкции второй летной зоны аэропорта.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
6.1	федеральный бюджет	200,00	159,79	168,79			
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
6.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
7.	<b>Вторая очередь реконструкции и развития аэропорта «Храброво», г. Калининград, Калининградская область</b> <b>в том числе:</b>	822,34	779,16	1 287,34	<b>92,5%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнены работы:</u> - по реконструкции и развитию аэропорта завершены в полном объеме; - получены разрешения на ввод в эксплуатацию; - произведен монтаж трансформаторных подстанций; - установлены прожекторы и модульные автоматические выключатели; - проложен кабель;- - по ограждению аэропорта; - установлено светосигнальное оборудование.
7.1	федеральный бюджет	822,34	779,16	1 287,34			
7.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
7.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Вторая очередь реконструкции и развития аэропорта «Храброво» (2-й этап), г. Калининград, Калининградская область</b>	182,25	176,85	252,38	<b>63,4%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкции стоянки воздушных судов на 10 мест.
7.4	федеральный бюджет	182,25	176,85	252,38			
7.5	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
7.6	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
8.	<b>Реконструкция аэропортского комплекса Волгоград (2-й этап), г. Волгоград</b> <b>в том числе:</b>	5,55	3,72	65,09	<b>92,3%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкции стоянки воздушных судов на 16 мест.
8.1	федеральный бюджет	5,55	3,72	65,09			
8.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
8.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
9.	<b>Реконструкция аэропортского комплекса (г. Саранск), I этап</b>	2,74	2,74	109,15	<b>80,2%</b>	<b>2018 год</b> - план	<u>Выполнялись работы:</u> - по расширению мест стоянок воздушных судов на 49,73 тыс. м <sup>2</sup> .

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>реконструкции.</b> <b>в том числе:</b>					реализации	
9.1	федеральный бюджет	2,74	2,74	109,15			
9.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
9.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Реконструкция аэропортового комплекса (Саранск), II этап реконструкции, г. Саранск</b>	35,87	35,87	237,01	<b>78,6%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкции аэропортового комплекса на 117,64 тыс. м <sup>2</sup> .
9.4	федеральный бюджет	35,87	35,87	237,01			
9.5	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
9.6	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>10.</b>	<b>Реконструкция «Международного аэропорта Нижний Новгород». II этап строительства</b> <b>в том числе:</b>	627,15	414,28	855,02	<b>71,9%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкция (восстановление) искусственных аэродромных покрытий (356 тыс. м <sup>2</sup> ) и замена светосигнального оборудования на ИВПП-1.
10.1	федеральный бюджет	627,15	414,28	855,02			
10.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
10.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>11.</b>	<b>Реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч, г. Самара</b> <b>в том числе:</b>	274,98	236,50	521,17	<b>99,7%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	Объект введен в эксплуатацию полностью. <u>Выполнены следующие работы:</u> - монтаж прожекторных мачт; - обустройство патрульной дороги; - прокладка кабеля; - укладка искусственного покрытия.
11.1	федеральный бюджет	274,98	236,50	521,17			
11.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
11.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>12.</b>	<b>Реконструкция аэропорта «Кольцово», г. Екатеринбург,</b>	183,58	51,69	75,51	<b>69,9%</b>	<b>2018 год</b>	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкция (восстановление) аэродромных покрытий в аэропорту (273,06

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	Свердловская область (II очередь) в том числе:					- план реализации	тыс. м <sup>2</sup> ).
12.1	федеральный бюджет	183,58	51,69	75,51			
12.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
12.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
13.	Реконструкция аэропортового комплекса 'Сокол' (г. Магадан), 2 этап, г. Магадан в том числе:	100,00	26,86	23,58	4,1%	2021 год - завершение строительства	Выполнялись работы: - по реконструкция стоянки воздушных судов на 17 мест.
13.1	федеральный бюджет	100,00	26,86	23,58			
13.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
13.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
14.	Строительство аэропортового комплекса «Центральный» (г. Саратов) I очередь строительства, г. Саратов в том числе:	857,20	857,20	1 192,78	59%	2021 год - завершение строительства	Выполнялись работы: - по реконструкция стоянки воздушных судов на 17 мест.
14.1	федеральный бюджет	857,20	857,20	1 192,78			
14.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
14.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
15.	Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Улан-Удэ, Республика Бурятия в том числе:	800,00	690,06	1 039,69	85,3%	2018 год - план реализации	Выполнялись работы: - по реконструкция аэродромного комплекса на 117,8 тыс. м <sup>2</sup> .
15.1	федеральный бюджет	800,00	690,06	1 039,69			
15.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
15.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			



№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
16.	Реконструкция аэропортового комплекса «Бегишево», г. Нижнекамск, Республика Татарстан в том числе:	0,23	0,16	0,16	71,3%	2018 год - план реализации	Выполнялись работы: - по реконструкция аэродромного комплекса на 197,8 тыс. м <sup>2</sup> .
16.1	федеральный бюджет	0,23	0,16	0,16			
16.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
16.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
17.	Реконструкция аэропортового комплекса (г. Норильск, Красноярский край) в том числе:	1 409,95	1 405,95	2 018,38	73,6%	2020 год - завершение строительства	Объект введен в эксплуатацию частично. Разрешение на ввод в эксплуатацию получено. Выполнялись работы: - на взлетно-посадочной полосе, рулежных дорожках; - произведен монтаж ограждения; - установлено оборудование периметровой охранной сигнализации и системы телевизионного видеонаблюдения.
17.1	федеральный бюджет	1 409,95	1 405,95	2 018,38			
17.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
17.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	Реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта «Алыкель», г. Норильск, Красноярский край	473,98	445,50	633,78	30,2%	2020 год - завершение строительства	Выполнялись работы: - по реконструкции стоянки воздушных судов на 13 мест.
17.4	федеральный бюджет	473,98	445,50	633,78			
17.5	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
17.6	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
18.	Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (II очередь строительства), Республика Саха (Якутия) в том числе:	66,00	19,46	0,10	81,8%	2018 год - план реализации	Выполнялись работы: - по реконструкции ИВПП-2 аэропорта (328,85 тыс. м <sup>2</sup> ).
18.1	федеральный бюджет	66,00	19,46	0,10			
18.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
18.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
	<b>Реконструкция ИВП-2 аэропорта Якутск (III очередь строительства), Республика Саха (Якутия)</b>	397,98	387,45	489,90	<b>14,6%</b>	<b>2021 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - разработка проектной документации; - устройство покрытия из цементобетона; - прокладка кабеля.
18.4	федеральный бюджет	397,98	387,45	489,90			
18.5	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
18.6	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>19.</b>	<b>Реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск), г. Хабаровск</b> <b>в том числе:</b>	1 373,55	1 365,94	1 910,08	<b>74,7%</b>	<b>2020 год</b> - завершение строительства	<u>Выполнены работы:</u> - на перроне; - стабилизация грунтового основания с использование геосинтетического материала; - проложен кабель силового электроснабжения; - выполнен монтаж прожекторной мачты.
19.1	федеральный бюджет	1 373,55	1 365,94	1 910,08			
19.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
19.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>20.</b>	<b>Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл), г. Кызыл</b> <b>в том числе:</b>	5,81	5,81	5,81	<b>100%</b>	<b>2018 год</b>	Работы выполнены в полном объеме – 121,5 тыс. м <sup>2</sup> .
20.1	федеральный бюджет	1 373,55	1 365,94	1 910,08			
20.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
20.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>21.</b>	<b>Реконструкция аэропорта Среднеколымск, Республика Саха (Якутия)</b> <b>в том числе:</b>	23,70	6,06	31,16	<b>51,6%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - по реконструкции аэропорта – 54,8 Га.
21.1	федеральный бюджет	23,70	6,06	31,16			
21.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
21.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
22.	<b>Реконструкция аэропорта Саккырыр, Республика Саха (Якутия)</b> в том числе:	22,04	22,04	22,04	100%	2018 год	Работы выполнены в полном объеме – 240 м <sup>3</sup> , 11,5 км.
22.1	федеральный бюджет	23,70	6,06	31,16			
22.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
22.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
23.	<b>Реконструкция аэропорта Тикси, Республика Саха (Якутия)</b> в том числе:	77,79	77,79	100,57	100%	2018 год	Работы выполнены в полном объеме – 3 507,85 м <sup>2</sup> .
23.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
23.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
23.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
24.	<b>Реконструкция аэропортового комплекса, г. Зея (Амурская область)</b> в том числе:	214,52	214,52	0,08	61%	2018 год - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - реконструкция в объеме – 67,55 тыс. м <sup>2</sup> .
24.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
24.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
24.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
25.	<b>Реконструкция аэропорта Экимчан (Амурская область)</b> в том числе:	502,10	-	-	12,2%	2018 год - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - реконструкция в объеме – 69,6 тыс. м <sup>2</sup> .
25.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
25.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
25.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
26.	<b>Реконструкция посадочной площадки Бомнак (Амурская область)</b>	121,50	121,50	42,76	88,2%	2018 год - план	<u>Выполнялись работы:</u> - реконструкция в объеме – 70,8 тыс. м <sup>2</sup> .

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2018 год (млн. руб.)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2018 год (млн. руб.)	Освоено за 2018 год (млн. руб.)	Уровень технической готовности всего проекта на 31.12. 2018 (в %)	Сроки реализации план/факт	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
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>в том числе:</b>					реализации	
26.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
26.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
26.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>27.</b>	<b>Строительство аэропорта Оссора Камчатский край</b> <b>в том числе:</b>	288,67	190,60	190,60	<b>35%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	<u>Выполнялись работы:</u> - строительство в объеме – 82,37 тыс. м <sup>2</sup> .
27.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
27.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
27.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			
<b>28.</b>	<b>Реконструкция аэропортового комплекса 'Баратаевка', г.Ульяновск</b> <b>в том числе:</b>	15,06	15,06	14,84	<b>100%</b>	<b>2018 год</b> - план реализации	Работы выполнены в полном объеме – 139,5 м <sup>2</sup> .
28.1	федеральный бюджет	77,79	77,79	100,57			
28.2	бюджеты субъектов РФ	0,00	0,00	0,00			
28.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00			



**Анализ выполнения плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы) по состоянию на 31 декабря 2018 года**

Одним из направлений 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 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.

В 2018 году выполнялись мероприятия по 74 пунктам Плана мероприятий.

В период с 2014 года по 31 декабря 2018 года выполнялись мероприятия по 197 пунктам Плана мероприятий, в том числе, в полном объеме выполнены 79 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 (20)	Разработка нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений и переход на 100-процентное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей.	постановление Правительства Российской Федерации	2014-2015 годы	<p>В 2018 году Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» на обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений были выделены средства в объеме 16,4 млрд. рублей (с учетом перераспределения средств с мероприятия по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в объеме 2,79 млрд. рублей в целях обеспечения поэтапного перехода на нормативное содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений).</p> <p>Параметры судовых ходов, сроки действия средств навигационной обстановки и пропуска судов через шлюзы в навигацию 2018 года были установлены, исходя из объемов финансирования на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, на уровне 2017 года. В целях решения стратегической задачи увеличения пропускной способности внутренних водных путей, поставленной Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Федеральным законом от 29.11.2018 № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» предусмотрено финансирование в следующих объемах: 2019 г. - 18794,2 млн. рублей, 2020 г.- 19115,8 млн. рублей, 2021 г. - 19554,6 млн. рублей.</p> <p>При нормативном содержании внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений увеличение пропускной способности внутренних водных путей до 2024 года прогнозируется на 14,3 млн. тонн за счет увеличения гарантированных габаритов судовых ходов на 1,1 тыс. км, а также увеличения протяженности внутренних водных путей с круглосуточным движением судов на 4,8 тыс. км.</p> <p>Срок исполнения пункта 20 Плана предлагается продлить.</p>
2 (21)	Разработка федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части введения штрафных санкций за правонарушения в области эксплуатации в зимний период автомобилей, на которые не установлены шины, предназначенные производителем для эксплуатации в зимний период, а также транспортных средств с ошипованными шинами в летний период	федеральный закон	2015 год	<p>Проект федерального закона № 464241-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (по обеспечению безопасности при эксплуатации транспортных средств)» был рассмотрен на заседании Совета Государственной Думы 26 января 2015 г. (протокол № 218) и принято решение отложить рассмотрение указанного проекта федерального закона.</p> <p>1 ноября 2016 года было принято решение о переносе рассмотрения законопроекта № 464241-6 (Протокол заседания Совета Государственной Думы № 8).</p> <p>Проект федерального закона № 464241-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (по обеспечению безопасности при эксплуатации транспортных средств)» был отклонен на заседании Государственной Думы 06.06.2018.</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
3 (24)	Разработка и утверждение стратегии создания сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерации	ведомственный нормативный акт	2014 год	Выполняется. Проект Стратегии развития сети скоростных автомобильных дорог разработан, рассмотрен и одобрен Научно-техническим советом ГК «Автодор» (протокол от 15 декабря 2016 г. № НТС-25 ПР), членами которого являются представители Минтранса России, Росавтодора, ФАУ «РОСДОРНИИ», ассоциации «РАДОР», а также ведущих научных, строительных, проектных и других организаций, специализирующихся на развитии автодорожной инфраструктуры. Одобренный НТС ГК «Автодор» проект Стратегии направлен в Минтранс России письмом от 28.12.2016 №14916-ЭБ. Письмом от 28.04.2017 № 02-02/934 проект Стратегии направлен на доработку по замечаниям и предложениям Федерального дорожного агентства в ГК «Автодор». Письмом ГК «Автодор» от 30.05.2017 № 6164 доработанный проект Стратегии представлен в Минтранс России. Вместе с тем Правительством Российской Федерации письмом от 08.11.2017 № 8102п-П9 направлен доклад Президенту Российской Федерации В.В. Путину о снятии с контроля поручения по вопросу подготовки программы развития скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации. Предлагается пункт 24 плана считать неактуальным.

Таблица 3.2

**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 (38)	Создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	2014 – 2016 годы	Подготовлен проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который направлен на урегулирование отношений по осуществлению перевозок по единому перевозочному документу, оформленному на весь путь следования». Указанный законопроект внесен в Правительство Российской Федерации письмом Минтранса России от 21.12.2018 № ЕД-10/19268.
2 (39)	Разработка стандартизованного комплекса транспортно-логистических услуг 3PL-провайдера (логистического оператора)	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	2014 – 2016 годы	Разработка данного проекта стандартизованного комплекса транспортно-логистических услуг 3PL-провайдера (логистического оператора), в том числе выполнение НИР или разработка проекта нормативного правового акта, в настоящее время считается преждевременной. Отсутствует соответствующее бюджетное финансирование, в связи с чем проведение каких-либо научно-исследовательских работ по данной теме Минтрансом России не представляется возможным. Кроме того, данное мероприятие может быть реализовано в рамках самостоятельного бизнес-проекта. В данном случае не требуется какого-либо вмешательства государственных органов для его реализации.



№ 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
3 (46)	Увеличение средней скорости движения грузов за счет увеличения скоростного режима и повышения качества транспортных услуг на сети скоростных автомобильных дорог	Программа деятельности ГК «Автодор» долгосрочный период (2010-2021 годы), Стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года	2014-2020 годы	<p>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.</p> <p>В доверительном управлении ГК «Автодор» находятся 2270,4 км дорог первой технической категории. Доля автомобильных дорог первой технической категории, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор», по состоянию на 30 сентября 2018 г. составила 71 % (в 2017 году - 68,5 %).</p> <p>Государственной программой «РТС», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596, на автомобильных дорогах федерального значения, находящихся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, в 2018 году доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, доведена до 83,07 %, что будет способствовать увеличению средней скорости движения грузов за счет повышения качества автомобильных дорог</p>
4 (48)	Внедрение бесконтактной системы взимания платы на сети скоростных автомобильных дорог	Программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010-2020 годы), Стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года	2014-2020 годы.	<p>Исполнен.</p> <p>Бесконтактная система взимания платы внедрена на всех дорогах ГК «Автодор». Техническое оснащение всех пунктов взимания платы позволяет безостановочно совершать проезды по транспондерам. По состоянию на 31 декабря 2018 г. доля проездов ТС через ПВП с использованием транспондеров составляет 44,0%.</p> <p>Государственной компанией реализуется масштабный проект строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (далее – ЦКАД).</p> <p>Одним из ключевых элементов проекта ЦКАД является проект Единый оператор ЦКАД (далее – ЕО ЦКАД, Проект), в задачи которого будет входить сбор платы на всех платных участках автомобильной дороги с применением технологии «свободный поток».</p> <p>Статус реализации проекта ЕО ЦКАД в 2018 году:</p> <p>В апреле 2018 года Правительством Российской Федерации согласована технологическая модель реализации проекта ЕО ЦКАД с применением технологии «свободный поток» и дано поручение Государственной компании направить проектную документацию по проекту ЕО ЦКАД в ФАУ «Главгосэкспертиза России».</p> <p>В июне 2018 года принято решение в ФАУ «Главгосэкспертиза России» о разделении Проекта на пусковые комплексы в соответствии с ранее полученными положительными заключениями экспертизы по пусковым комплексам по объекту «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (с последующей эксплуатацией на платной основе)».</p> <p>В сентябре 2018 года Государственной компанией внесены корректировки в паспорт проекта ЦКАД, в связи с чем актуализированы</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>сетевой план-график и финансовая модель проекта ЕО ЦКАД.</p> <p>Работы по разделению проектной документации ИТС ЦКАД завершены в октябре 2018 года и к ноябрю 2018 года проектная документация по Единому оператору ЦКАД направлена на рассмотрение в ФАУ «Главгосэкспертиза России» отдельными пусковыми комплексами ЦКАД.</p> <p>В декабре 2018 года предложения по изменению законодательства РФ в части обеспечения функционирования систем взимания платы по технологии «свободный поток» в установленном порядке направлены на рассмотрение в Правительство РФ.</p> <p>В декабре 2018 года Государственной компанией Государственной компанией принято решение о создании специальной проектной компании с целью реализации Проекта. Соответствующие документы направлены на государственную регистрацию.</p> <p>Также в декабре 2018 года Государственной компанией объявлен открытый одноэтапный конкурс на оказание услуг по комплексному консультационному и техническому сопровождению заключения соглашения на эксплуатацию на платной основе Центральной кольцевой автомобильной дороги.</p> <p>В части программы лояльности – разработана и введена в эксплуатацию система управления лояльностью (СУЛ) пользователей автодорог Государственной компанией. По состоянию на 31 декабря 2018 года количество пользователей, подключенных к программе лояльности составляет около 354 тыс. человек.</p>

**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	В 2018 году предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство подъездов к сельским населенным пунктам осуществляется в рамках Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013 - 2020 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 13 декабря 2017 г. № 1544. Этой Государственной программой 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, не предусмотрено. Пообъектное распределение субсидий осуществляется в соглашениях, заключенных между Росавтодором и субъектами Российской Федерации в целях предоставления субсидий в соответствии с их объемами, определенными в установленном порядке. Федеральным дорожным агентством заключены в установленном порядке соглашения о предоставлении таких субсидий с субъектами Российской Федерации. Субсидии предоставлены.
2 (52)	Разработка и введение в действие системы минимальных социальных транспортных стандартов для населения	постановление Правительства Российской Федерации, государственные стандарты	2016 – 2018 годы	Исполнен. 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 и 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 (80)	«Разработка региональных программ развития региональных и местных авиаперевозок»	постановление Правительства Российской Федерации, постановления администраций субъектов Российской Федерации	2014 год	Исполнен. Принято постановление Правительства Российской Федерации от 12.02.2018 № 148 «О внесении изменений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств».

**Цель 4. «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны».**

№ 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 (99)	Разработка мероприятий по использованию транзитного потенциала внутренних водных путей для транзитного прохода судов под иностранным флагом.	Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года	2014 – 2016 годы	<p>Предусматривается завершение строительства Багаевского гидроузла на реке Дон в 2020 году и Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга в 2021 году в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». 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.</p> <p>Кроме того, в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» во многих бассейнах внутренних водных путей осуществляется реконструкция судоходных гидротехнических сооружений.</p> <p>Поэтапный переход на содержание ВВП и СГТС по нормативам позволит в дальнейшем обеспечить улучшение качественных характеристик ВВП Российской Федерации.</p> <p>Параметры судовых ходов, сроки действия средств навигационной обстановки и пропуска судов через шлюзы в навигацию 2018 года были установлены, исходя из объемов финансирования на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, на уровне 2017 года. Протяженность внутренних водных путей Российской Федерации с гарантированными габаритами судовых ходов в 2018 году составила порядка 50 тыс. км</p> <p>Протяженность судовых ходов с круглосуточным движением судов составила 38,3 тыс. км.</p> <p>Срок исполнения пункта 99 Плана предлагается продлить.</p>
2 (101)	Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)	двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>Минтранс России совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти принимает участие в разработке и реализации основополагающих документов в сфере транспорта во взаимодействии с партнерами по Евразийскому экономическому союзу.</p> <p>Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 утверждены Основные направления транспортной политики (далее – Основные направления), позволившие приступить к системной работе, направленной на достижение задачи, поставленной Президентами - снятия имеющихся ограничений на перевозки всеми видами транспорта до 2025 года. Их практическая реализация осуществляется на основе среднесрочных планов – «дорожных карт» (утверждены Решениями Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 г. № 2 и от 25 октября 2017 г.).</p> <p>Основным механизмом этой работы являются заседания Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре и его отраслевых подкомитетов по видам транспорта.</p> <p>В сфере автомобильного транспорта: согласованы меры, направленные на обеспечение свободы транзитных автомобильных перевозок грузов перевозчиками одного государства-члена Союза через территории других государств-членов; прорабатываются общие подходы</p>

				<p>по урегулированию спорных ситуаций, возникающих на внешней границе Союза с перевозчиками третьих стран.</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>Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 16.12.2017 № 2842-р и 2843-р законопроекты внесены в Государственную Думу.</p> <p>Комитет по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации обратился в Правительство Российской Федерации с просьбой о переносе рассмотрения законопроектов на 01.01.2025 в связи с предполагаемыми негативными последствиями для российских перевозчиков в случае их принятия.</p> <p>В сфере водного транспорта в ходе заседания Евразийского межправительственного совета 01 февраля 2019 г. в г. Алматы (Республика Казахстан) подготовлен к подписанию проект Соглашение о судоходстве.</p> <p>В сфере воздушного транспорта продолжается реализация мероприятий, направленных на развитие воздушного сообщения, обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции, формирование общего рынка услуг воздушного транспорта Союза. Одобрен Перечень сфер, регулирование которых осуществляется законодательством государств-членов ЕАЭС, подлежащим гармонизации.</p> <p>22 ноября 2018 г. в рамках Транспортной недели-2018 российской и армянской сторонами подписано Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.</p> <p>В сфере железнодорожного транспорта продолжается работа по унификации железнодорожных тарифов, разрабатываются и принимаются общие технические регламенты.</p> <p>Предполагается выработка общих подходов по сотрудничеству с третьими странами, в том числе по сопряжению Евразийского экономического союза с другими глобальными инициативами.</p> <p>Ключевым направлением взаимодействия в рамках формирования единого транспортного пространства Союза является внедрение современных цифровых технологий: интеллектуальных транспортных систем, цифровой логистики; систем электронного обмена информацией и документооборота; внедрение электронной накладной; онлайн-сервисов, основанных на принципе «единого окна».</p>
3 (103)	Обеспечение равноправного паритета российских международных перевозчиков с иностранными перевозчиками на основе создания благоприятного налогового режима, проведения политики	федеральный закон, ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>С целью взаимовыгодного паритета российских и иностранных перевозчиков в 2018 году изданы: приказ Минтранса России от 8 февраля 2018 г. № 52 «О внесении изменений в правила заполнения российских разрешений и специальных разовых разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки с территории или на территорию</p>

	<p>разумного протекционизма и обеспечения правовой защищенности перевозчиков</p>		<p>третьего государства, утвержденные приказом Минтранса России от 14 октября 2015 г. № 302» (зарегистрирован Минюстом России 18 апреля 2018 г. регистрационный № 50812);</p> <p>приказ Минтранса России от 26 марта 2018 г. № 114 «О внесении изменений в Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации о порядке осуществления международных автомобильных перевозок, утвержденный приказом Минтранса России от 17 июля 2012 г. № 229» (зарегистрирован Минюстом России 20 апреля 2018 г. регистрационный № 50847);</p> <p>приказ Минтранса России от 07 мая 2018 г. № 185 «О внесении изменений в Условия распределения иностранных разрешений российским перевозчикам, утвержденные приказом Минтранса России от 30.10.2015 № 323 (зарегистрирован Минюстом России 01 июня 2018 г. регистрационный № 51247).</p> <p>В 2018 году проведено 14 заседаний Смешанных комиссий по вопросам международного автомобильного сообщения с транспортными ведомствами Беларуси, Абхазии, Армении, Казахстана, Киргизии, Турции, Чехии, Литвы, Латвии, Таджикистана, Польши.</p> <p>Ведется активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении (Киргизия, Литва, Финляндия, Болгария, Казахстан, Эстония, Швейцария) в части введения разрешительного порядка осуществления перевозок, недискриминационного подхода в области дорожных сборов, соответствия правовой базе Евразийского экономического союза.</p> <p>В 2018 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>16-18 апреля 2018 г. проведены переговоры с ливанской стороной, на которых согласован текст проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>3-4 мая 2018 г. проведены переговоры с марокканской стороной, по итогам которых согласован текст проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>24-25 мая 2018 г. проведены переговоры с турецкой стороной по обсуждению проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>11-12 июня 2018 г. проведены переговоры с киргизской стороной по внесению изменений в действующее Соглашение о международном автомобильном сообщении.</p> <p>13-14 июня 2018 г. проведены переговоры с казахстанской стороной по обсуждению нового проекта межправительственного Соглашения о международном автомобильном сообщении.</p> <p>08 июня 2018 г. в г. Пекине подписано новое Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении.</p> <p>06 июля 2018 г. издано распоряжение Правительства РФ № 1383-р «О заключении путем обмена нотами Соглашения о внесении изменений</p>
--	--	--	--

				<p>в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Болгарии о международном автомобильном сообщении от 19 мая 1995 года» в части осуществления транзитных перевозок грузов без разрешений.</p> <p>21 сентября 2018 г. вступило в силу Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог между Россией, Китаем и Монголией.</p> <p>28 – 29 ноября 2018 г. в г. Улан-Баторе (Монголия) проведены первые консультации экспертов сторон по вопросам реализации соглашения.</p> <p>31 октября - 01 ноября 2018 г. в г. Смоленске проведены переговоры с белорусской стороной по обсуждению проекта Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении.</p> <p>22 ноября 2018 г. вступает в силу новое Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Кипр о международном автомобильном сообщении (подписано 24.10.2017).</p> <p>13-14 декабря 2018 г. в г. Сямэнь состоялось первое заседание Совместной комиссии по созданию благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, учрежденной в соответствии со статьей 17 Соглашения между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок (подписано 12 сентября 2014 г.).</p>
4 (104)	Совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок	федеральный закон, постановления Правительства Российской Федерации	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>В целях совершенствования законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок выполнены мероприятия:</p> <p>1) подготовлен проект федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в части: 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 внесен в Правительство Российской Федерации письмом № МС-10/4899 от 09.04.2018</p> <p>Проект федерального закона рассмотрен на заседании Правительства Российской Федерации 08 ноября 2018 г.</p> <p>2) разработаны проекты федеральных законов «О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования норм в отношении транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам», положения которых предусматривают задержание</p>

			<p>транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, при обнаружении нарушения им правил дорожного движения в стационарных и передвижных контрольных пунктах на автомобильных дорогах общего пользования Российской Федерации, в передвижных контрольных пунктах на обозначенных дорожными знаками стоянках (парковках) транспортных средств или в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации при его выезде с территории Российской Федерации.</p> <p>В случае обнаружения в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации административного правонарушения выпуск транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на котором совершено данное нарушение, с территории Российской Федерации не осуществляется до предъявления им документа, подтверждающего уплату штрафа.</p> <p>В соответствии с распоряжением Минтранса России от 08 августа 2018 г. № ЕД-128-р указанные проекты федеральных законов внесены в План законопроектной деятельности Минтранса России на 2018 год.</p> <p>3) Издано постановление Правительства Российской Федерации от 24.04.2018 № 495 «О внесении изменений в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».</p> <p>4) Разработан проект федерального закона «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», которым предусматривается наделение уполномоченных федеральных органов исполнительной власти полномочиями по осуществлению государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в местах посадки и (или) высадки пассажиров.</p> <p>Данный законопроект внесен в Правительство Российской Федерации письмом Минтранса России от 09.06.2018 № АЮ-10/8249.</p> <p>5) разработаны проекты федеральных законов «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правовых основ осуществления регулярных пассажирских международных автомобильных перевозок» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации», которые направлены на урегулирование отношений по организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, проходящим по территории Российской Федерации и территории одного или нескольких иностранных государств, в том числе отношений, связанных с установлением, изменением, отменой таких маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению международных регулярных перевозок, использованием для осуществления международных регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры.</p>
--	--	--	---



				<p>В настоящее время данные законопроекты согласованы Ространснадзором, МВД России, МИД России, Минфином России, ФСБ России, ФТС России.</p> <p>По результатам оценки регулирующего воздействия законопроектов Минэкономразвития России сделан вывод о том, что наличие проблемы и целесообразность ее решения с помощью регулирования, предусмотренного проектами федеральных законов, обоснованы, а также о том, что в проектах федеральных законов не выявлены положения, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.</p> <p>По итогам правовой и антикоррупционную экспертиз законопроектов получено заключение Минюста России.</p>
5 (105)	Совершенствование деятельности Российского международного реестра судов	ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>С 31 декабря 2017 г. 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>

## 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 актуализации и совершенствования законодательства Российской Федерации в области транспортной безопасности в 2018 году разработаны и приняты: 7 актов Правительства Российской Федерации, 5 ведомственных приказов и 3 административных регламента:</p> <p>Приняты постановления Правительства Российской Федерации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- от 21 апреля 2018 г. № 479 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»;</li> <li>- от 28 июля 2018 г. № 886 «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 воздушного транспорта»;</li> <li>- от 15 августа 2018 г. № 943 «Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве»;</li> <li>- от 02 октября 2018 г. № 1173 «О внесении изменений в пункт 1 Перечня 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»;</li> <li>- от 4 декабря 2018 г. № 1478 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации»;</li> <li>- от 22 декабря 2018 г. № 1638 «Об утверждении Перечня объектов внеуличного транспорта (в части метрополитенов), являющихся объектами транспортной инфраструктуры».</li> </ul> <p>Принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2018 г. № 846-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 января 2017 г. № 100-р».</p> <p>Изданы приказы Минтранса России:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- от 11 января 2018 г. № 8 «О внесении изменений в правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, утвержденные приказом Минтранса России от 23.07.2015 № 227»;</li> <li>- от 11 апреля 2018 г. № 139 «О внесении изменений в перечень охраняемых объектов подразделениями Федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Минтранса России», утвержденный приказом Минтранса России от 03 августа 2016 г. № 222»;</li> <li>- от 18 апреля 2018 г. № 155 «О внесении изменений в Порядок проведения оценки</li> </ul>

№ 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>уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87»;</p> <p>- от 24 июля 2018 г. № 272 «Об утверждении Порядка оформления плановых (рейдовых) заданий на осмотр, обследование транспортных средств (судов и иных плавучих средств, находящихся на внутренних водных путях и в акваториях портов, во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне Российской Федерации, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, подвижного состава железнодорожного транспорта, воздушных судов) в процессе их эксплуатации на соответствие требованиям в области транспортной безопасности, содержание таких заданий, а также порядка оформления результатов плановых (рейдовых) осмотров, обследований транспортных средств»;</p> <p>- от 26 октября 2018 г. № 385 «О признании утратившим силу приказа Минтранса России»;</p> <p>- от 08 февраля 2011 г. № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».</p> <p>Приказом Минтранса России утверждены Административные регламенты:</p> <p>- приказ Минтранса России от 30 января 2018 г. № 34 «О внесении изменений в Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок за обеспечением транспортной безопасности, утвержденный приказом Минтранса России от 13 декабря 2011 г. № 313»;</p> <p>- приказ Минтранса России от 12 марта 2018 г. № 89 «О внесении изменений в некоторые Административные регламенты предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по видам транспорта, утвержденные приказами Минтранса России»;</p> <p>- приказ Минтранса России от 12 марта 2018 г. № 88 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу».</p> <p>Кроме того, в рамках исполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 13.10.2018 № ДМ-П9-7006, Минтрансом России совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти сформирован и установленным порядком внесен в Правительство Российской Федерации проект распоряжения Правительства Российской Федерации «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на 2019-2022 гг.».</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
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>Исполнен.</p> <p>В 2018 году изданы приказы Минтранса России, касающиеся ДОПОГ:</p> <p>от 29 января 2018 г. № 32 «О внесении изменений в Порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки, утвержденный приказом Минтранса России от 09 июля 2012 г. № 202» (зарегистрирован Минюстом России 13 марта 2018 г., регистрационный № 50333);</p> <p>от 08 февраля 2018 г. № 53 «О внесении изменений в Порядок проведения экзамена и выдачи свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 09 июля 2012 г. № 203» (зарегистрирован Минюстом России 12 марта 2018 г., регистрационный № 50284).</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 Минтранса России от 09 июля 2012 г. № 203».</p> <p>Издан приказ Минтранса России в части профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков:</p> <p>от 19 декабря 2018 г. № 461 «О внесении изменений в отдельные приказы Минтранса России по вопросам обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении» (зарегистрирован Минюстом России 24 января 2019 г., регистрационный № 53553);</p> <p>Разработан и 24.07.2018 внесен в Правительство Российской Федерации 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 (114)	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	федеральный закон	2014 - 2015 годы	<p>Выполняется.</p> <p>Минтранс России письмом от 11 декабря 2018 г. № ИА-10/18541 внес в Правительство Российской Федерации проекты федеральных законов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за движение по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги»;</li> <li>- «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»;</li> <li>- «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации в части порядка распределения доходов от штрафов за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации</li> </ul>

№ 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 внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги».
4 (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	<p>Исполнен.</p> <p>Минтрансом 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 25.05.2018 письмом № СА-10/7456 внесены в Правительство Российской Федерации. В соответствии с решениями, принятыми по итогам совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.А. Акимова от 10 января 2019 г. (протокол № МА-П9-2пр) Департамент промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации совместно с Минтрансом России осуществляет доработку законопроектов для согласования с Минкомсвязью России;</p> <p>проекты федеральных законов «О тахографии в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», которые 24.08.2018 письмом ИА-10/12310 внесены в Правительство Российской Федерации. В соответствии с состоявшимся 30 октября 2018 г. в Аппарате Правительства Российской Федерации совещанием, принято решение о нецелесообразности указанных законопроектов и о необходимости урегулирования правоотношений в рамках внесения изменений в действующие правовые нормы. В настоящее время Минтрансом России ведется разработка проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p>
5 (124)	Создание нормативно-правовой базы сертификации и эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов	Научно-исследовательские работы, изменения в федеральные авиационные правила	2014 - 2016 гг.	<p>Исполнен.</p> <p>Регулирование нормативно-правовой базы сертификации и эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов определено распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.04.2018 №576-р.</p> <p>На основании изложенного полагается целесообразным считать выполненным и исключить пункт 124 из плана.</p> <p>Разработаны проекты федеральных авиационных правил, устанавливающие Порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов, а также беспилотных авиационных систем и их элементов. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники. Документ проходит процедуры предусмотренные законодательством Российской Федерации на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов: regulation.gov.ru.</p> <p>Минтранс России письмом от 14.11.2017 № СА-10/16618 в Правительство Российской Федерации внес проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма</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>до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» (далее – проект постановления).</p> <p>В настоящий момент проект постановления находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации, в редакции приложения к письму Минтранса России от 11.09.2018 № ИА-10/13172.</p> <p>Во исполнение подпункта 1 пункта 1 статьи 33 Воздушного кодекса Российской Федерации издан приказ Минтранса России от 06.07.2017 № 255 «О внесении изменений в Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденный приказом Минтранса России от 05 декабря 2013 г. № 457», который предусматривает, что беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой свыше 30 килограммов подлежат процедуре регистрации, установленной Административным регламентом Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 05.12.2013 № 457.</p> <p>В 2016 году исполнен государственный контракт от 08.11.2016 № РТМ-217/16 на выполнение научно-исследовательской работы по теме: «Подготовка предложений по совершенствованию воздушного законодательства в области регулирования эксплуатации беспилотных авиационных систем в гражданской авиации».</p> <p>В соответствии с утвержденным Минтрансом России техническим заданием получены следующие основные результаты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- анализ российского законодательства в области государственного регулирования эксплуатации БАС;</li> <li>- анализ законодательства иностранных государств в области государственного регулирования эксплуатации БАС;</li> <li>- анализ законодательства иностранных государств в области обеспечения безопасности полетов БВС и ВС с пилотом на борту в едином воздушном пространстве;</li> <li>- предложения по стимулированию развития авиационных услуг с использованием БАС в Российской Федерации;</li> <li>- анализ существующего уровня доступности и параметров транспортного обслуживания субъектов Российской Федерации на предмет наличия узких мест в развитии экспорта пассажирских транспортных услуг;</li> <li>- сравнительный анализ уровня доступности и привлекательности для внешних потребителей пассажирских транспортных услуг (в части межрегиональных пассажирских перевозок) Российской Федерации и иностранных государств с различным уровнем развития туризма и условиями инвестиционного климата;</li> <li>- проект стандарта (системы стандартов) транспортного обслуживания населения при организации межрегиональных пассажирских перевозок;</li> <li>- научная основа для формирования государственной политики в областях государственной регистрации БВС, сертификации</li> </ul>

№ 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>типовой конструкции БАС, подготовки и выполнения полетов БВС, поддержания летной годности, требований к авиационному персоналу, эксплуатирующему БАС, управления и технического контроля за безопасностью полетов БВС, расследования авиационных происшествий с БВС.</p>
6 (127)	<p>Обеспечение безопасности движения на сети платных автомобильных дорог за счет применения 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>программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года</p>	2013 – 2018 годы	<p>В 2018 году выполнены следующие мероприятия по обеспечению безопасности движения на сети автомобильных дорог:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- замена дорожных знаков 426 шт.</li> <li>- замена сигнальных столбиков – 470 шт;</li> <li>- замена металлического барьерного ограждения - 2,3 км;</li> <li>- заменены 15655 световозвращающих элементов на металлическом барьерном ограждении;</li> <li>- установка информационных щитов «Внимание! Аварийный участок» - 12 шт.</li> <li>- установка дорожных знаков – 53 шт.;</li> <li>- установка электронного табло – 1 шт;</li> <li>- установка пешеходного светофорного объекта – 1 шт;</li> <li>- установка автобусных остановок – 2 шт.;</li> <li>- установка пешеходного перильного ограждения – 893 пог.м;</li> <li>- устройство тротуаров в населенных пунктах 1636 кв.м;</li> <li>- установка светофора Т7 – 14 шт.;</li> <li>- установлено 3 дорожных знака на Г-образного опоре – 8 шт;</li> <li>- устройство искусственного освещения – 3 места;</li> <li>- установка металлического барьерного ограждения 3533 пог.м;</li> <li>- нанесение структурной (шумовой) горизонтальной дорожной разметки - 3400 пог.м;</li> <li>- установка сигнальных столбиков для разделения встречных потоков - 152 шт.;</li> <li>- установка имитатора радара на солнечной батарее – 4 шт.;</li> <li>- установка дорожного знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» с табличкой 8.23 «Фотовидеофиксация» - 8 шт.;</li> <li>- нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.4, запрещающей остановку транспортных средств на обочинах автомобильной дороги М-4 «Дон» в Ростовской области – 105,2 тыс. кв.м.</li> </ul>
7 (128)	<p>Создание и развитие системы специализированного метеорологического обеспечения на сети скоростных автомобильных дорог, совершенствование методов прогнозирования и оперативного учета метеоусловий</p>	<p>программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года</p>	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>По состоянию на 31 декабря 2018 года на всех автомобильных дорогах, переданных в доверительное управление ГК «Автодор», создана система специализированного метеорологического обеспечения.</p> <p>На автомобильных дорогах ГК «Автодор»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 прогнивоогололédной обработки;</li> <li>- во все проекты на создание систем АСУДД (в рамках строительства, реконструкции и комплексного обустройства) включено создание подсистем метеобезопасения;</li> <li>- в рамках содержания участков автомобильных дорог ГК «Автодор» выполняется: ежемесячная техническая поддержка и развитие аппаратно-программного комплекса «объединенный центр управления производством», включающий в себя содержание, техническое обслуживание, модернизацию и передачу данных комплексных</li> </ul>

№ 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
				пунктов дорожного мониторинга, приобретение (получение) информации от метеорологических центров, формирование и ведение банков данных о фактическом состоянии автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружениях.
8(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	<u>программа</u> деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года	2014 – 2018 годы	ГК «Автодор» в 2018 году. проведена оценка уязвимости 53 объектов транспортной инфраструктуры на автомобильной дороге М-4 «Дон». Также в рамках реализации мер по обеспечению транспортной безопасности в 2018 году проводились мероприятия по обеспечению объектов транспортной инфраструктуры и оптоволоконными линиями связи (ВОЛС) и организации передачи информации с инженерно-технических систем (средств) в ситуационный центр ГК «Автодор».
9 (131)	Обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры, находящейся в доверительном управлении ГК «Автодор», от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования, современных инновационных инженерно-технических средств и проведения соответствующей организационной работы в кадровой сфере	Программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года.	2014 – 2018 годы	В 2018 году были продолжены работы в рамках договора по оснащению категорированных объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности с подключением 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 225,6 - км 633,0, Тульская. Липецкая, Воронежская области, в том числе: 4 шт. в Тульской области, 22 шт. - в Липецкой области, 12 шт. - в Воронежской области.
10 (132)	Разработка эффективной системы обеспечения, предупреждения, выявления, пресечения и устранения последствий актов незаконного вмешательства в работу объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ГК «Автодор»	Программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года.	2014 – 2018 годы	В 2018 году проводились работы по объединению объектов транспортной инфраструктуры оптоволоконными линиями связи (ВОЛС) и организации передачи информации с инженерно-технических систем (средств) в ситуационный центр ГК «Автодор». По состоянию на 30 декабря 2018 г. ВОЛС объединены 10 объектов транспортной инфраструктуры. В целях обеспечения, предупреждения, выявления актов незаконного вмешательства в функционирование объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) в соответствии с договором от 26.07.2017 № ДЭиБДД-2017-896 выполняется пилотный проект по созданию досмотрового радиометрического комплекса в Краснодарском крае (Кушевский район) в районе км 1122 – км 1123 автомобильной дороги М-4 «Дон». В целях разработки эффективной системы обеспечения, предупреждения, выявления, пресечения и устранения последствий актов незаконного вмешательства в работу ОТИ и транспортных средств (ТС) Государственной компанией при оснащении ОТИ применены следующие инженерно-технические системы (средства): <ul style="list-style-type: none"> <li>– система инженерно-технической укреплённости ОТИ;</li> <li>– система передачи данных на ОТИ;</li> <li>– система пожарной сигнализации на ОТИ;</li> <li>– средства обнаружения проникновения на ОТИ;</li> <li>– система мониторинга транспортных средств на ОТИ;</li> <li>– система и средства оповещения на ОТИ;</li> <li>– система оперативной связи на ОТИ;</li> <li>– система охранного телевидения на ОТИ;</li> <li>– система электропитания и охранного освещения</li> </ul>



№ 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>на ОТИ. – осуществляется круглосуточная охрана на 8-ми ОТИ подразделениями ФГУП «УВО Минтранса России» (постоянно).</p>
11 (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>Исполнен. Принят Федеральный закон от 30.10.2018 № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами». Осуществлен переход к принципиально иной модели осуществления контрольно-надзорной деятельности, внедрение объединенной информационной системы контроля автомобильного транспорта. Утверждены целевые задачи в рамках реформы контрольной и надзорной деятельности на период до 2025 года, по снижению количества смертельных случаев, случаев травматизма и материального ущерба на 50% от уровня 2015 года. Принят 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». Издано постановление Правительства Российской Федерации от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Порядка определения основных параметров дорожного движения, ведения их учета». В 2018 году приняты следующие нормативные правовые акты, направленные на повышение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов: приказ Минтранса России от 29 декабря 2018 г. № 487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»; приказ Минтранса России от 13.11.2018 № 406 «Об утверждении Классификации работ по организации дорожного движения и о внесении изменений в Классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденную приказом Минтранса России от 16.11.2012 № 402» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.12.2018 № 52958); приказ Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». Осуществляется разработка следующих проектов приказов Минтранса России: «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»; «Об утверждении Порядка осуществления мониторинга дорожного движения на территории Российской Федерации»; «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; «Об утверждении нормативов финансовых затрат и правилах расчета ассигнований федерального бюджета на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения». В рамках реализации Перечня поручений</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>Президента Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 22 сентября 2017 в части, касающейся вопросов обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом, направлены на совершенствование законодательной базы в части, касающейся разрешительной и надзорной деятельности. Данные предложения нашли отражение в последних Указах и поручениях Президента и Правительства Российской Федерации. В настоящее время Минтранс России подготовлен законопроект, которым предусматривается обязательное лицензирование деятельности хозяйствующих субъектов по всем видам пассажирских перевозок автобусами. Планируется переход к принципиально иной модели осуществления контрольно-надзорной деятельности, внедрение объединенной информационной системы контроля автомобильного транспорта. Также внесение необходимых изменений в законодательство Российской Федерации позволит повысить безопасность перевозок пассажиров и грузов и поднять качество оказания таких услуг на более высокий уровень.</p>
12 (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. Комплексный план в настоящее время исполняется с утвержденным графиком. Ежеквартальный отчет о ходе исполнения плана был направлен в Правительство Российской Федерации письмом от 25.12.2018 № ЮЦ-10/19301. Срок исполнения пункта 135 Плана предлагается продлить.</p>
13 (147)	<p>Проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценка уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Федеральным дорожным агентством на плановой основе проводятся работы по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценка уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>За 2018 год Росавтодором проведено:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- категорирование объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) дорожного хозяйства;</li> <li>транспортных средств (ТС) автомобильного транспорта – 45130;</li> <li>транспортных средств городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ) – 710;</li> <li>- оценка уязвимости ОТИ дорожного хозяйства – 8468,</li> <li>ОТИ автомобильного транспорта – 216,</li> <li>ТС автомобильного транспорта – 6337,</li> <li>ТС ГНЭТ – 282;</li> <li>- утверждены Планы обеспечения транспортной безопасности (ПОТБ):</li> <li>ОТИ дорожного хозяйства - 3861,</li> <li>ОТИ автомобильного транспорта – 123,</li> <li>ТС автомобильного транспорта – 1021;</li> <li>ТС ГНЭТ – 244;</li> <li>- количество аккредитованных аттестующих организаций- 7.</li> </ul>

№ 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>-количество аккредитованных подразделений транспортной безопасности - 38. Количество специализированных организаций - 16. Количество аттестованных лиц – более 20 000. В связи вступлением с 01 июля 2017 года в силу 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, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 года № 495, возникла необходимость в проведении дополнительных оценок уязвимости более 6500 объектов транспортной инфраструктуры из 8780, имевших ранее утвержденные результаты оценок уязвимости, при переработке 1879 ранее утвержденных Росжелдором планов обеспечения транспортной безопасности. По состоянию на 31 декабря 2018 г. техническими средствами охраны и средствами обеспечения транспортной безопасности оснащено 1819 объектов железнодорожной инфраструктуры. Всего на эти цели в 2014-2018 годах было выделено почти 4 млрд. руб. собственных средств ОАО «РЖД». По состоянию на 31.12.2018 Росморречфлотом проведено: - категорирование 2623 ОТИ и 16313 ТС; - утверждены результаты оценки уязвимости 2306 ОТИ и 10135 ТС; -утверждены планы обеспечения транспортной безопасности 1248 ОТИ и 5413 ТС.</p>
14 (148)	Оснащение объектов транспорта современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Повышение антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля пассажиров и обнаружения несанкционированного проникновения	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>В целях повышения состояния защищенности ОТИ и ТС от противоправных действий, в том числе террористической направленности подведомственными Минтрансу России 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. В 2018 году проведена следующая работа: Данный процесс имеет постоянный характер и осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации на основании представленной в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры информации и материалов. По состоянию на конец 2018 года присвоены категории более 50 тыс. ОТИ и более 310 тыс. ТС, утверждено 40 тыс. оценок уязвимости ОТИ и 59 тыс. оценок уязвимости ТС, утверждено более 11 тыс. планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 8 тыс. планов обеспечения транспортной безопасности ТС, численность аттестованных сил обеспечения транспортной безопасности составила 44612; количество лиц, подавших документы на аттестацию - 80445; количество аккредитованных подразделений транспортной безопасности достигло 138; организаций, подавших документы на аккредитацию в качестве подразделений транспортной безопасности - 127.- 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</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>уязвимости ОТИ и 13199 оценок уязвимости ТС, утверждено 328 планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 1240 планов обеспечения транспортной безопасности ТС;</p> <p>- 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.</p> <p>Оснащение объектов дорожного хозяйства современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства осуществляется в рамках мероприятий по государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 (кассовые расходы за 2018 год составили 983,2 млн. рублей, или 78,1 % годового объема бюджетных ассигнований).</p> <p>В части морского и речного транспорта: Проведение 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>
15 (150)	Совершенствование государственной системы управления транспортной безопасностью.	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Минтранс России проводится работа по мониторингу реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности на основе отчетов по категорированию ОТИ и ТС, утверждению результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС, планов обеспечения транспортной безопасности, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитации аттестующих, специализированных организаций и подразделений транспортной безопасности.</p> <p>На основании мониторинга правоприменительной практики реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности вырабатываются меры по совершенствованию государственной системы управления транспортной безопасностью.</p> <p>По результатам работы Правительством Российской Федерации 25.05.2018 года был внесен к рассмотрению во втором чтении в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации законопроект № 750871-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (далее - Законопроект).</p> <p>Согласно размещенной на официальном сайте Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» <a href="http://duma.gov.ru">duma.gov.ru</a>, примерной программой законопроектной работы Государственной Думы в период весенней сессии 2019 года, в части законопроектов, подлежащих первоочередному рассмотрению, планируемые сроки рассмотрения Законопроекта - март 2019 года.</p> <p>Осуществляется реализация комплекса взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам</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>совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также решение задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций пригородного и техногенного характера на транспорте.</p> <p>Проводятся мероприятия по завершению реализации пилотного проекта использования досмотрового радиометрического комплекса на объекте дорожного хозяйства (федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон»). Завершение реализации указанного мероприятия планируется в апреле 2019 года.</p>

## 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)	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- формирование эффективной системы управления;</li> <li>- совершенствование нормативно-правового обеспечения;</li> <li>- развитие экономического регулирования и рыночных инструментов охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности;</li> <li>- научное обеспечение;</li> <li>- обеспечение подготовки кадров;</li> <li>- развитие международного сотрудничества;</li> <li>- 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;</li> <li>- совершенствование государственного экологического надзора</li> </ul>	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы	<p>Принято постановление Правительства Российской Федерации от 12 июля 2017 г. № 832 «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090».</p> <p>Минтранс России подготовлен и внесен в установленном порядке в Правительство Российской Федерации (письмо от 27.05.2015 № АЦ-10/6422) проект распоряжения Правительства Российской Федерации, содержащий рекомендации высшим исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации в части введения финансовых мер поддержки, в том числе льготного проезда экологически чистых транспортных средств по платным дорогам, их бесплатной парковки.</p> <p>До настоящего времени указанный проект постановления Правительством Российской Федерации не утвержден.</p> <p>Вместе с тем, данным пунктом предусмотрена разработка мер экономического стимулирования.</p> <p>В сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса в рамках реализации Плана НИОКР Федерального дорожного агентства выполнялись следующие научно-исследовательские работы:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработка ОДМ «Методические указания по особенностям проведения инженерно-экологических изысканий при проектировании автомобильных дорог общего пользования»;</li> <li>2. Разработка ОДМ «Методические рекомендации (указания) по прогнозной оценке воздействия на окружающую среду при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования»;</li> <li>3. Разработка ОДМ «Методические рекомендации по определению характеристик и выбору шумозащитных конструкций автомобильных дорог».</li> </ol> <p>Кроме того, в рамках реализации Плана НИОКР Росавтодора в 2017 году проведены исследования по применению альтернативных источников электроэнергии и тепла при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог.</p> <p>В рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596, 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.</p> <p>Предлагается срок выполнения мероприятий по пункту 164 Плана продлить</p>
2 (173)	Обустройство скоростных автомобильных дорог современными средствами защиты окружающей среды от вредного воздействия, включая создание искусственных и растительных барьеров для снижения загрязнения прилегающих территорий	программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года	2014 – 2018 годы	<p>Построен экодук на км 84 автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Разрешение на ввод участка автомобильной дороги в эксплуатацию от 03.12.2018 № 50-000-042-2016-ФДА/37.</p> <p>Экодук тоннельного типа представляет проход в теле насыпи и обеспечит сохранение путей миграции диких животных. На подходах к сооружению установлено направляющее ограждение, проведена рекультивация прилегающей территории.</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 уровня шумового воздействия, а также ограничений и специальных проходов в местах концентрации объектов животного мира и их миграции			Обеспечен мониторинг миграционной активности животных на экодуге км 170+100 автомобильной дороги М-3 «Украина» в Калужской области. В течение 2018 года на регулярной основе проводились маршрутные обследования экодуги и прилегающей территории. Мониторинг эффективности проводился специалистами Государственной компании, Минсельхоза Калужской области, МАДИ. В марте, мае, августе и декабре 2018 года проведена комплексная оценка экодуги с привлечением студентов Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Обнаружены следы диких животных (косуль, лисиц, зайцев, кабанов и лосей) на подходах к экодуге с обеих сторон и на самом грунтовом покрытии пролетного строения.
3 (174)	Разработка и внедрение новых способов зимнего содержания платных автомобильных дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов на окружающую среду	программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), стратегия развития ГК «Автодор» до 2030 года	2014 – 2018 годы	В 2018 году в рамках заключенного договора на оказание услуг по программе «Повышение эффективности мероприятий по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах» исполнителем сдан научно-технический отчет по первому этапу договора. В рамках программы предусматривается разработка СТО «Руководство по содержанию автомобильных дорог в зимний период». В рамках заключенного договора исполнителем сдана первая редакция проекта СТО «Руководство по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений в зимний период». Документ в стадии рецензирования.
4 (175)	Разработка корпоративных стандартов ГК «Автодор» на применение новых конструкций, инновационных материалов и технологий с высокой экологической эффективностью	государственный стандарт	2014 – 2018 годы	В 2018 году в рамках реализации Экологической политики ГК «Автодор» разработан проект национального стандарта ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению и обустройству экодуг». Проект ГОСТ Р 26 сентября 2018 года направлен в ТК 418 «Дорожное хозяйство» для рассмотрения и публичного обсуждения. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 мая 2018 г. № 240-ст утвержден и введен в действие ГОСТ Р 58137-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Руководство по оценке риска в течение жизненного цикла». Данный стандарт позволит оценить экологические риски, возникающие на протяжении жизненного цикла автомобильных дорог.

## 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	<p>Исполнен.</p> <p>В 2018 году осуществлялась эксплуатация первой очереди АСУ ТК. Проводились работы по созданию и внедрению второй очереди АСУ ТК в соответствии с пунктом 2.6. Плана мероприятий от 03.11.2016 по реализации поручения Минтранса России от 08.08.2016 № МС-17/117. 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 программ и проектов, мониторинг состояния транспортного комплекса.</p>
2 (186)	Разработка перспективных требований к транспортным средствам, оборудованным бортовыми «интеллектуальными» системами безопасности	ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>Ответственным исполнителем по пункту 186 Плана 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.</p> <p>Принято постановление Правительства Российской Федерации от 26.11.2018 № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств», участие в разработке проекта которого принял Минтранс России в рамках рабочей группы «Автонет».</p> <p>Всемирным форумом по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН принята, разработанная с участием Минтранса России, резолюция о развертывании высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении.</p>
3 (208)	Актуализация нормативно-правовой базы промышленного транспорта	ведомственные нормативные акты	2013 – 2018 годы	<p>Основные требования к эксплуатации и обслуживанию железнодорожных путей необщего пользования определены приказом МПС России от 18.06.2003 № 26.</p> <p>Учитывая, что со времени принятия данного акта произошли значительные изменения в функционировании рынка железнодорожных перевозок, Минтрансом России принято решение о пересмотре данных правил.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 16.05.2018 № АЛ-79-р образована рабочая группа из числа представителей заинтересованных транспортных организаций, в рамках которой будут актуализированы положения данных правил. Предлагается при корректировке Транспортной стратегии перенести реализацию мероприятий пункта 208 на период до 2025 года.</p> <p>В настоящее время в основополагающих документах, устанавливающих порядок функционирования железнодорожного транспорта (Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») не содержится понятие «промышленный</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>транспорт».</p> <p>В частности, согласно Федеральному закону «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации железнодорожный транспорт в Российской Федерации состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций. При этом следует особо подчеркнуть, что государственное регулирование железнодорожного транспорта в Российской Федерации строится на принципах равнозначности всех видов железнодорожного транспорта.</p> <p>Минтранс России в рамках реализации своих полномочий, проводится комплексная работа по совершенствованию законодательства в сфере железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.</p>
4 (209)	<p>Научно-техническое сопровождение реализации Транспортной стратегии и крупных инвестиционных проектов по видам транспорта</p>	<p>план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Минтранса России и подведомственных агентств и службы</p>	2014 – 2018 годы	<p>Исполнен.</p> <p>Научно-техническое сопровождение реализации Транспортной стратегии осуществляется в рамках тематики утвержденной планом научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на 2018 год по государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596</p>

### АНАЛИЗ УРОВНЯ И ТЕНДЕНЦИЙ ДОСТИЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ОСНОВНЫХ ОБЪЕМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В 2018 ГОДУ

Анализ достижения показателей объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота за отчетный период, заданных Приложением № 2 Транспортной стратегии, предназначен для формирования решений по корректировке мер, направленных на реализацию стратегии, на основе оценок уровня и динамики (тенденций) достижения указанных показателей, а также актуальной аналитической информации по факторам, повлиявшим на ход их достижения.

Для анализа уровня и динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей за отчетный период по каждому показателю вычисляются следующие оценки, аналогичные рассмотренным выше в отношении целевых индикаторов стратегии:

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 транспортной отрасли 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 28 прогнозным значениям показателей в сравнении с их фактическими значениями в 2017 году.

В таблице 4.1. приведены сведения об уровне достижения показателей объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, 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 объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота Транспортной стратегии

Уровень достижения, %	<50 %	50-70 %	70-90 %	90-100 %	>100 %	Всего
Количество показателей в 2018 году, всего	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>28</b>
Количество показателей в 2017 году, всего	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>28</b>

Фактические значения 6 показателей в 2018 году превысили прогнозные значения. Уровень достижения 4 показателей составил от 90 до 100%. Для 14 показателей уровень достижения находится в интервале 70-90%, для 4 – в интервале 50-70%. Таким образом, в 2018 году по сравнению с 2017 годом количество показателей с достижением прогнозного значения более 100% возросло на одну единицу. В интервале 90-100% достижения прогнозных значений количество показателей снизилось на две единицы. В интервале 70-90% достижения прогнозных значений количество показателей снизилось на одну единицу. Четыре показателя попали в интервал 50-70% достижения прогнозного значения, что на две единицы больше чем в 2017 году.

При этом второй год подряд транспортный комплекс Минтранса России демонстрирует стабильную положительную динамику роста и достаточно высокий уровень достижения ожидаемых значений показателей в 2018 году. Так, объем перевозки

грузов всего транспортного комплекса в 2018 году составил 7088,6 млн. тонн (+121,43 млн. тонн по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 79,07%, против 79,98% в 2017 году. Объем грузооборота всего транспортного комплекса в 2018 году составил 2974,74 млрд. т-км (+104,62 млрд. т-км по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии достиг уровня 99,26%, против 97,93% в 2017 году. Объем пассажирооборота – 584,41 млрд. пасс.-км (+31,62 млрд. пасс.-км по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 93,15%, против 91,03% в 2017 году.

Следует отметить снижение объема перевозки пассажиров в указанный период (17770,43 млн. чел. (-419,61 млн. чел. по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 74,58%, против 77,5% в 2017 году).

### 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 ожидаемых 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 2016-2018 годов реализации Транспортной стратегии, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
1	Перевозки грузов* - всего, млн. тонн	<b>Факт</b>	<b>6902,41</b>	↓	<b>6977,17</b>	↑	<b>7098,6</b>	↑
		План базовый	8470,25		8724,10		8978,16	
		% вып.	81,49	↓	79,98	↓	79,07	↓
		План инновац.	9164,32		9562,60		9960,64	
		% вып.	75,32	↓	72,96	↓	71,27	↓
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>1328,21</b>	↓	<b>1384,1</b>	↑	<b>1415,34</b>	↑
		План базовый	1414,8		1449,6		1484,40	
		% вып.	93,88	↓	95,48	↑	95,35	↓
		План инновац.	1505,1		1563,3		1621,40	
		% вып.	88,25	↓	88,54	↑	87,29	↓
3	автомобильный	<b>Факт</b>	<b>5430,63</b>	↑	<b>5446,97</b>	↑	<b>5543,97</b>	↑
		План базовый	6877,7		7092,1		7306,50	
		% вып.	78,96	↓	76,80	↓	75,88	↓
		План инновац.	7473,5		7807,3		8141,10	
		% вып.	72,67	↓	69,77	↓	68,10	↓
4	морской***	<b>Факт</b>	<b>24,62</b>	↑	<b>26,39</b>	↑	<b>23,02</b>	↓
		План базовый	28,77		29,4		30,10	
		% вып.	85,58	↑	89,77	↑	76,48	↓
		План инновац.	33,8		34,8		35,70	
		% вып.	72,85	↑	75,84	↑	64,48	↓
5	внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>117,97</b>	↓	<b>118,53</b>	↑	<b>115,09</b>	↓
		План базовый	147,8		151,8		155,90	
		% вып.	79,82	↓	78,08	↓	73,82	↓
		План инновац.	150,7		155,9		161,10	
		% вып.	78,28	↓	76,03	↓	71,44	↓
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>0,98</b>	↑	<b>1,174</b>	↑	<b>1,173</b>	↓

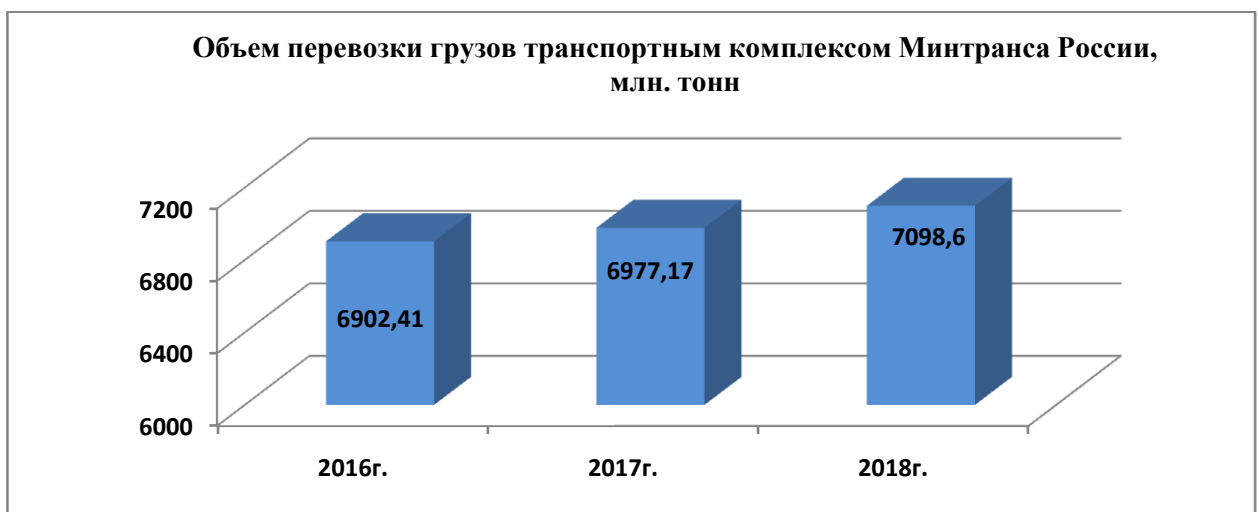
№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
		План базовый	1,18		1,2		1,26	
		% вып.	83,41	↓	97,87	↑	93,08	↓
		План инновац.	1,22		1,3		1,34	
		% вып.	80,67	↓	90,34	↑	87,52	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 22.04.2019.

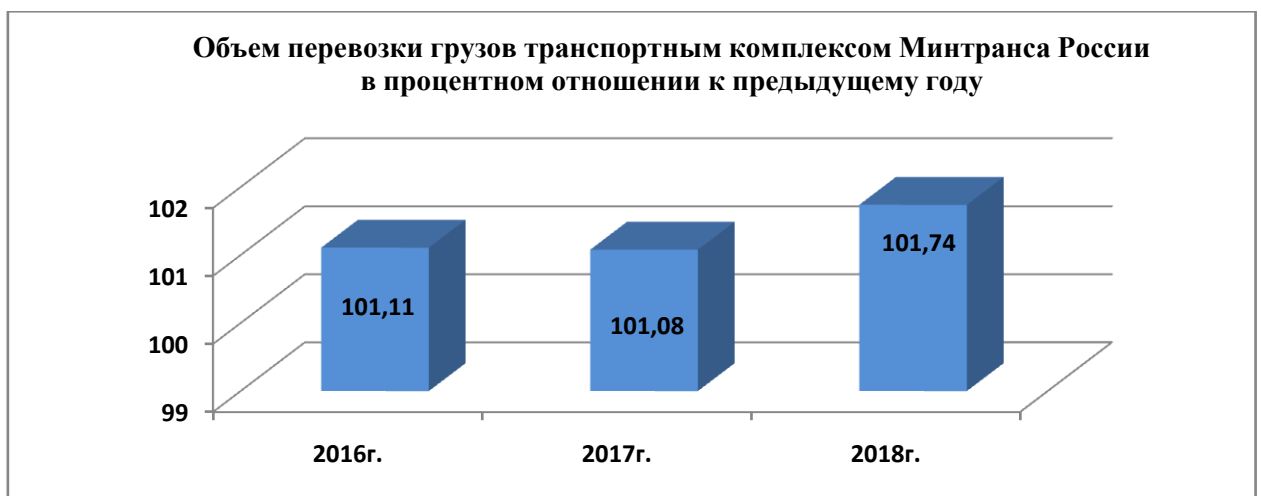
\*\* Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2016, 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

В целом объем перевозки грузов всеми видами транспорта Минтранса России вырос на 121,43 млн. тонн (см. табл. 4.2) и составил 7098,6 млн. тонн (79,07% выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту).



За последние два года отмечается положительная динамика роста грузоперевозок транспортным комплексом Минтранса России. Так в 2016 году уровень объема перевезенных грузов составил 101,11% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года, в 2017 году этот показатель составил 101,08%, а в 2018 году 101,74%.

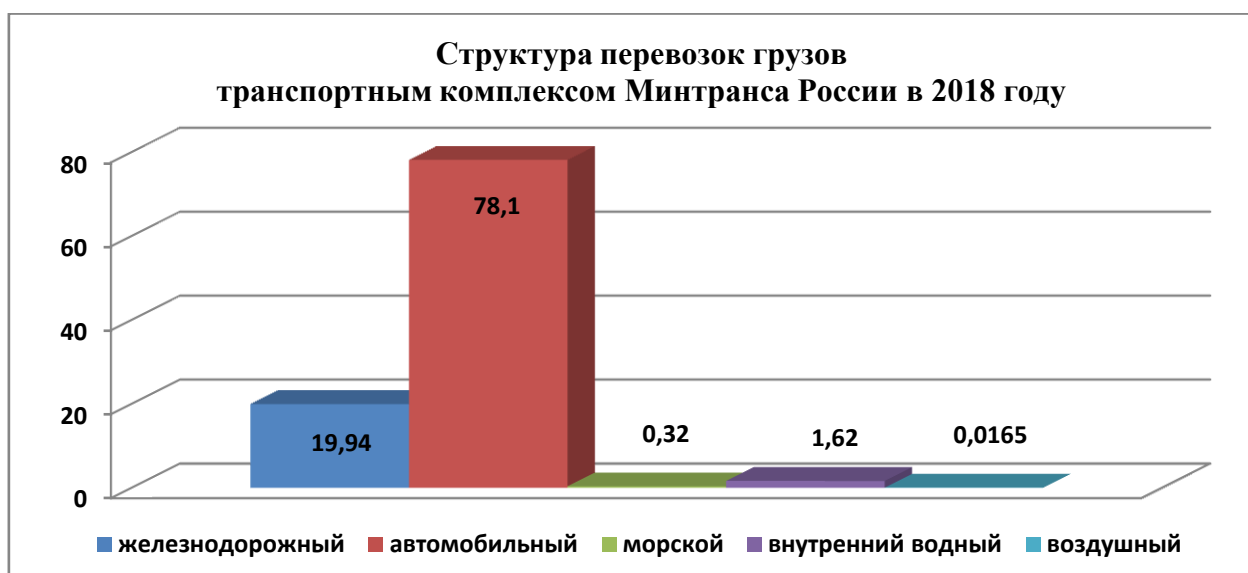


Однако уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии снижается в последние три года (см. табл. 4.2). Так в 2016 году показатель достижения составлял 81,49%, в 2017 году 79,98%, в 2018 году 79,07%.

Положительная динамика увеличения объема перевозок грузов в 2018 году обеспечена ростом объема перевозок грузов наиболее емкими видами транспорта Минтранса России (см. табл. 4.2): автомобильным (+97 млн. тонн) и железнодорожным общего пользования (+31,24 млн. тонн). Кроме того, основной вклад в перевозку грузов транспортным комплексом Минтранса России вносят: автомобильный – 78,1%; железнодорожный – 19,94% (см. табл. 4.3).

Таблица 4.3.  
Структура перевозок грузов по видам транспорта общего пользования в 2016 – 2018 годах, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

	Перевезено грузов		
	2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранса России - всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
в том числе:			
железнодорожный	19,24	19,84	19,94
автомобильный	78,68	78,07	78,1
морской	0,36	0,38	0,32
внутренний водный	1,71	1,7	1,62
воздушный	0,0143	0,0168	0,0165



Анализ динамики перевозки грузов по видам транспорта за последние три года (см. табл. 4.4) показывает, что с 2016 года положительная динамика роста перевозок грузов также наблюдается на автомобильном и железнодорожном транспорте.

Таблица 4.4.  
Динамика перевозки грузов по видам транспорта в 2016 - 2018гг. (без учета промышленного железнодорожного транспорта, в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Перевезено грузов*, млн. т		
		2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>6902,41</b>	<b>6977,17</b>	<b>7098,6</b>
в процентном отношении	к 2016г.	-	101,08	102,84
	к 2017г.			101,74
железнодорожный**		1328,21	1384,1	1415,34

		Перевезено грузов*, млн. т		
		2016г.	2017г.	2018г.
в процентном отношении	к 2016г.	-	104,21	106,56
	к 2017г.			102,26
автомобильный		5430,63	5446,97	5543,97
в процентном отношении	к 2016г.	-	100,3	102,09
	к 2017г.			101,78
морской***		24,62	26,39	23,02
в процентном отношении	к 2016г.	-	107,19	93,49
	к 2017г.			87,22
внутренний водный***		117,97	118,53	115,09
в процентном отношении	к 2016г.	-	100,47	97,56
	к 2017г.			97,1
воздушный		0,98	1,174	1,173
в процентном отношении	к 2016г.	-	119,33	119,16
	к 2017г.			99,86

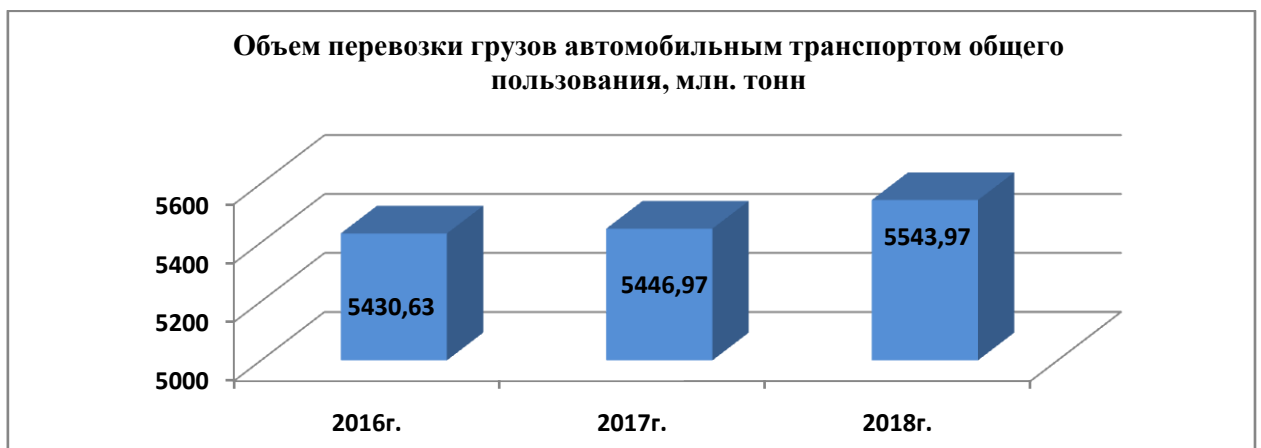
\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2016, 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

Автомобильный транспорт привлекает более высокой клиентоориентированностью, упрощенным оформлением документации (по сравнению, например, с железнодорожным, внутренним водным транспортом), высокой скоростью доставки и более гибкой системой тарифообразования, вследствие чего остается более привлекательным при перевозках высокодоходных грузов. Кроме того, фактором роста грузовых перевозок автомобильным, транспортом выступает освоение европейских маршрутов. Статистика последних двух лет показывает, что интенсивность автомобильных грузоперевозок из стран Европейского союза неуклонно растет. В силу этого автомобильные направления в логистике Российской Федерации и в 2018 году занимают лидирующие позиции на рынке – на них приходится свыше 65 %. Кроме того, на средних магистральных направлениях проявляются преимущества автомобильного транспорта, и как следствие многие автомобильные компании отбирают выгодную клиентуру у железнодорожных перевозчиков.

Следует отметить, что объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2018 году составил 5543,97 млн. тонн, что на 97 млн. тонн выше уровня 2017 года, однако уровень достижения ожидаемых значений показателя составил 75,88%, что ниже на 0,92% в сравнении с 2017 годом.





Однако следует учитывать, что в настоящее время российский грузовой автомобильный транспорт страдает высокой степенью износа автопарка:

- средний возраст автомобилей грузового парка России составляет 19-20 лет, в Европе и США - 5-7 лет;
- количество транспортных средств, эксплуатируемых 15 лет и более, составляет 66 %.

Кроме того, рост цен на грузоперевозки автомобильным транспортом приводит к тому, что ряд грузов (в первую очередь инертных строительных материалов и других низкодоходных грузов) переходят на железную дорогу.

В 2018 году продолжился рост перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования. Так в 2018 году объем перевозки грузов составил 1415,34 млн. тонн, что на 31,24 млн. тонн выше уровня 2017 года, а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 95,35%, против 95,48% в 2017 году, что показывает незначительное отставание от планового значения 2018 года.





В отчетный период драйверами роста перевозки грузов по железной дороге стали (см. табл. 4.5) зерно и продукты перемола (+20,2%), черные металлы (+7,0%), железная и марганцевая руда (+5,7%), лесные грузы (+5,5%), уголь (+3,7%), химические и минеральные удобрения (+3,7%), лом черных металлов (+1,9%), коксующийся уголь (+0,9%), нефть и нефтепродукты (+0,4%). Снизились перевозки цветной руды (-2,5%), комбикорма (-6,1%), цемента (-6,3%) и строительных грузов (-6,8%).

Таблица 4.5.

Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом  
по видам грузов в 2017-2018 годах по видам грузов, (млн. тонн)

	2017г.	2018г.	2018г. в % к 2017г.
<b>Отправлено грузов – всего</b>			
из них:	1266,5	<b>1291,5</b>	<b>102,0 %</b>
зерно и продукты перемола	24,7	<b>29,7</b>	<b>120,2 %</b>
черные металлы	73,0	<b>78,1</b>	<b>107,0 %</b>
руда железная и марганцевая	110,5	<b>116,8</b>	<b>105,7 %</b>
лесные грузы	43,3	<b>45,7</b>	<b>105,5 %</b>
каменный уголь	361,5	<b>374,9</b>	<b>103,7 %</b>
химические и минеральные удобрения	57,1	<b>59,2</b>	<b>103,7 %</b>
лом черных металлов	15,7	<b>16,0</b>	<b>101,9 %</b>
кокс	11,2	<b>11,3</b>	<b>100,9 %</b>
нефть и нефтепродукты	235,7	<b>236,6</b>	<b>100,4 %</b>
рыба	0,3	<b>0,3</b>	<b>100,0 %</b>
руды цветных металлов	20,2	19,7	97,5 %
комбикорма	0,99	0,93	93,9 %
цемент	26,8	25,1	93,7 %
строительные грузы	133,1	124,0	93,2 %
импортные грузы	9,8	<b>9,8</b>	<b>100,0 %</b>
прочие грузы	140,9	<b>143,5</b>	<b>101,8 %</b>

Всего за 2018 год по железной дороге было отправлено 374,9 млн. тонн угля. Рост экспортных отправок составил 6,4%, тогда как внутренние перевозки остались на уровне прошлого года. Основными импортерами российского угля в 2018 году стали Япония, Великобритания, Китай, Германия, Украина и Польша. При этом наибольший прирост поставок в 2018 году произошел в Германию (+7 млн. тонн к прошлому году) и Польшу (+5 млн. тонн). На фоне благоприятной мировой конъюнктуры погрузка угля железнодорожным транспортом будет расти по мере развития транспортной инфраструктуры и ввода новых мощностей.



По железной дороге в 2018 году было отправлено 236,4 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, что выше показателя 2017 года на 0,4%. Кроме того, следует учесть, что динамика перевозок в 2018 году была разнонаправленная. Так экспортный грузопоток снизился на 1,5%, а внутренних грузопоток вырос на 1,5%.

Перевозки энергетических газов в 2018 году остались на уровне прошлого года. Погрузка мазута на сети ОАО «РЖД» сократилась в 2018 году на 4,6% к прошлому году и погрузка дизельного топлива железнодорожным транспортом снизилась на 7,1%.

Всего в 2018 году по железной дороге было отправлено 124 млн. тонн строительных грузов и 25,1 млн. тонн цемента, что на 6,8% и 6,3% ниже показателей аналогичного периода 2017 года. Обусловлено это сокращением на 5% объемов ввода жилья в России в 2018 году.

В 2018 году было отправлено 78,1 млн. тонн черных металлов по железной дороге, что на 7% выше показателя 2017 года и является рекордным показателем за последние девять лет. При этом рост внутренних перевозок в отчетный период составил более 12%, тогда как экспорт вырос на 7%. Экспорт черных металлов в 2018 году возрос в Турцию, Италию, США, Мексику и Тайвань.

Железной и марганцевой руды в 2018 году по железной дороге было отправлено 116,8 млн. тонн, что на 5,7% выше значений аналогичного периода 2017 года. Это является рекордным показателем за последние 15 лет. Увеличение погрузки в 2018 году было достигнуто за счет роста внутренних отправок (+10%), тогда как экспорт сократился на 15% за счет падения грузопотока в Польшу и Китай на 1,5 млн. тонн в каждую из стран, а также прекращения поставок в Чехию и Сербию. В то же время поставки российской руды нарастили Италия, Франция и Египет.

В 2018 году по железной дороге было отправлено 45,7 млн. тонн лесных грузов, что на 5,5% выше показателя 2017 года. Рост погрузки лесных грузов в 2018 году обусловлен увеличением как внутренних отправок (+15%), так и экспортных потоков (+4%), преимущественно благодаря росту поставок в Казахстан (+30% к 2017 году). Рост внутреннего спроса обусловлен развитием деревообработки внутри страны. По данным Росстата, в 2018 году увеличилось производство лесоматериалов (+3,6%), фанеры (+6,9%), древесноволокнистых (+8,6%) и древесностружечных (+6,5%) плит, целлюлозы (+3,1%), бумаги и картона (+4%). Ожидается дальнейший рост погрузки лесных грузов железнодорожным транспортом по мере развития лесопромышленного комплекса Российской Федерации, при этом возможно увеличение экспорта продуктов лесопереработки.

За 2018 год по железной дороге было отправлено 29,7 млн. тонн зерна, что на 20,2% выше значения 2017 года и является максимальным показателем за последние 10 лет. Увеличение погрузки обусловлено ростом перевозок как на внутренних направлениях (+5%), так и на экспортных (+35%), преимущественно в Египет.

Химических и минеральных удобрений в отчетный период по железной дороге было отправлено почти 59,2 млн. тонн, что на 3,7% выше показателя 2017 года. Перевозки на внутренних направлениях выросли на 8%, тогда как экспорт остался на уровне прошлого года. Наибольший прирост поставок наблюдался в Бразилию (+1 млн. тонн) и США (+0,8 млн. тонн). В адрес Украины (-2 млн. тонн) и Китая (-0,4 млн. тонн) отмечено падение поставок. По мере запланированного ввода производственных мощностей по производству химических и минеральных удобрений на территории Российской Федерации ожидается дальнейший рост перевозок удобрений железнодорожным транспортом за счет высокого мирового спроса на российскую продукцию.

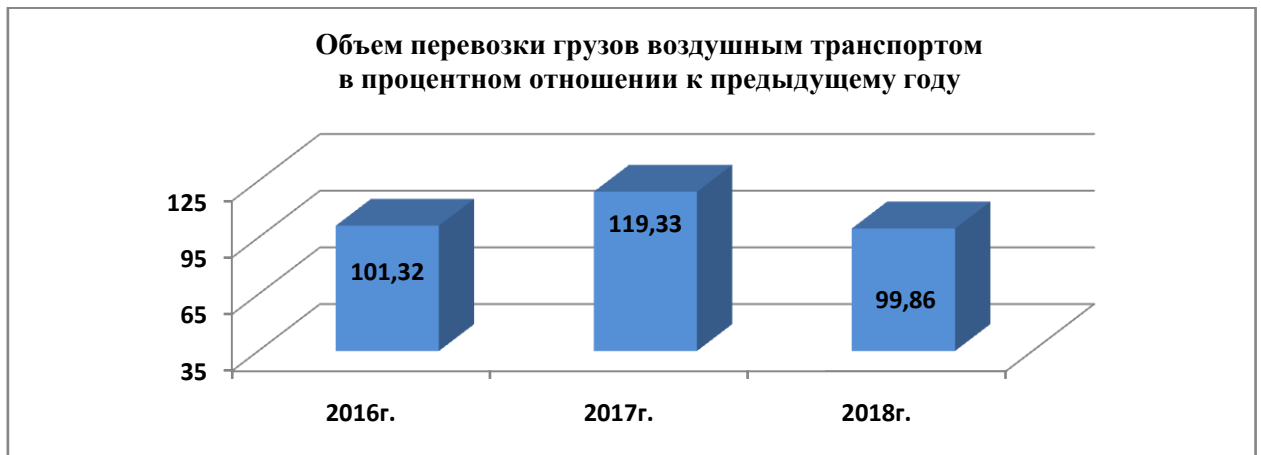
Кроме того, следует отметить рост в 2018 году грузоперевозок по сети ОАО «РЖД» в направлении морских портов (было отправлено 306,5 млн. тонн). Так в адреса портов Северо-Запада страны было отправлено 130,9 млн. тонн, что на 5,7%

больше показателей 2017 года, в адреса портов Дальнего Востока – 99 млн. тонн (+6%), а в адреса портов Юга – 76,4 млн. тонн (+0,6%).

В 2016 и 2017 годах воздушный транспорт стабильно демонстрировал положительную динамику роста объема перевозок грузов и почты (см. табл. 4.2). Так в 2016 году объем грузовых перевозок вырос на 1,32% по сравнению с 2015 годом, в 2017-м динамика была более стремительная (+19,33%), а вот с 2018 года наблюдается снижение показателя перевозок грузов и почты (-0,14%).



В 2018 году объем перевозки грузов и почты воздушным транспортом составил 1,173 млн. тонн, что ниже уровня 2017 года на 0,001 млн. тонн. Также наблюдается отрицательная динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки грузов. Степень достижения базового варианта развития составила 93,08%, что на 4,79% ниже уровня 2017 года.



Тенденция снижения объема грузоперевозок воздушным транспортом связана с ростом стоимости авиационного топлива. Незначительно вырос объем авиаперевозок грузов и почты во внутреннем сообщении – 0,293 млн. тонн, что выше уровня прошлого года на 1,6%, местные перевозки – 0,0164 млн. тонн, что на 12% ниже уровня 2017 года. Отмечен рост процента коммерческой загрузки на 0,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 70,9%, в том числе международные перевозки составили 70,2%, что на 0,4% ниже уровня 2017 года, а внутренние – 72,3%, что на 3,1% выше уровня 2017 года.

Сравнительный анализ деятельности российских авиакомпаний показывает, что в 2018 году наибольший объем грузоперевозок достигла компания «ЭйрБриджКарго» (0,578 млн. тонн грузов). Также высокие темпы роста показателя с начала года

демонстрирует авиакомпания «Победа», которая увеличила перевозку грузов и почты в 6,3 раза. Замедлили темпы роста объема перевозки грузов и почты ведущие авиакомпании. За указанный период объем перевозок грузов и почты по итогам работы авиакомпаний: ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии» составил 0,224 млн. тонн (-1,2%), «Сибирь» – 0,034 млн. тонн (-2,5%).

Внутренний водный и морской транспорт в 2018 года демонстрируют снижение объемных показателей перевозок грузов по сравнению с 2017 годом. Так на внутреннем водном транспорте объем перевозок грузов составил 115,09 млн. тонн, что на 3,44 млн. тонн ниже уровня 2017 года (-2,9%), а уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 73,82%, что ниже на 4,26% в сравнении с 2017 годом.



Это обусловлено тем, что на рынке внутреннего водного транспорта наблюдается тенденция к переключению грузоотправителей на использование железнодорожного и автомобильного транспорта. Однако следует отметить, что в 2018 году улучшились условия судоходства и повысился уровень безопасности гидротехнических сооружений в европейской части России. Значительно сократилась протяжённость участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России.

Наибольший рост показал сегмент перевозок внутренним водным транспортом в заграничном сообщении (+0,6 %) (см. табл. 4.6).

Таблица 4.6.  
Отправление грузов внутренним водным транспортом  
в 2017-2018 годах, (млн. тонн)

	2017г.	2018г.	% изменения 2018г. к 2017г.
<b>Всего</b>	118,53	115,09	<b>97,1%</b>
<b>Во внутреннем сообщении</b>	88,85	85,22	<b>95,9%</b>

	2017г.	2018г.	% изменения 2018г. к 2017г.
<b>В заграничном сообщении</b>	29,68	29,86	<b>100,6%</b>

Однако износ и старение речного флота до сих пор остаются острыми проблемами внутреннего водного транспорта (средний возраст грузовых судов превышает 39 лет. Уровень выполнения индикатора Транспортной стратегии 2.8.5. «Средний возраст грузовых речных судов» составил 89,83 %.

В отчетный период объем перевозок морским транспортом снизился на 12,78% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года и составил 23,02 млн. тонн, что на 3,37 млн. тонн меньше уровня 2017 года и уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 76,48%, против 89,77% в 2017 году. Наибольший спад показал сегмент перевозок морским транспортом в заграничном сообщении (-36,4%) (см. табл. 4.7).

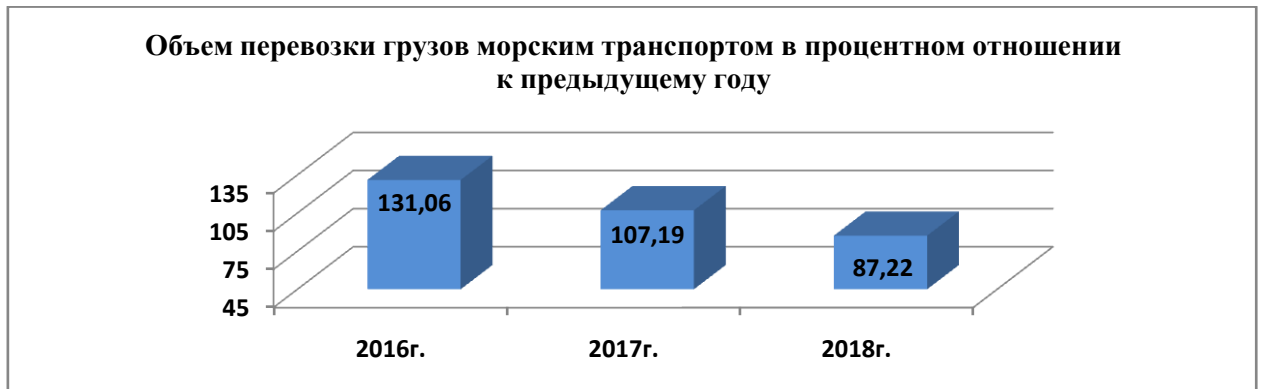
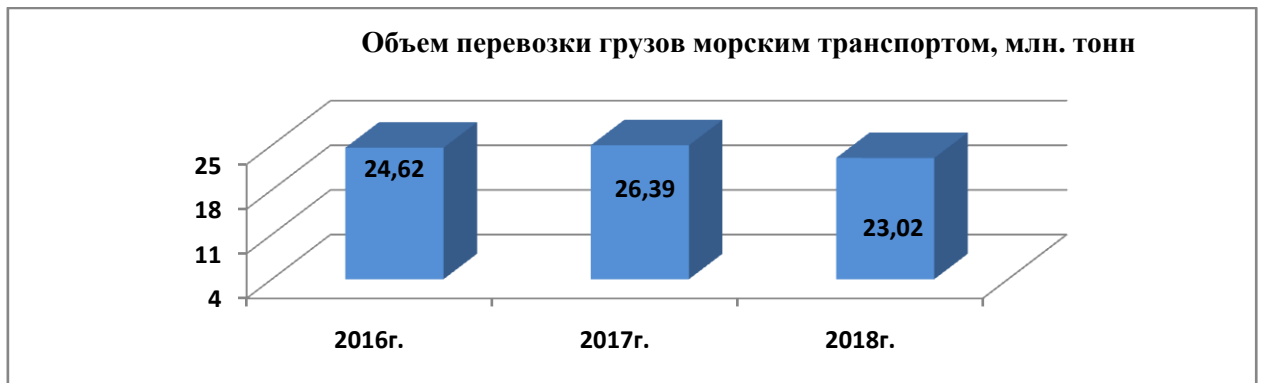


Таблица 4.7.  
Отправление грузов морским транспортом в 2017-2018 годах, (млн. тонн)

	2017г.	2018г.	% изменения 2018г. к 2017г.
<b>Всего</b>	26,39	23,02	87,22%
<b>В каботажном плавании</b>	18,55	18,03	97,2%
<b>В заграничном плавании</b>	7,85	4,99	63,6%

Отрицательная динамика достижения заданных значений показателей Транспортной стратегии морским транспортом обусловлена объективными причинами:

1. Ввод в строй в мае 2018 года автодорожной части Крымского моста через Керченский пролив и открытие с 1 октября движения для грузовых автомобилей.

2. За 2018 год значительно сократилось отправление наливных и сухих грузов морским транспортом. Исключение составило отправление цветных и черных металлов, металлолома и зерновых грузов.

3. Большая часть морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, работает под иностранными флагами и перевозит грузы иностранных фрахтователей.

4. Из 2700 судов морского флота России более трети судов (35,2 %) сильно изношены. Средний возраст судов морского флота Российской Федерации остался на уровне 2017 года и составил 30 лет.

5. Слабая синхронизация развития портовых мощностей с расширением пропускной способности железной дороги, основным доставщиком/получателем грузов в портах.

### 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 4.8.

Таблица 4.8.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов грузооборота за период 2016-2018 годы реализации Транспортной стратегии, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
1	Грузооборот* - всего, млрд. т-км	<b>Факт</b>	<b>2707,32</b>	↑	<b>2870,12</b>	↑	<b>2974,74</b>	↑
		План базовый	2768,6		2930,9		2997,0	
		% вып.	97,79	↑	97,93	↑	99,26	↑
		План инновац.	3050,4		3158,8		3267,07	
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>2342,59</b>	↑	<b>2491,88</b>	↑	<b>2596,88</b>	↑
		План базовый	2344,1		2493,0		2545,9	
		% вып.	99,94	↑	99,95	↑	102,0	↑
		План инновац.	2597,9		2688,9		2779,8	
3	автомобильный	<b>Факт</b>	<b>247,81</b>	↑	<b>253,14</b>	↑	<b>258,97</b>	↑
		План базовый	277,1		289,4		301,6	
		% вып.	89,43	↓	87,47	↓	85,86	↓
		План инновац.	304,7		317,1		329,6	
4	морской***	<b>Факт</b>	<b>43,12</b>	↑	<b>50,08</b>	↑	<b>45,07</b>	↓
		План базовый	70,7		69,4		68,1	
		% вып.	60,99	↑	72,16	↑	66,18	↓
		План инновац.	69,9		72,0		74,1	
5	внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>67,19</b>	↑	<b>67,16</b>	↓	<b>66,03</b>	↑
		План базовый	70,7		72,8		74,9	
		% вып.	95,04	↓	92,26	↓	88,15	↓
		План инновац.	71,6		74,2		76,7	
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>6,61</b>	↑	<b>7,86</b>	↑	<b>7,8</b>	↓
		План базовый	6,0		6,3		6,5	

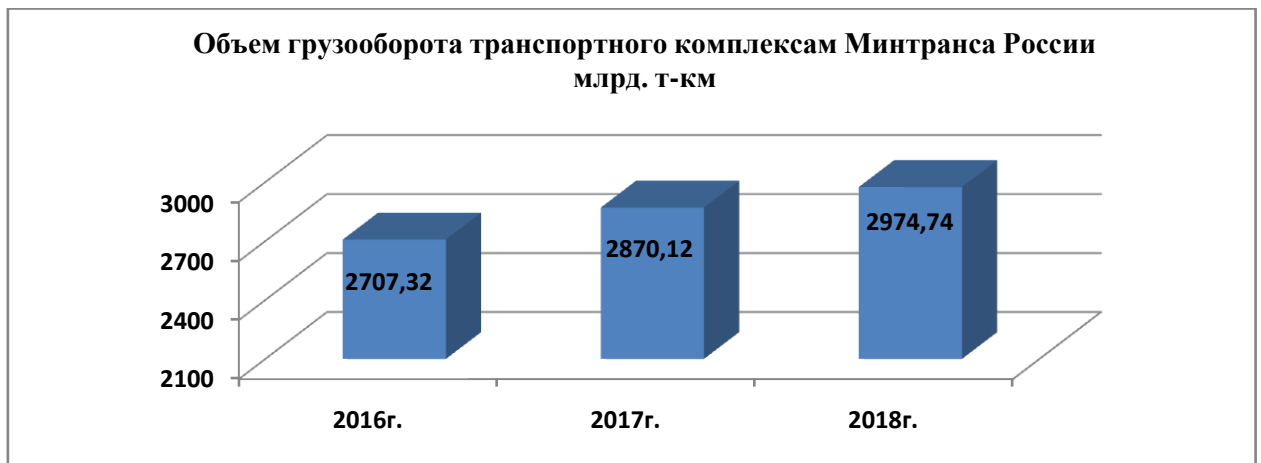
№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
		% вып.	110,15	↑	124,7	↑	119,93	↓
		План инновац.	6,3		6,6		6,87	
		% вып.	104,91	↑	119,03	↑	113,47	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) грузооборот по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные грузооборот на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2016, 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

В целом объем грузооборота транспортного комплекса Минтранса России вырос на 104,62 млрд. т-км и составил 2974,74 млрд. т-км (см. табл. 4.8), что составило 99,26% (на 1,33% выше уровня 2017 года) выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту.



Увеличение объемов грузооборота в 2018 году по сравнению с 2017 годом (железнодорожным транспортом на 105 млрд. т-км, и автомобильным на 5,83 млрд. т-км) (см. табл. 4.8 и 4.9) обеспечили положительную динамику достижения ожидаемых значений показателей объемов грузооборота в целом всего транспортного комплекса Минтранса России.

Таблица 4.9.  
Динамика грузооборота по видам транспорта в 2016 - 2018гг.,  
(без учета промышленного железнодорожного транспорта,  
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Грузооборот*, млрд. т-км		
		2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс РФ</b>		<b>2707,32</b>	<b>2870,12</b>	<b>2974,74</b>
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>106,01</b>	<b>109,88</b>
	к 2017г.			<b>103,65</b>
железнодорожный**		2342,59	2491,88	2596,88
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>106,37</b>	<b>110,86</b>
	к 2017г.			<b>104,21</b>
автомобильный		247,81	253,14	258,97
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>102,15</b>	<b>104,5</b>
	к 2017г.			<b>102,3</b>
морской***		43,12	50,08	45,07

		Грузооборот*, млрд. т-км		
		2016г.	2017г.	2018г.
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>116,15</b>	104,52
	к 2017г.			<b>89,99</b>
внутренний водный***		67,19	67,16	66,03
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>99,96</b>	98,27
	к 2017г.			<b>98,31</b>
воздушный		6,61	7,86	7,8
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>118,87</b>	117,95
	к 2017г.			<b>99,23</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) грузооборот по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные грузооборот на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2016, 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

В целом за последние три года отмечается положительная динамика роста грузооборота транспортного комплекса Минтранса России. Так в 2016 году уровень объема грузооборота составил 101,67% по сравнению с 2015 годом, в 2017 году 106,01%, в 2018 году составил 103,65% к уровню 2017 года.

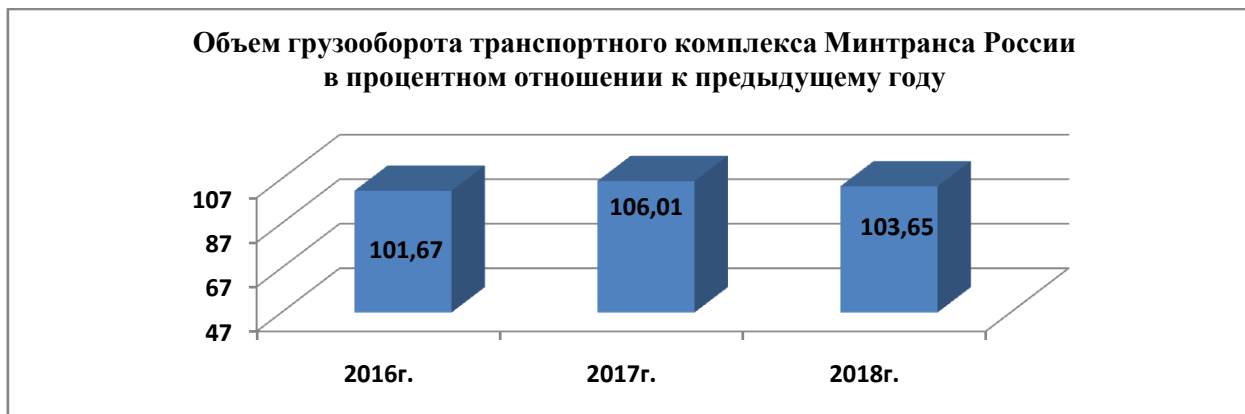


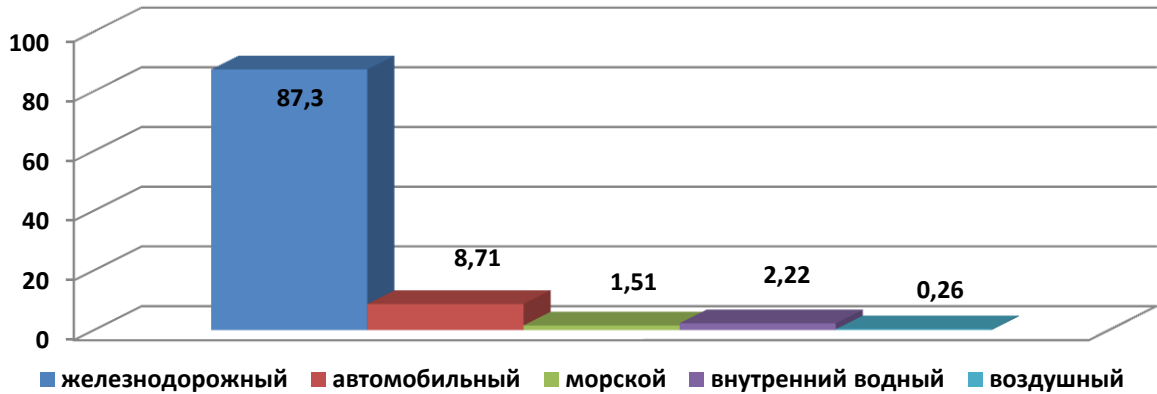
Таблица 4.10.

Структура грузооборота по видам транспорта  
общего пользования в 2016 – 2018 годах,

(без учета промышленного железнодорожного транспорта)

	Грузооборот		
	2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранса РФ - всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
в том числе:			
железнодорожный	86,53	86,82	87,3
автомобильный	9,15	8,82	8,71
морской	1,59	1,74	1,51
внутренний водный	2,48	2,34	2,22
воздушный	0,24	0,27	0,26

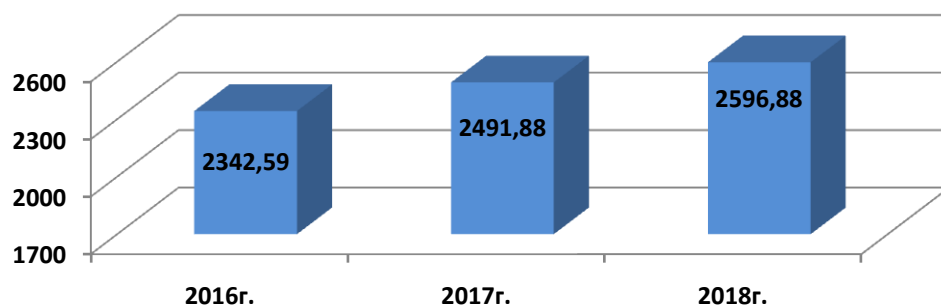
### Структура грузооборота транспортного комплекса Минтранса России в 2018 году



Анализ динамики грузооборота по видам транспорта за последние четыре года показывает, что положительная динамика роста объемов грузооборота наблюдается на железнодорожном и автомобильном транспорте. Кроме того, отмечается значительное превышение ожидаемых значений показателя объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития воздушным транспортом (см. табл. 4.8): в 2016 году – 110,15%, в 2017 году – 124,7%, в 2018 году – 119,93%. Железнодорожный транспорт превысил ожидаемые объемы грузооборота (102% к уровню Транспортной стратегии по базовому варианту развития, что на 2,05% выше уровня 2017 года).

Рост объема грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования в отчетный период обусловлен увеличением дальности перевозок. Как уже ранее отмечалось (см. табл. 4.8 и 4.9) этот показатель неуклонно растет на протяжении четырех лет и в 2018 году он составил 2596,88 млрд. т-км, что на 105 млрд. т-км (+4,21%) больше чем в 2017 году, а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии достиг 102% (+2,05 %).

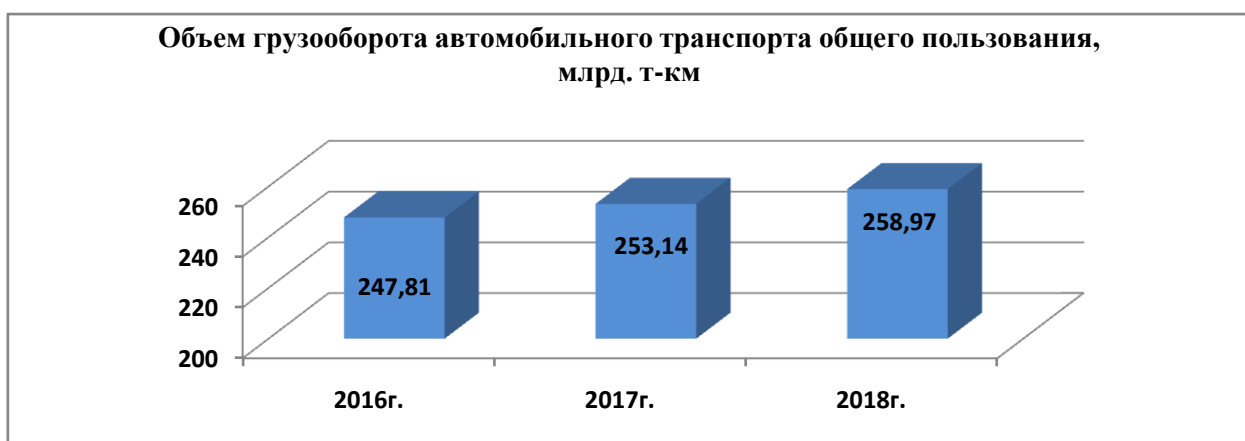
### Объем грузооборота железнодорожного транспорта, млрд. т-км



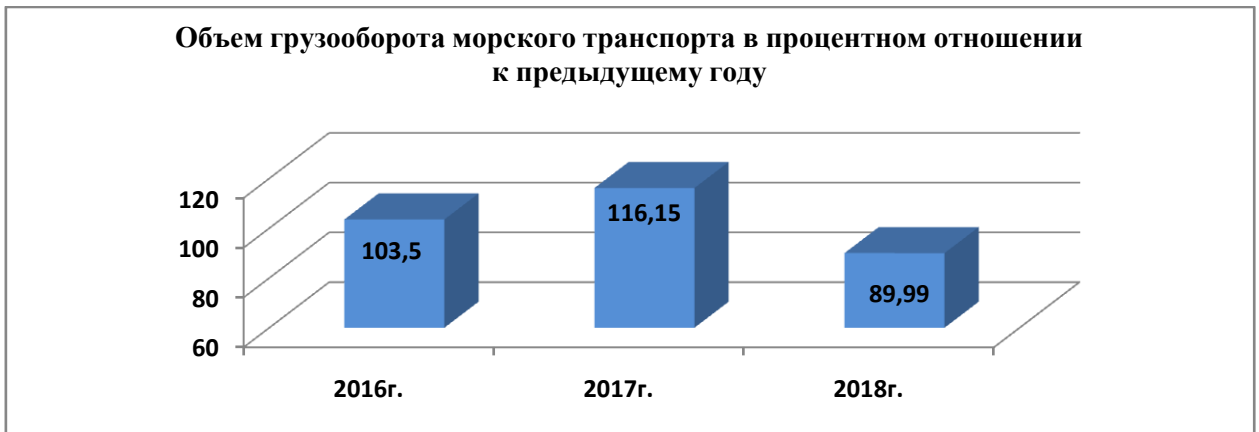
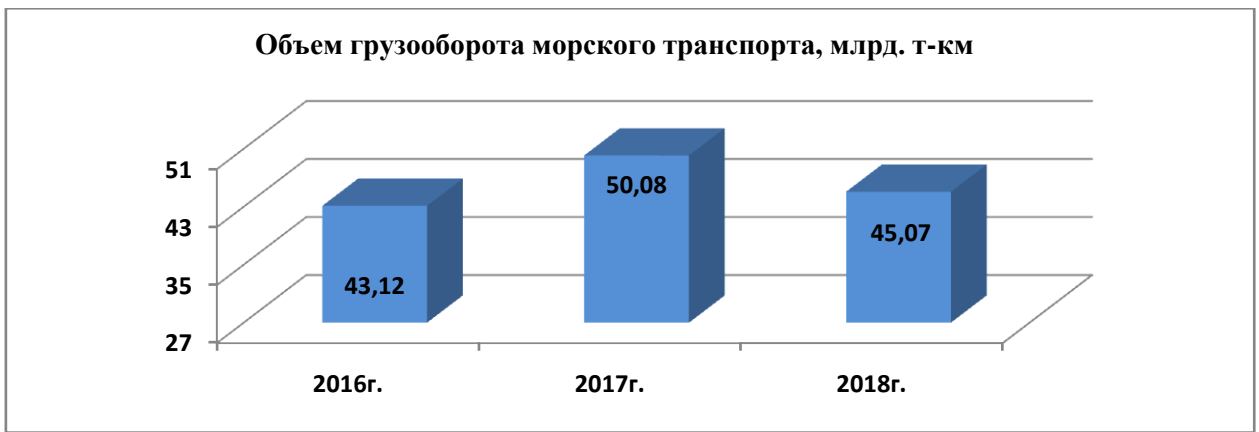




Объем грузооборота автомобильного транспорта в 2018 году также продолжил расти, показатель достиг значения 258,97 млрд. т-км, что на 5,83 млрд. т-км больше чем в 2017 году. Однако степень выполнения плана реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития составила всего 85,86%, что ниже на 1,61% показателя 2017 года.



Частичный ввод в эксплуатацию Крымского моста и новые экономические санкции, введенные против России, обусловили отрицательную динамику изменений объема грузооборота морского транспорта в 2018 году. Он составил 45,07 млрд. т-км, что на 5,01 млн. тонн ниже (-10%) уровня 2017 года и уровень достижения ожидаемых значений показателя – 66,18%, против 72,16% в 2017 году.



Однако следует отметить, что в целом грузооборот морских портов России в 2018 году увеличился на 3,8% по сравнению с 2017 годом и составил 816,5 млн. тонн, в частности:

Объем перевалки сухогрузов составил 387,4 млн. тонн (+3,8%), в том числе: угля 161,4 млн. тонн (+4,4%), зерна 55,7 млн. тонн (+16,3%), грузов в контейнерах 53,6 млн. тонн (+11,1%), черных металлов 30,4 млн. тонн (+7,6%), минеральных удобрений 17,8 млн. тонн (+0,1%), лесных грузов 5,5 млн. тонн (+7,3%).

Объем перевалки наливных грузов составил 429,1 млн. тонн (+3,9%), в том числе сырой нефти вырос до 255,4 млн. тонн (+1,2%), нефтепродуктов до 145,1 млн. тонн (+2,4%) и сжиженного газа – до 23,2 млн. тонн (рост в 1,6 раза).

Экспортных грузов перегружено 623,8 млн. тонн (+3,0%), импортных грузов – 37,3 млн. тонн (+3,2%), транзитных – 64,0 млн. тонн (+9,8%), каботажных – 91,4 млн. тонн (+6,2%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 92,7 млн. тонн грузов, что на 26,4% больше грузооборота аналогичного периода 2017 года. Увеличился объем перевалки наливных грузов до 62,3 млн. тонн (+41,0%), перевалка сухогрузов увеличилась до 30,4 млн. тонн (+4,3%). Грузооборот порта Мурманск увеличился до 60,7 млн. тонн (+18,1%), Сабетта до 17,4 млн. тонн (рост в 2,3 раза) и Архангельск – до 2,8 млн. тонн (+15,5%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов уменьшился до 246,3 млн. тонн (-0,5%), из них объем наливных грузов - до 136,5 млн. тонн (-4,1%), объем сухогрузов увеличился до 109,8 млн. тонн (+4,5%). Уменьшился объем перевалки грузов в портах: Усть-Луга до 98,7 млн. тонн (-4,4%), Приморск до 53,5 млн. тонн (-7,1%), Большой порт Санкт-Петербург увеличил объем перевалки до 59,3 млн. тонн (+10,6%), Высоцк до 18,8 млн. тонн (+7,1%) и Калининград – до 14,1 млн. тонн (+1,5%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 272,2 млн. тонн (+0,9%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 119,1 млн. тонн (+0,4%), наливных составила – до 153,1 млн. тонн (+1,3%). Увеличили

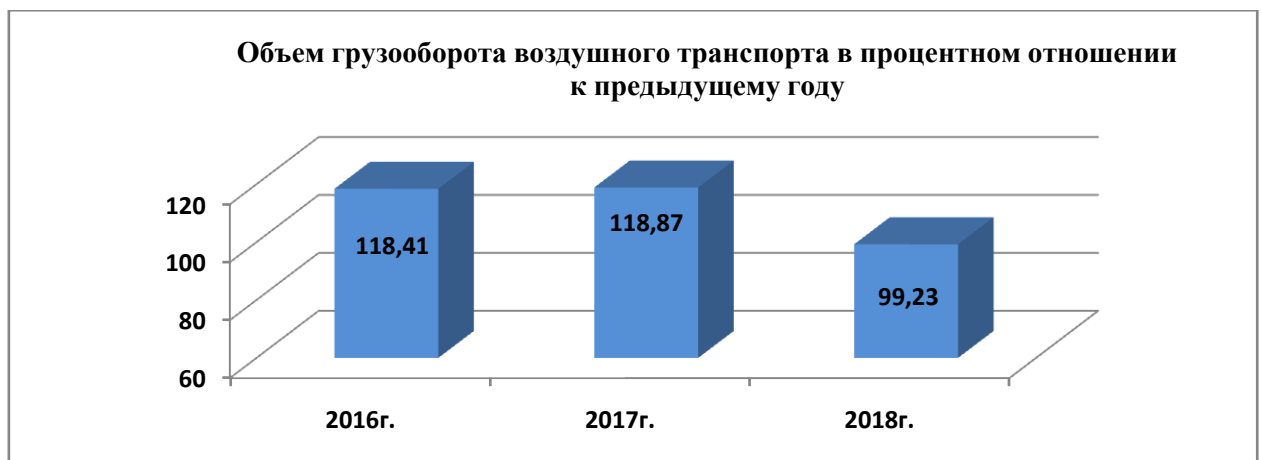
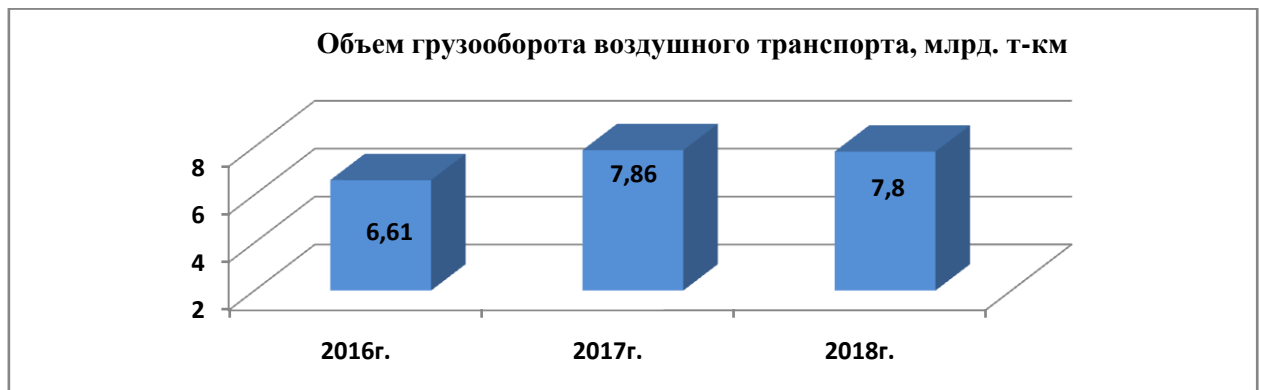
объем перевалки грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск – до 154,9 млн. тонн (+5,0%), Ростов-на-Дону – до 16,7 млн. тонн (+11,5%). Уменьшили объем перевалки порты Туапсе – до 25,6 млн. тонн (-3,7%), Кавказ – до 30,1 млн. тонн (-14,9%), Тамань – до 14,1 млн. тонн (-6,0%).

В морских портах Каспийского бассейна было перегружено 4,8 млн. тонн грузов (+21,6%), из них сухогрузов – 2,6 млн. тонн (-6,9%), наливных – 2,2 млн. тонн (рост в 1,9 раза). Объем перевалки грузов портов Махачкала вырос в 1,8 раза до 2,5 млн. тонн, порт Астрахань снизил перевалку до 1,9 млн. тонн (-16,7%).

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 200,5 млн. тонн (+4,5%), их них сухогрузов – до 125,5 млн. тонн (+6,8%), наливных грузов составил 75,0 млн. тонн (+1,0%). Увеличили грузооборот порты Ванино – до 29,5 млн. тонн (+0,9%), Находка – до 24,3 млн. тонн (+0,1%), Владивосток – до 21,2 млн. тонн (+24,7%), Де-Кастри – до 12,6 млн. тонн (+16,7%). В тоже время снизился грузооборот портов Пригородное – до 17,0 млн. тонн (-2,1%) и Посыет – до 7,1 млн. тонн (-7,7%). Грузооборот порта Восточный остался практически на уровне прошлого года и составил 69,2 млн. тонн.

Уровень достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии в базовом варианте развития по грузообороту в 2018 году морским транспортом составил 66,18%, что ниже аналогичного показателя в 2017 году на 5,98%.

Следует отметить высокие результаты, достигнутые воздушным транспортом в 2018 году. Показатель объема грузооборота составил 7,8 млрд. т-км, что обеспечило выполнение плана реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития на 119,93%. Однако это ниже на 4,77% аналогичного показателя 2017 года, и в целом объем грузооборота снизился на 0,06 млрд. т-км.



Грузооборот внутреннего водного транспорта в 2018 года достиг 66,03 млрд. т-км, что ниже уровня 2017 года на 1,13 млрд. т-км и составило 98,31% от уровня 2017 года, а уровень выполнения ожидаемых значений объема грузооборота Транспортной стратегии

по базовому варианту составил 88,15%, что также ниже показателя 2017 года на 4,11%. В целом объем грузооборота внутреннего водного транспорта в отчетный период, в силу объективных причин, связанных с сокращением среднего расстояния перевозки пригодных для грузового судоходства внутренних водных путей, снизился на 1,13 млрд. т-км.



Увеличение объема грузооборота транспорта Минтранса России в целом в 2018 году по сравнению с 2017 годом обусловлено положительной динамикой роста объема и дальности грузоперевозок таких видов транспорта, как железнодорожный и автомобильный (см. табл. 4.4 и 4.9).

#### **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 4.11.

Таблица 4.11.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов перевозки пассажиров за период 2016-2018 годы реализации Транспортной стратегии, (в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
1	Перевозки пассажиров транспортом	Факт	18373,84	↓	18190,04	↑	17770,43	↓
		План базовый	23114,27		23471,54		23828,83	

№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
	ртом общего пользования* - всего, млн. человек	% вып.	79,49	↓	77,50	↓	74,58	↓
		План инновац.	23452,00		23991,30		24530,40	
		% вып.	78,35	↓	75,82	↓	72,44	↓
2	железнодорожный	<b>Факт</b>	<b>1039,99</b>	↑	<b>1121,28</b>	↑	<b>1158,97</b>	↑
		План базовый	1109,3		1120,4		1131,50	
		% вып.	93,75	↑	100,08	↑	102,43	↑
		План инновац.	1177,7		1212,4		1247,00	
		% вып.	88,31	↓	92,48	↑	92,94	↑
3	автомобильный транспорт общего пользования	<b>Факт</b>	<b>11027,4</b>	↓	<b>10938,72</b>	↓	<b>10572,84</b>	↓
		План базовый	13825,7		14027,3		14228,83	
		% вып.	79,76	↓	77,98	↓	74,31	↓
		План инновац.	14030,7		14346,7		14662,60	
		% вып.	78,59	↓	76,25	↓	72,11	↓
4	морской**	<b>Факт</b>	<b>13,02</b>	↑	<b>11,71</b>	↓	<b>7,48</b>	↓
		План базовый	1,5		1,5		1,500	
		% вып.	868,07	↑	780,96	↓	498,37	↓
		План инновац.	1,5		1,5		1,500	
		% вып.	868,07	↑	780,96	↓	498,37	↓
5	внутренний водный**	<b>Факт</b>	<b>13,47</b>	↓	<b>12,67</b>	↓	<b>12,33</b>	↓
		План базовый	14,0		14,1		14,300	
		% вып.	96,2	↓	89,88	↓	86,22	↓
		План инновац.	14,2		14,5		14,900	
		% вып.	94,85	↓	87,4	↓	82,75	↓
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>88,56</b>	↓	<b>105,05</b>	↑	<b>116,11</b>	↑
		План базовый	90,1		93,7		97,30	
		% вып.	98,29	↓	112,12	↑	119,33	↑
		План инновац.	93,5		98,2		102,80	
		% вып.	94,72	↓	106,98	↑	112,95	↑
7	метрополитен***	<b>Факт</b>	<b>3311,7</b>	↓	<b>3298</b>	↓	<b>3380,56</b>	↑
		План базовый	3800,77		3888,14		3975,5	
		% вып.	87,13	↓	84,82	↓	85,03	↑
		План инновац.	3861,5		3991,6		4121,7	
		% вып.	85,76	↓	82,62	↓	82,02	↑
8	городской наземный электрический***	<b>Факт</b>	<b>2879,7</b>	↓	<b>2702,6</b>	↓	<b>2522,2</b>	↓
		План базовый	4272,9		4326,4		4379,9	
		% вып.	67,39	↓	62,47	↓	57,58	↓
		План инновац.	4272,9		4326,4		4379,9	
		% вып.	67,39	↓	62,47	↓	57,58	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка пассажиров по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2018 год «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации за 2018год».

В целом объем перевозки пассажиров в 2018 году всеми видами транспорта общего пользования снизился на 297,82 млн. пассажиров и составил 17770,43 млн. пассажиров, 74,58% выполнения значения по базовому варианту развития транспортной системы России, что на 2,92% ниже уровня 2017 года.



В целом за отчетный период отмечается некоторая отрицательная динамика изменения показателя объема перевозки пассажиров транспортом общего пользования (97,69% по сравнению с 2017 годом). Это обусловлено снижением реально располагаемых доходов населения в последние годы.

Одной из причин падения объема перевозок пассажиров является рост индекса цен (тарифов) на услуги (см. табл. 4.12) наиболее пассажироёмких видов транспорта (автомобильный и городской наземный электрический, см. табл. 4.13) и как следствие снижение ценовой доступности транспортных услуг для населения данных видов транспорта (см. табл. 4.14).

Таблица 4.12.

Индексы потребительских цен на услуги по Российской Федерации и цен (тарифов)  
на услуги пассажирского транспорта в 2017-2018 годах

	2017 года в % отношении к 2016 года	2018 года в % отношении к 2017 года
Индексы потребительских цен на услуги по России	104,2	103,9
Услуги пассажирского транспорта	107,0	103,3
Железнодорожный транспорт	105,7	101,4
Автомобильный транспорт	106,9	104,7
Воздушный транспорт	104,2	102,3
Проезд в городском наземном электрическом транспорте	112,15	104,0
Проезд в метро, поездка	113,6	102,0

Таблица 4.13.  
Структура перевозок пассажиров по видам транспорта  
общего пользования в 2016 – 2018 годах

	Перевезено пассажиров		
	2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранса РФ - всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
в том числе:			
железнодорожный	5,66	6,16	6,52
автомобильный	60,02	60,14	59,5
морской	0,071	0,064	0,04
внутренний водный	0,073	0,07	0,0694
воздушный	0,48	0,58	0,65
метрополитен	18,02	18,13	19,02
городской наземный электрический	15,67	14,86	14,19

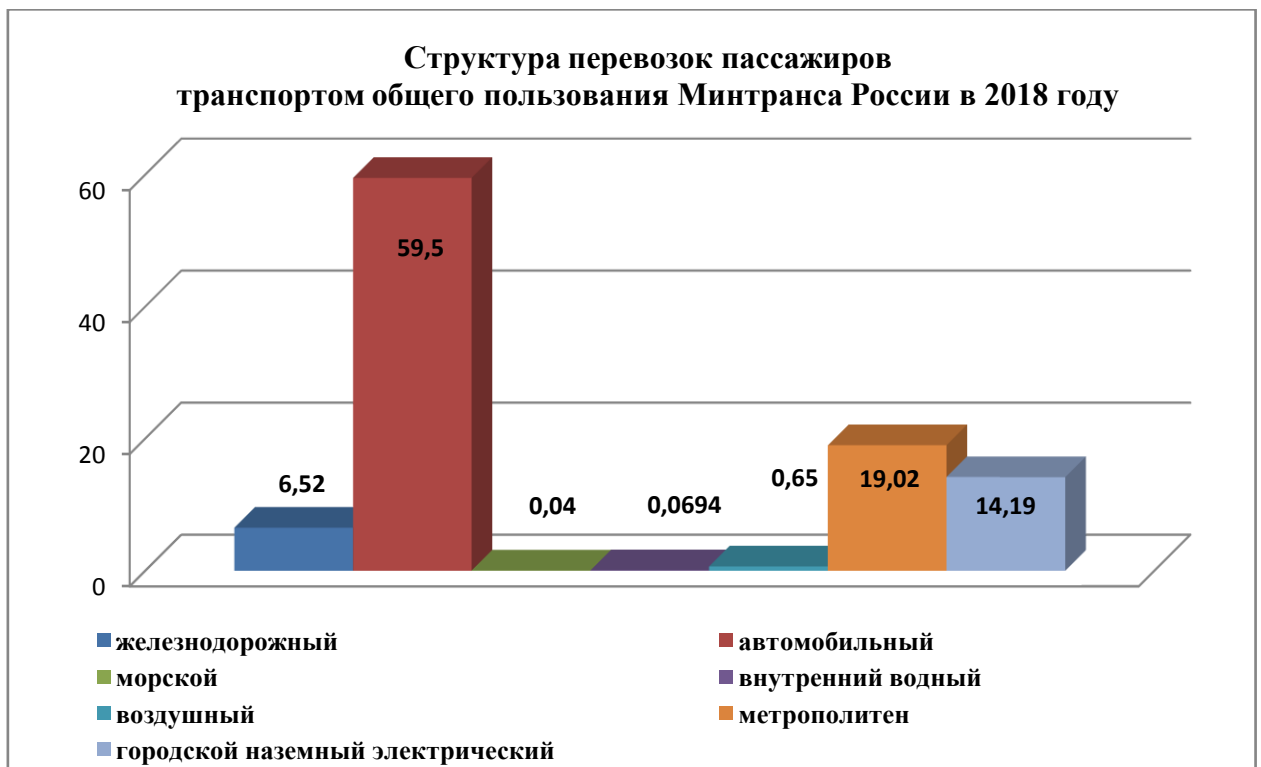


Таблица 4.14.  
Индексы ценовой доступности транспортных услуг пассажирского  
транспорта по видам транспорта в 2017-2018 годах

	2017г.	2018г.
Индекс ценовой доступности транспортных услуг пассажирского транспорта, всего	1,027	0,994
- железнодорожного транспорта	1,0202	0,976
- автомобильного транспорта	1,025	1,008
- воздушного транспорта	1,002	0,985
- городского наземного электрического транспорта	1,076	1,001
- метрополитена	1,09	0,982

Совершенствование тарифной политики на услуги железнодорожного, воздушного транспорта и метрополитена в отчетный период (см. табл. 4.12, 4.14) обусловили

увеличение объема перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте на 3,36%, на воздушном - на 10,52%, а на метрополитене на 2,5% по сравнению с 2017 годом (см. табл. 4.15).

Таблица 4.15.  
Динамика перевозки пассажиров по видам транспорта в 2016 - 2018 годах,  
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Перевезено пассажиров*, млн. человек		
		2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс РФ</b>		<b>18373,84</b>	<b>18190,04</b>	<b>17770,43</b>
в процентном отношении	к 2016г.		<b>99,0</b>	96,72
	к 2017г.			<b>97,69</b>
железнодорожный		1039,99	1121,28	1158,97
в процентном отношении	к 2016г.		<b>107,82</b>	111,44
	к 2017г.			<b>103,36</b>
автомобильный		11027,4	10938,72	10572,84
в процентном отношении	к 2016г.		<b>99,2</b>	95,88
	к 2017г.			<b>96,66</b>
морской**		13,02	11,71	7,48
в процентном отношении	к 2016г.		<b>89,97</b>	57,41
	к 2017г.			<b>63,82</b>
внутренний водный**		13,47	12,67	12,33
в процентном отношении	к 2016г.		<b>94,09</b>	91,54
	к 2017г.			<b>97,29</b>
воздушный		88,56	105,05	116,11
в процентном отношении	к 2016г.		<b>118,62</b>	131,11
	к 2017г.			<b>110,52</b>
метрополитен***		3311,7	3298	3380,56
в процентном отношении	к 2016г.		<b>99,59</b>	102,08
	к 2017г.			<b>102,5</b>
городской наземный электрический***		2879,7	2702,6	2522,2
в процентном отношении	к 2016г.		<b>93,85</b>	87,58
	к 2017г.			<b>93,32</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка пассажиров по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2018 год «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации за 2018год».

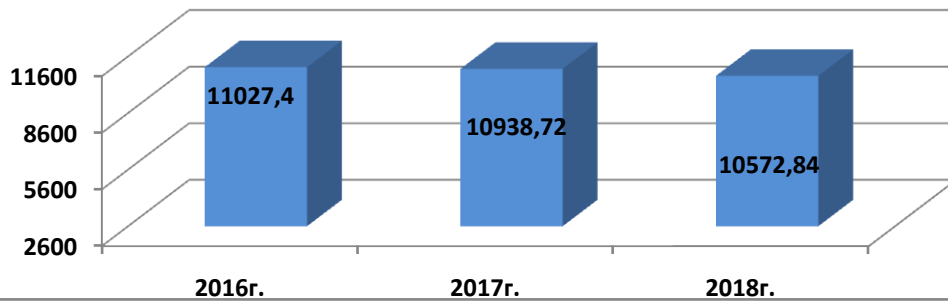
Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом за последние три года постоянно снижается. Так в 2016 году он составил 11027,4 млн. человек, что на 193,55 млн. человек ниже показателя 2015 года, в 2017 году – 10938,72 млн. человек, что на 88,68 млн. человек ниже уровня 2016 года, а в 2018 году он снизился еще значительно на 365,88 млн. человек и составил 10572,84 млн. человек, а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 74,31%, против 77,98% в 2017 году.

Факторы:

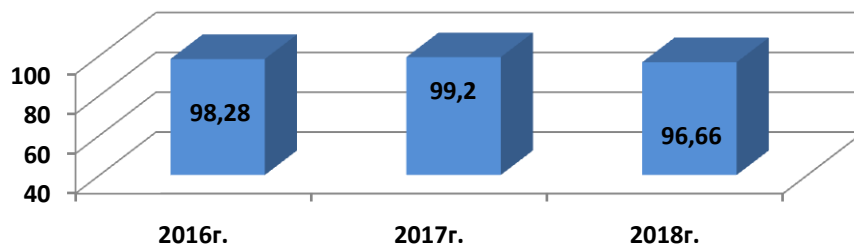
- увеличение количества транспортных средств в собственности граждан;
- снижение численности сельского населения;
- наличие большого числа частных перевозчиков, осуществляющих междугородние автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении под видом нерегулярных;
- эксплуатационные затраты на работу пассажирского транспорта не покрываются доходами от перевозок пассажиров.



**Объем перевозки пассажиров автомобильным транспортом  
общего пользования, млн. чел.**



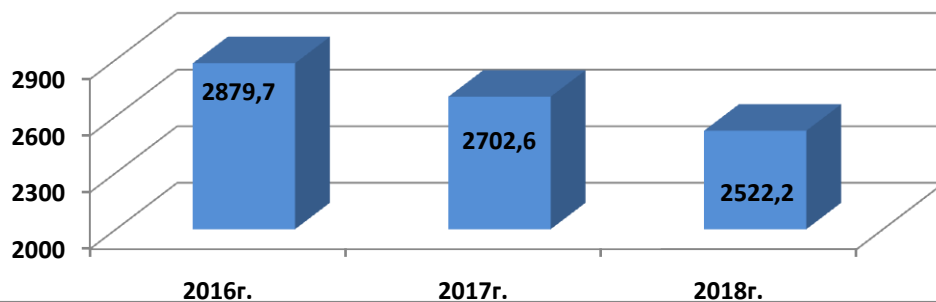
**Объем перевозки пассажиров автомобильным транспортом  
общего пользования в процентном отношении к предыдущему году**

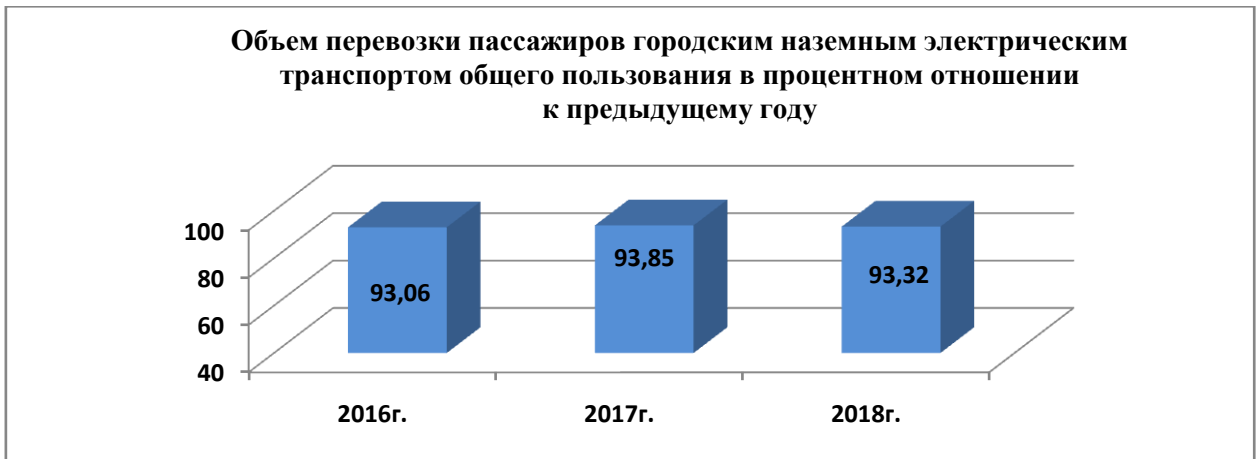


В 2018 году степень выполнения плана реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития составила всего 74,31%, что ниже на 3,67% показателя 2017 года.

В последние три года (см. табл. 4.11, 4.15) зафиксирована отрицательная динамика изменения объемов перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом. Так в 2016 году объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом составил 2879,7 млн. человек, что на 214,7 млн. человек меньше чем 2015 году, в 2017 году – 2702,6 млн. человек, что на 177,1 млн. человек меньше чем в 2016 году, а в 2018 году – 2522,2 млн. человек, что ниже уровня 2017 года на 180,4 млн. человек. Также степень достижения ожидаемых значений объема перевозки пассажиров Транспортной стратегии на городском наземном электрическом транспорте (см. табл. 4.11) снижается. В 2016 году она составляла 67,39% (-5,95%), в 2017 году – 62,47% (-4,92%), а в 2018 году составила 57,58% (-4,89%) по базовому варианту развития.

**Объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим  
транспортом общего пользования, млн. чел.**

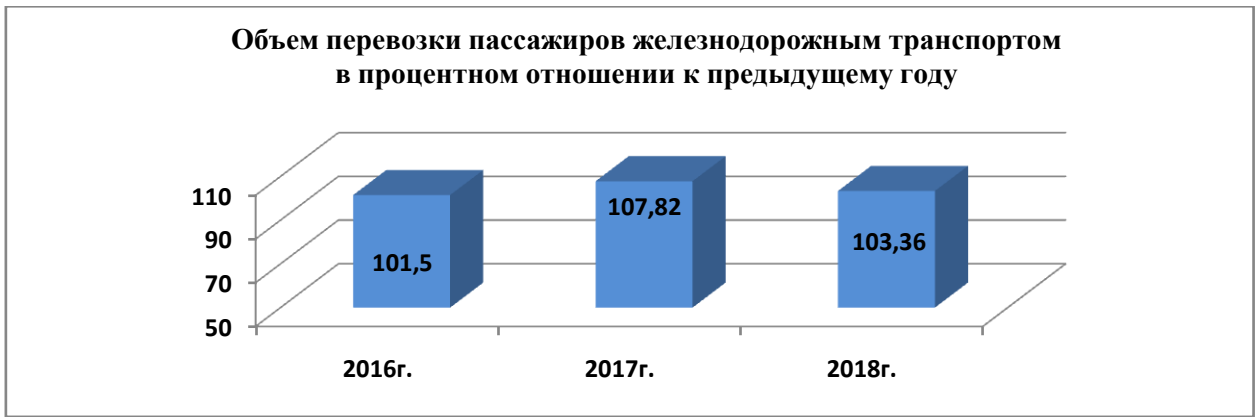




Хорошая ценовая доступность транспортных услуг метрополитена железнодорожного и воздушного транспорта обусловили положительную динамику достижения показателя объема перевозки пассажиров в 2018 года по базовому варианту этих видов транспорта. Так для железнодорожного транспорта он составил 102,43%, для воздушного – 119,33%, а для метрополитена – 85,77%, что на 0,92% выше уровня 2017 года (см. табл. 4.11). Кроме того, повышение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема сервисных услуг, на железнодорожном транспорте определяют устойчивую тенденцию роста объема пассажирских перевозок, особенно в дальнем следовании, в последние годы.



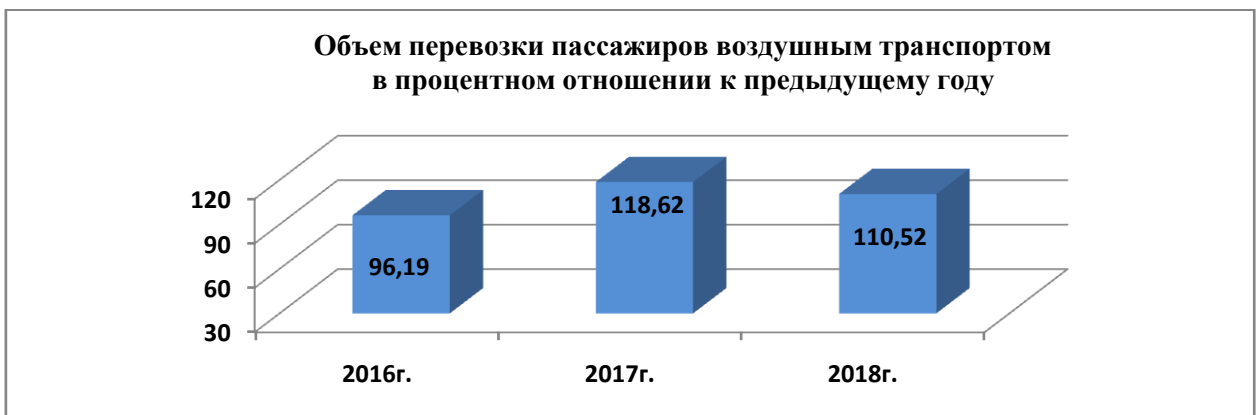
В 2016 году объем перевозок пассажиров железнодорожном транспорте составил 101,5% от уровня 2015 года, в 2017 году – 107,82% к уровню 2016 года, в 2018 году - 103,36 % к уровню 2017 года, а уровень объема перевозок пассажиров составил 1158,97 млн. человек, что на 37,69 млн. человек выше уровня 2017 года и уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 102,43% (+2,35%). Однако темп роста объема перевозки пассажиров несколько снизился в силу существенного роста тарифов на проезд в поездах дальнего следования.



В последние годы важное место в объеме пассажирских перевозок железнодорожного транспорта занимают местные ежедневные перевозки населения на работу и учебу (более 40% пассажиров), осуществляемые поездами пригородного сообщения. Следует отметить, что население выбирает железнодорожный транспорт в силу его высокой провозной способности, удобства расписания, надежности и регулярности движения.

Воздушный транспорт в 2018 году уже второй год подряд сохраняет свое лидирующее положение на рынке транспортных услуг по международным и дальним перевозкам пассажиров. Объем пассажирских перевозок в 2018 году составил 116,11 млн. чел. (+11,06 млн. чел. по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого показателя базового варианта Транспортной стратегии – 119,33% (+7,21%).

На воздушном транспорте самая высокая доля деловых поездок - около 40% и поездок к месту отдыха - более 30%.



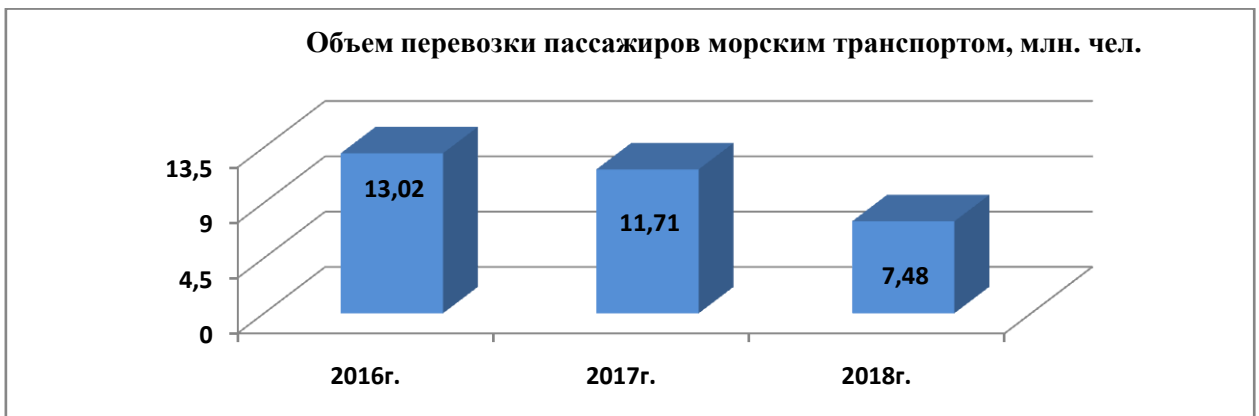
Объемы перевозок пассажиров метрополитеном в 2018 году возросли и составили 3380,56 млн. человек, что на 82,56 млн. человек выше уровня 2017 года (102,5% от уровня 2017 года). Однако, ожидаемое значение перевозок пассажиров не достигнуто (степень

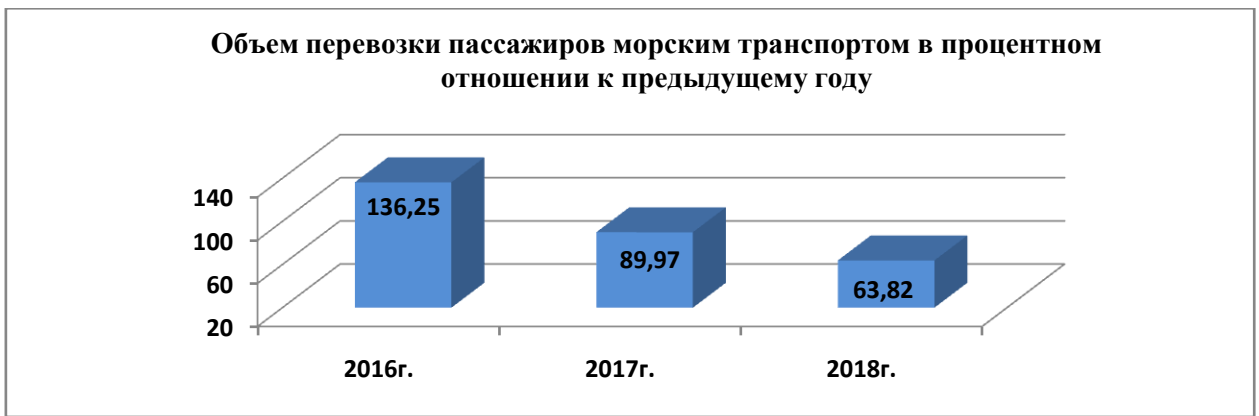
выполнения показателя базового варианта развития Транспортной стратегии составила 85,03% (+0,21% к уровню 2017 года).



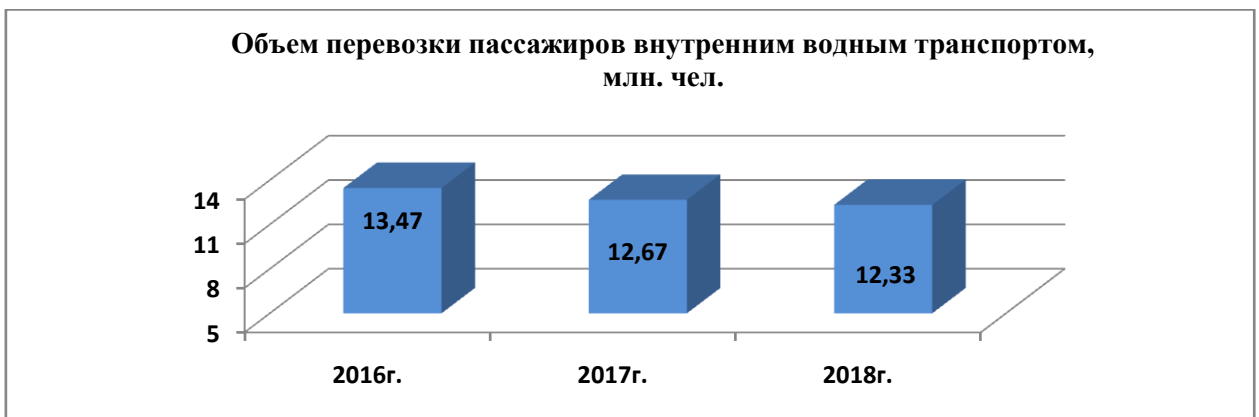
Увеличение пассажиропотока и объема перевозок пассажиров метрополитеном в 2018 году обусловлены значительным увеличением за последние два года протяженности эксплуатационной длины путей метрополитена до 581,9 км.

С вводом в строй в мае 2018 года автодорожной части Крымского моста через Керченский пролив пассажиропоток на Керченской паромной переправе значительно снизился. Поэтому резко упал объем перевозки пассажиров морским транспортом. Объем пассажирских перевозок на морском транспорте составил 7,48 млн. человек (63,82% от уровня 2017 года), что ниже уровня 2017 года на 4,23 млн. человек. При этом данный показатель в 5 раз превышает ожидаемое значение по базовому варианту Транспортной стратегии.





Объем пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте за последние три года снижается. В 2018 году он составил 12,33 млн. человек, что на 2,71% ниже значения показателя за 2017 год (-0,34 млн. чел.), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 86,22%, против 89,88% в 2017 году. Это обусловлено сильной изношенностью пассажирских судов, находящихся в эксплуатации, средний возраст которых составляет 38 лет, при этом на туристических маршрутах используются суда со средним возрастом эксплуатации 41 год.



Так в 2016 году объем перевозок пассажиров составил 99,15% от уровня 2015 года, в 2017 году – 94,09 % от уровня 2016 года, а в 2018 году - 97,29% от уровня 2017 года. Кроме того, степень достижения ожидаемых значений объема перевозки пассажиров Транспортной стратегии на внутреннем водном транспорте в 2018 году составил 86,22% по базовому варианту развития, что на 3,66% ниже уровня 2017 года.

Снижение роли внутреннего водного транспорта в структуре перевозок пассажиров вызвано также снижением качества судопропускных гидротехнических сооружений, ухудшением инфраструктуры внутренних водных путей, обмелением рек. Глубина судоходных рек за последнюю четверть века сократилась в среднем на четверть - с 2,3 до 1,7 метра. На треть снизилась протяженность водных путей с гарантированными габаритами судового хода - с 67 тыс. км до 48 тыс. км.

В 2018 году международные и дальние перевозки пассажиров выполнялись, в основном, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Как показывают социологические исследования для поездок к родственникам и друзьям железнодорожный транспорт выбрало более 40 % населения, в командировку - более 35 %, к месту отдыха около 20 %, а ежедневные местные поездки железнодорожным транспортом на работу и учебу выбрало более 45 % пассажиров.

### 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 4.16.

Таблица 4.16.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объемов пассажирооборота за период 2016-2018 годы реализации Транспортной стратегии, (в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
1	Пассажирооборот транспорта общего пользования*, млрд. пасс.-км	<b>Факт</b>	<b>511,94</b>	↓	<b>552,79</b>	↑	<b>584,41</b>	↑
		План базовый	587,14		607,29		627,41	
		% вып.	87,19	↓	91,03	↑	93,15	↑
		План инновац.	619,99		641,91		663,92	
		% вып.	82,57	↓	86,12	↑	88,02	↑
2	железнодорожный	<b>Факт</b>	<b>124,62</b>	↑	<b>123,1</b>	↓	<b>129,44</b>	↑
		План базовый	148,7		150,6		152,40	
		% вып.	83,81	↑	81,74	↓	84,93	↑
		План инновац.	157,9		161,7		165,60	
		% вып.	78,92	↑	76,13	↓	78,16	↑
3	автомобильный транспорт общего пользования	<b>Факт</b>	<b>116,89</b>	↓	<b>116,02</b>	↓	<b>114,07</b>	↓
		План базовый	146,3		148,6		150,90	
		% вып.	79,89	↓	78,08	↓	75,59	↓
		План инновац.	148,4		151,9		155,40	
		% вып.	78,76	↓	76,38	↓	73,40	↓
4	морской**	<b>Факт</b>	<b>0,0881</b>	↑	<b>0,0826</b>	↓	<b>0,0574</b>	↓
		План базовый	0,1		0,1		0,1	
		% вып.	88,12	↑	82,57	↓	57,40	↓
		План инновац.	0,1		0,1		0,1	
		% вып.	88,12	↑	82,57	↓	57,40	↓
5	внутренний водный**	<b>Факт</b>	<b>0,551</b>	↑	<b>0,563</b>	↑	<b>0,571</b>	↑
		План базовый	0,7		0,71		0,71	
		% вып.	78,65	↑	79,24	↑	80,36	↑
		План инновац.	0,687		0,703		0,72	
		% вып.	80,13	↑	80,03	↓	79,25	↓
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>215,59</b>	↓	<b>259,39</b>	↑	<b>286,28</b>	↑
		План базовый	228,4		242,9		257,50	
		% вып.	94,39	↓	106,79	↑	111,18	↑
		План инновац.	249,3		262,0		274,70	
		% вып.	86,48	↓	99,0	↑	104,21	↑

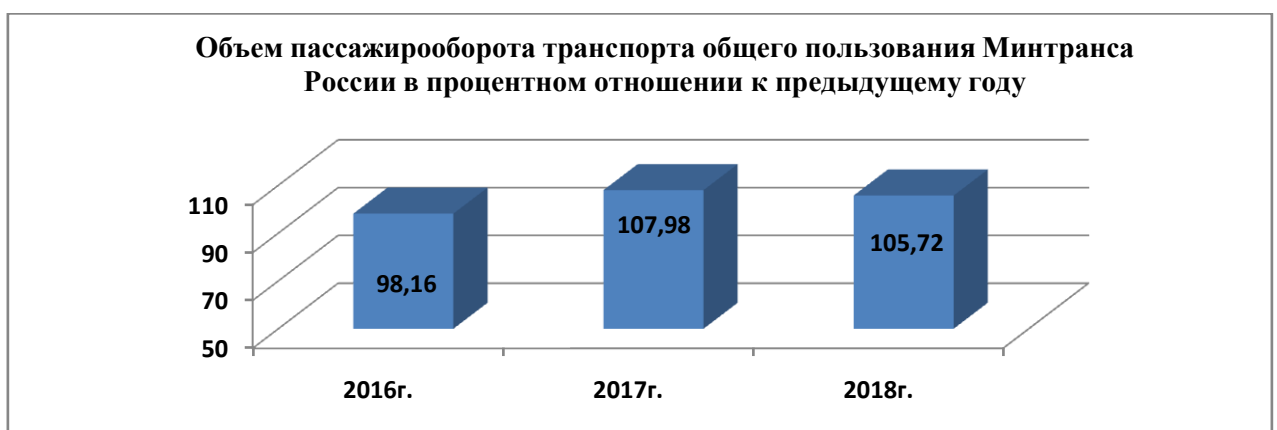
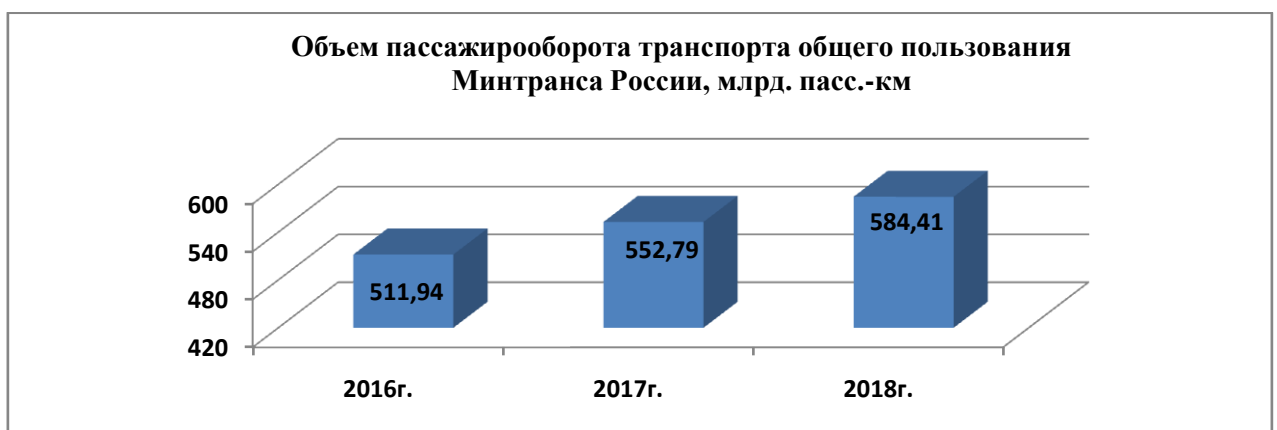
№ п/п	Параметры	Вид	2016г.	Динамика изменений значений показателя 2016г. к 2015г.	2017г.	Динамика изменений значений показателя 2017г. к 2016г.	2018г.	Динамика изменений значений показателя 2018г. к 2017г.
7	метрополитен***	<b>Факт</b>	<b>44,1</b>	↓	<b>44,1</b>	↓	<b>45,35</b>	↑
		План базовый	49,17		50,44		51,7	
		% вып.	89,69	↓	87,43	↓	87,72	↑
		План инновац.	49,83		51,57		53,3	
		% вып.	88,50	↓	85,51	↓	85,08	↑
8	городской наземный электрический***	<b>Факт</b>	<b>10,1</b>	↓	<b>9,5</b>	↓	<b>8,7</b>	↓
		План базовый	13,77		13,94		14,1	
		% вып.	73,35	↓	68,44	↓	61,36	↓
		План инновац.	13,77		13,94		14,1	
		% вып.	73,35	↓	68,44	↓	61,36	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) пассажирооборот по видам транспорта от 22.04.2019г.

\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2018 год «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации за 2018год».

В целом объем пассажирооборота транспорта общего пользования возрос на 31,62 млрд. пасс.-км и составил 584,41 млрд. пасс.-км, это составило 93,15% выполнения базового варианта развития транспортной системы России и 105,72% от уровня 2017 года.

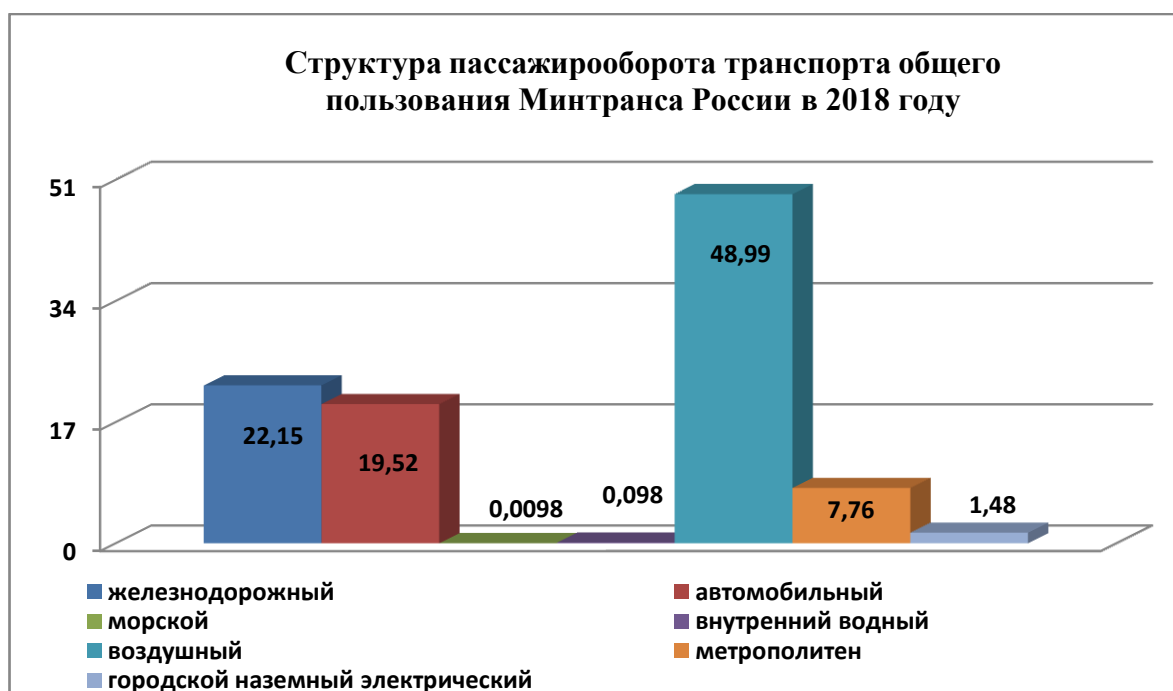


Увеличение объема пассажирооборота в целом и положительная динамика достижения ожидаемых значений данного показателя по базовому варианту развития Транспортной стратегии (в 2016 года уровень выполнения составил 87,19%, в 2017 году – 91,03%, в 2018 году – 93,15%) обусловлены стабильными и достаточно высокими показателями наиболее пассажироёмких видов транспорта (см. табл. 4.17 и 4.18): воздушного (110,37% от уровня 2017 года), железнодорожного (105,15% от уровня

2017 года), внутреннего водного (101,42 % от уровня 2017 года), метрополитена (102,83% от уровня 2017 года) и автомобильного (98,32 % от уровня 2017 года).

Таблица 4.17.  
Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в 2016 – 2018 годах

	Пассажирооборот		
	2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранса России - всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
в том числе:			
железнодорожный	24,34	22,27	22,15
автомобильный	22,83	20,99	19,52
морской	0,017	0,015	0,0098
внутренний водный	0,108	0,102	0,098
воздушный	42,11	46,92	48,99
метрополитен	8,61	7,98	7,76
городской наземный электрический	1,97	1,73	1,48



Эти виды транспорта в совокупности составляют основную долю (98,42%) в общей структуре пассажирооборота страны без учета городского электрического транспорта (железнодорожный – 22,15%, автомобильный – 19,52%, метрополитен – 7,76% и воздушный – 48,99%).

Таблица 4.18.  
Динамика пассажирооборота по видам транспорта в 2016 - 2018гг.,  
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Пассажирооборот*, млрд. пасс.-км		
		2016г.	2017г.	2018г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>511,94</b>	<b>552,79</b>	<b>584,41</b>
в процентном отношении	к 2016г.	-	107,98	114,16
	к 2017г.			105,72
железнодорожный		124,62	123,1	129,44



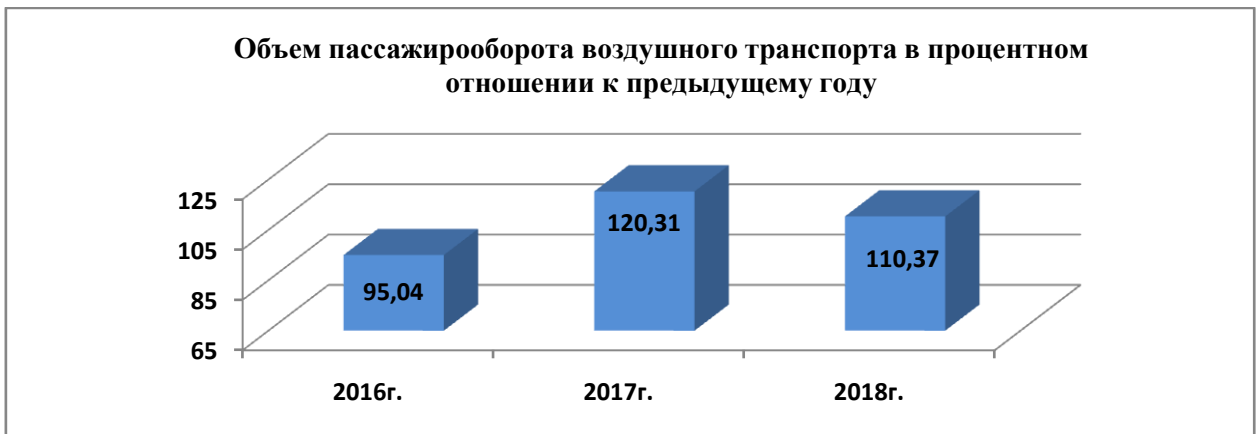
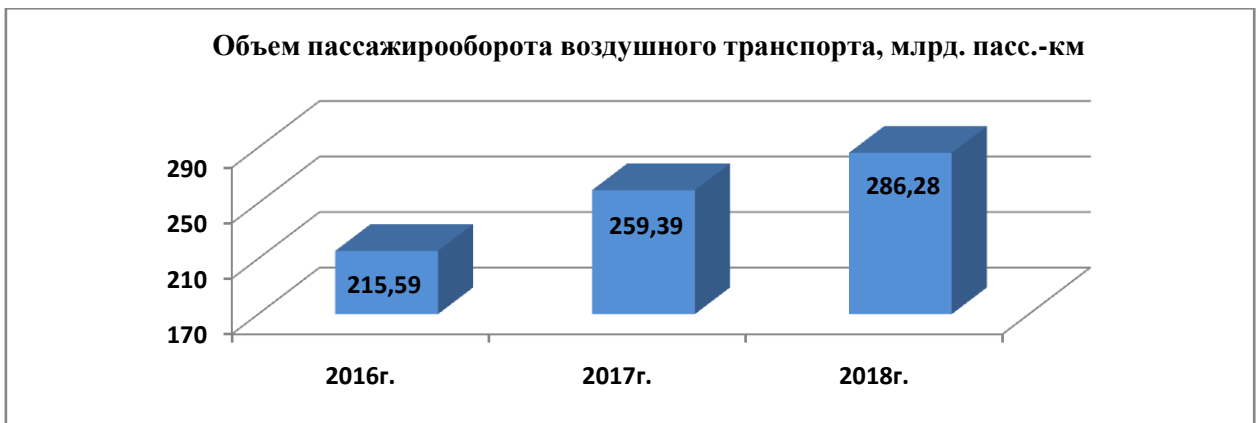
		Пассажирооборот*, млрд. пасс.-км		
		2016г.	2017г.	2018г.
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>98,78</b>	103,86
	к 2017г.			<b>105,15</b>
автомобильный		116,89	116,02	114,07
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>99,26</b>	97,59
	к 2017г.			<b>98,32</b>
морской**		0,0881	0,0826	0,0574
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>93,7</b>	65,14
	к 2017г.			<b>69,52</b>
внутренний водный**		0,551	0,563	0,571
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>102,19</b>	103,64
	к 2017г.			<b>101,42</b>
воздушный		215,59	259,39	286,28
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>120,31</b>	132,78
	к 2017г.			<b>110,37</b>
метрополитен***		44,1	44,1	45,35
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>100,0</b>	102,83
	к 2017г.			<b>102,83</b>
городской наземный электрический***		10,1	9,5	8,7
в процентном отношении	к 2016г.	-	<b>94,46</b>	85,66
	к 2017г.			<b>90,69</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) пассажирооборот по видам транспорта от 22.04.2019.

\*\* Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река за 2017 и 2018 годы.

\*\*\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2018 год «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации за 2018год».

Значительное влияние на увеличение объема пассажирооборота в целом оказывает воздушный транспорт. Его доля в структуре перевозок пассажиров в отчетный период 2018 года по сравнению с 2017 годом возросла на 2% и составила 48,99%, при этом объем пассажирооборота составил 286,28 млрд. пасс.-км, что на 26,89 млрд. пасс.-км больше показателя 2017 года. Уровень ожидаемого объема пассажирооборота в 2018 году по базовому варианту развития воздушным транспортом превышен на 11,18%, а показатель 2017 года превышен на 4,39%. Высокие значения пассажирооборота воздушного транспорта обусловлены возрастающим спросом населения Российской Федерации на поездки на большие расстояния к месту проведения отдыха за пределами страны. Так, международные перевозки в 2018 году выросли на 11,5% к уровню 2017 года, из них между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ – на 12,4%, между Россией и странами СНГ – на 6,6%, внутренние перевозки увеличились на 10%, на местных направлениях – на 0,5%. Практически все российские авиакомпании показали рост пассажирооборота в 2018 году: ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» - 108,9%, «Сибирь» - 116,6%, «Уральские Авиалинии» - 112,5%, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» - 104,8%.

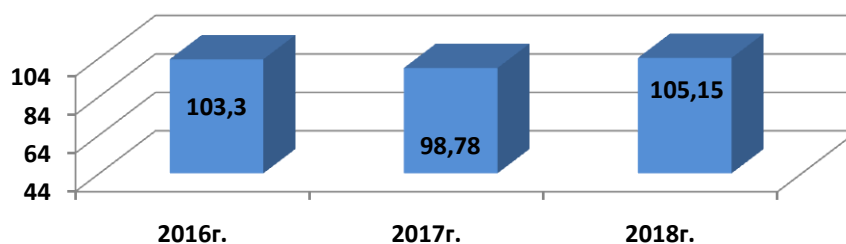


Кроме того, следует учитывать, что цены и тарифы на услуги по перевозкам пассажиров на воздушном транспорте в 2018 году значительно снизились. Следует также отметить, что росту пассажиропотока на внутренних авиалиниях способствовала долгосрочная государственная политика по реализации программ субсидирования, направленная на увеличение региональных воздушных перевозок, на обеспечение доступности перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, из Калининграда в другие регионы страны и в обратном направлении, в Симферополь и в обратном направлении, внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе.

Ростом объема пассажирооборота в 2018 году характеризуется и железнодорожный транспорт. В 2018 году этот показатель возрос на 6,34 млрд. пасс.-км (+5,15%) по сравнению с показателем 2017 года и составил 129,44 млрд. пасс.-км, а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии возрос до 84,93%, что на 3,19% выше показателя 2017 года.

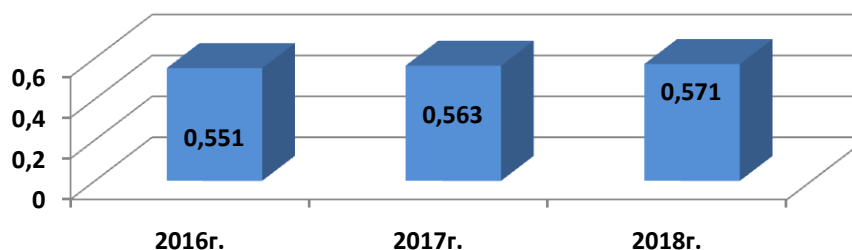


**Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта  
в процентном отношении к предыдущему году**

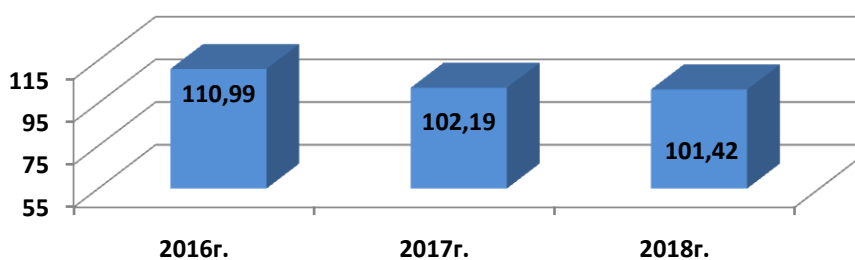


Незначительным ростом объема пассажирооборота в 2018 году характеризуется внутренний водный транспорт, его показатель возрос на 0,008 млрд. пасс.-км (+1,42%) по сравнению с показателем 2017 года и составил 0,571 млрд. пасс.-км, а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии возрос и составил 80,36%, против 79,24% в 2017 году.

**Объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта,  
млрд. пасс.-км**



**Объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта  
в процентном отношении к предыдущему году**



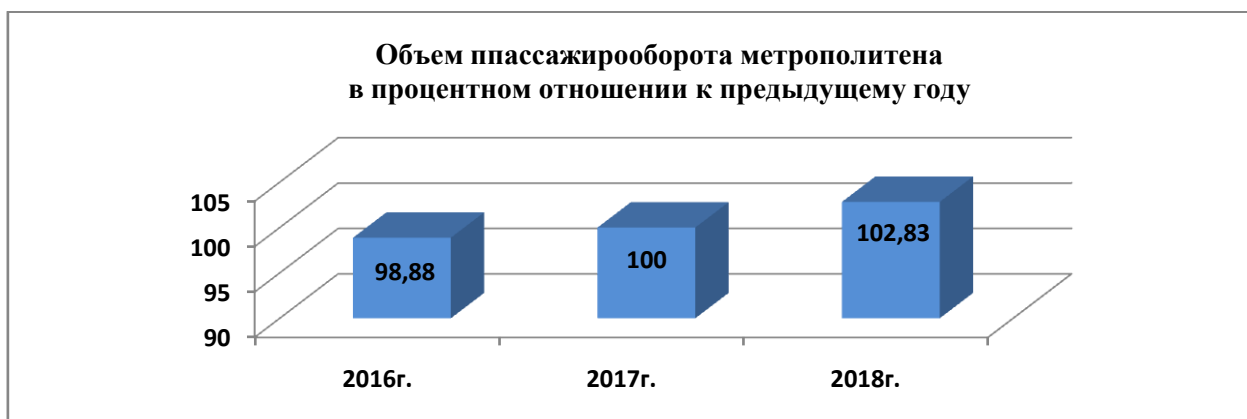
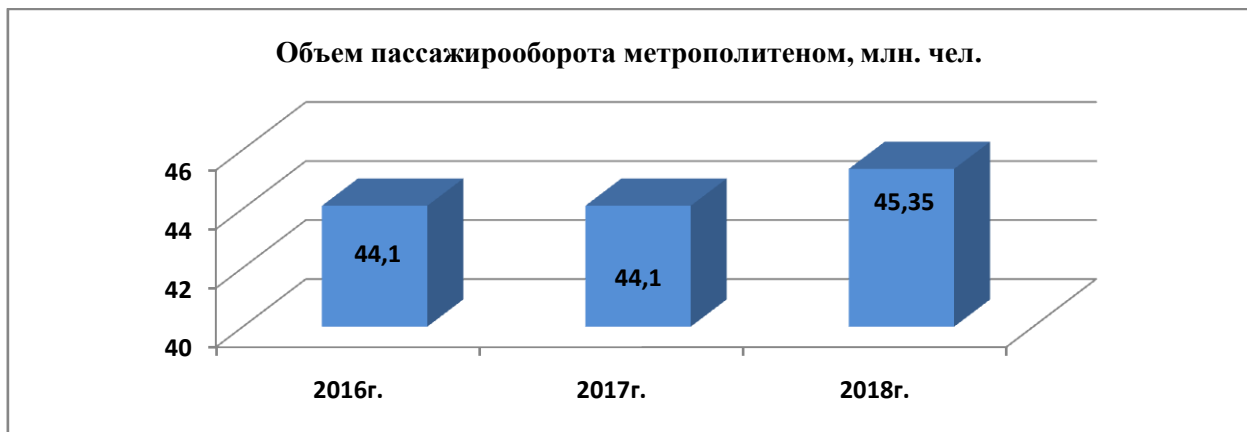
В 2018 году в условиях сложной ценовой политики на услуги городского электротранспорта и снижении доли городского транспорта в общей структуре пассажирооборота отмечается рост объема пассажирооборота метрополитена. Обусловлено это возрастанием пассажиропотока особенно в крупных городах с многомиллионным населением. На увеличение объема перевозок пассажиров метрополитеном повлияло значительное увеличение за 2017 и 2018 годы эксплуатационной длины путей, числа станций (в том числе доступных для маломобильных групп населения) и эскалаторов метрополитена (см. табл. 4.19).

Таблица 4.19.  
Сведения о метрополитене Российской Федерации\*

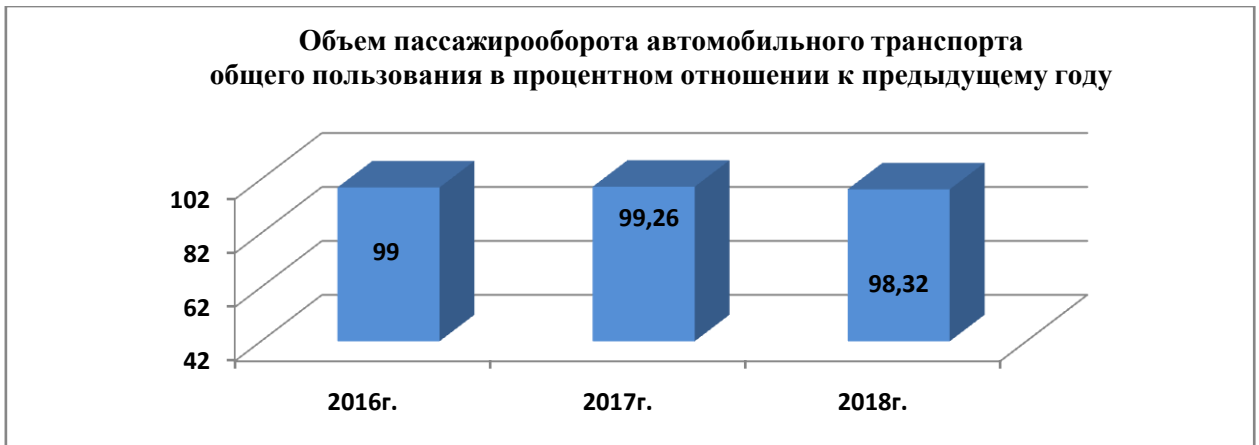
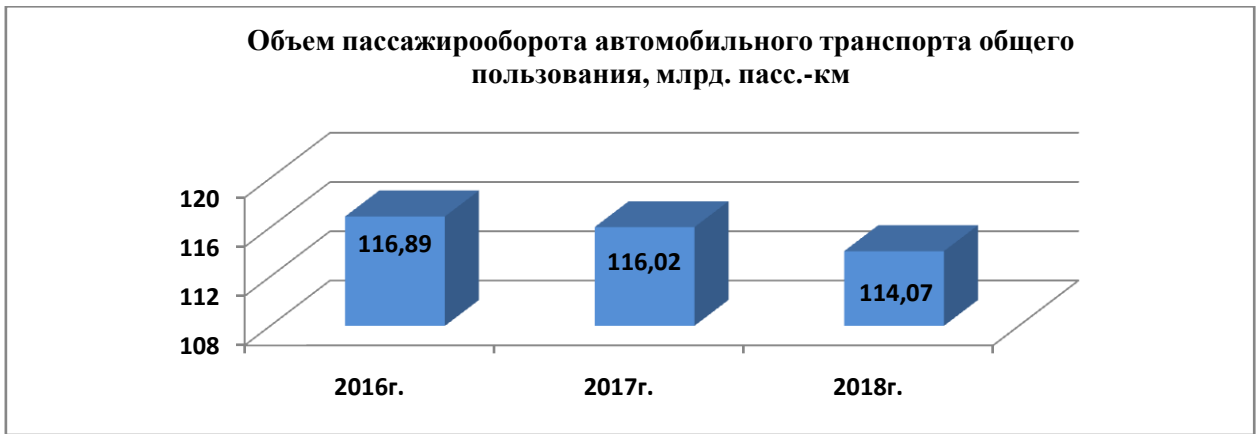
	2018 год	2017 год
Эксплуатационная длина пассажирского пути в двухпутном исчислении - всего, км	581,9	541,8
Общая пассажировместимость подвижного состава, включая места для стоящих пассажиров, чел	1 569 332	1 477 975
в том числе мест для сидения, чел	345 688	337 928
Число станций метрополитена - всего, единиц	357	336
в том числе доступных для маломобильных групп населения - всего, единиц	83	58
Число эскалаторов метрополитена - всего, единиц	1 270	1 134

\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2017 и 2018 годы «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации».

Объем пассажирооборота метрополитена составил 45,35 млрд. пасс.-км (+1,25 млрд. пасс.-км по сравнению с 2017 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил – 51,7% (+1,26%).

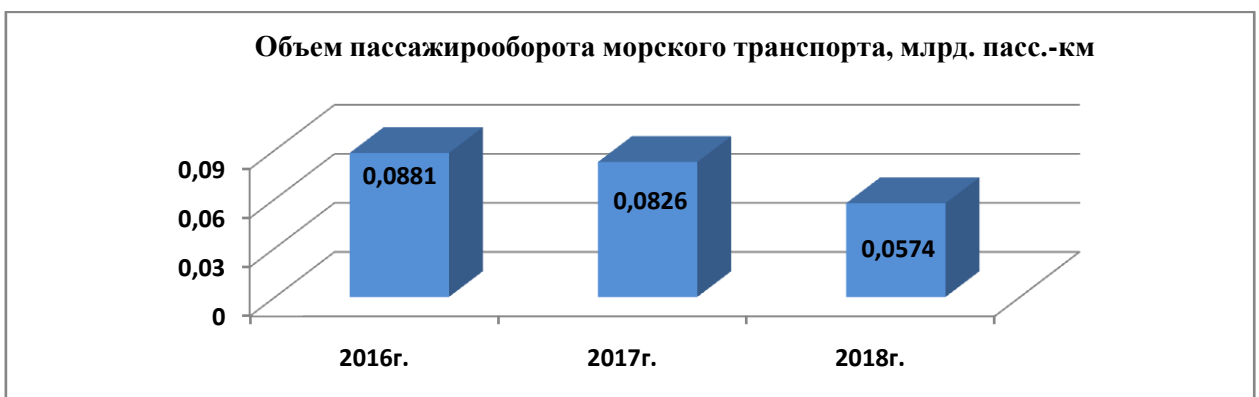


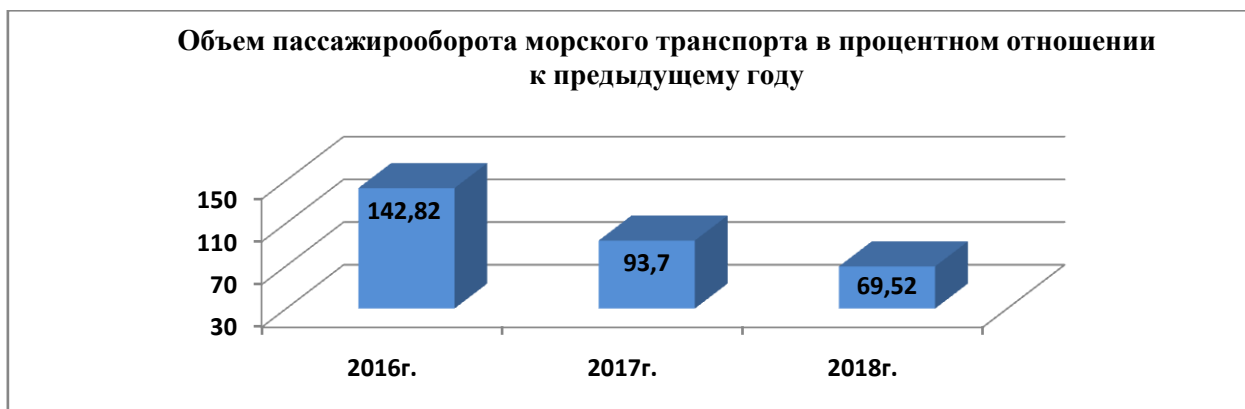
Объем пассажирооборота автомобильного транспорта в 2016 году составлял 116,89 млрд. пасс.-км, в 2017 году – 116,02 млрд. пасс.-км, в 2018 году составил 114,07 млрд. пасс.-км, что на 1,95 млрд. пасс.-км по ниже уровня 2017 года (см. табл. 4.16 и 4.18).



Также снижается уровень выполнения плановых значений реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития (см. табл. 4.16). В 2016 году этот показатель составил 79,89%, в 2017 году – 78,08%, в 2018 году он составил 75,59%.

Снижение объема пассажирооборота морского транспорта вызвано проводимой в отношении России торгово-экономической санкционной политикой и как следствие снижением внешней государственной туристической и экономической активностью, а также вводом в строй Керченского моста и резким снижением пассажиропотока на Керченской паромной переправе. В целом объем пассажирооборота на морском транспорте составил 0,0574 млрд. пасс.-км, что на 0,0252 млрд. пасс.-км ниже уровня 2017 года.





Третий год подряд так же снижается уровень выполнения плановых значений реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития (см. табл. 4.16). В 2016 году этот показатель составил 88,12%, в 2017 году – 82,57%, в 2018 году он составил 57,4%.

Существенного влияния на пассажирооборот транспортного комплекса в целом ни морской, ни внутренний водный транспорт не могут оказать, так как в общей структуре пассажирооборота они занимают 0,107% (морской – 0,0098 %, внутренний водный – 0,097 %).

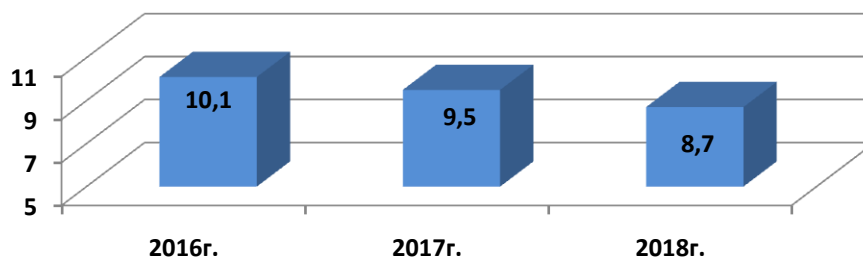
В условиях сложной ценовой политики на услуги наземного городского электрического транспорта в 2018 году, сокращения числа городов, обслуживаемых троллейбусным транспортом, эксплуатационной длины пассажирских линий наземного городского электротранспорта, числа маршрутов и общей пассажироместимости подвижного состава отмечается снижение объема пассажирооборота городского наземного электротранспорта (см. табл. 4.20). В 2018 году он составил 8,7 млрд. пасс.-км, что на 0,8 млрд. пасс.-км ниже уровня 2017 года.

Таблица 4.20.  
Сведения о городском наземном электрическом транспорте  
Российской Федерации\*

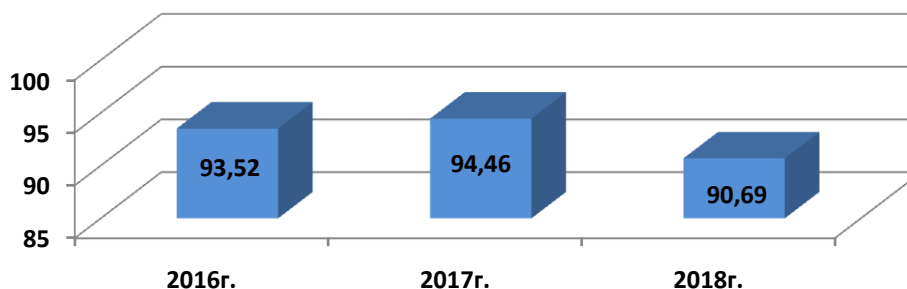
	Вид транспорта	2018 год	2017 год
Число городов, обслуживаемых городским электрическим транспортом	Трамвайный	61	61
	Троллейбусный	84	87
Развернутая длина линии в однопутном исчислении, км	Трамвайный	5 365,2	5 394,7
	Троллейбусный	10 390,1	10 498,6
Эксплуатационная длина пассажирской линии в двухлинейном исчислении - всего, км	Трамвайный	2 439,1	2 462,4
	Троллейбусный	5 137	5 237,8
Число маршрутов (на конец отчетного года), единиц	Трамвайный	534	537
	Троллейбусный	727	732
Общая пассажироместимость подвижного состава, включая места для стоящих пассажиров, чел	Трамвайный	1 007 534	1 014 124
	Троллейбусный	925 763	952 336
в том числе мест для сидения, чел	Трамвайный	260 540	265 682
	Троллейбусный	248 261	256 920

\* Оперативные данные по форме 65-ЭТР за 2017 и 2018 годы «Сведения о городском электрическом транспорте Российской Федерации».

**Объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом, млн. чел.**



**Объем пассажирооборота городского наземного электрического транспорта в процентном отношении к предыдущему году**



Также снижается уровень выполнения плановых значений реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития (см. табл. 4.16). В 2016 году этот показатель составил 73,35% (-6,06%), в 2017 году – 68,44% (-4,91%), в 2018 году он составил 61,36% (-7,08%).

### 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.

На момент подготовки сравнительного анализа показателей мировых рейтингов характеризующих место России в мировой транспортной системе по отдельным показателям доступны данные только за 2016 и 2017 годы. Приведенные данные представляют интерес, так как позволяют провести сравнение по следующим параметрам: доля транспорта как отрасли (области деятельности, удельный вес отдельных видов транспорта) в транспортной системе страны, доля грузооборота и пассажирооборота по видам транспорта, протяженность и густота транспортной сети и другие.

### ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Объем перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) в 2018 году составил 11312,1 млрд. тонн и по сравнению с аналогичным периодом 2017 года увеличился на 2,4%.

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. т	в % к 2017 г.	
<b>Объем перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта)</b>			
Армения	27,4	104,1	139,1
Беларусь	330,6	104,9	108,0
Казахстан <sup>1)</sup>	3822,8	103,8	104,7
Кыргызстан	32,7	103,3	102,3
Россия	7098,6	101,74	100,9
<b>ЕАЭС</b>	<b>11312,1</b>	<b>102,4</b>	<b>102,5</b>
<b>железнодорожным транспортом</b>			
Армения	2,9	109,1	101,1
Беларусь	157,2	107,4	115,4
Казахстан	397,7	105,0	114,0
Кыргызстан	2,3	116,6	113,9
Россия	1415,34	102,3	103,2
<b>ЕАЭС</b>	<b>1975,44</b>	<b>103,1</b>	<b>106,5</b>
<b>автомобильным транспортом</b>			
Армения	24,5	103,5	145,2
Беларусь	171,1	102,7	102,5
Казахстан <sup>1)</sup>	3422,3	103,7	103,8
Кыргызстан	30,5	102,5	101,6
Россия	5543,97	101,78	100,3
<b>ЕАЭС</b>	<b>9192,4</b>	<b>102,5</b>	<b>101,7</b>
<b>воздушным транспортом (тыс. тонн)<sup>2)</sup></b>			
Армения <sup>3)</sup>	18,1	80,8	122,4



	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. т	в % к 2017 г.	
Беларусь	51,6	93,7	97,3
Казахстан	29,1	129,8	123,9
Кыргызстан	1,0	333,0	в 3 раза
Россия <sup>4)</sup>	1172,8	99,9	119,3
<b>ЕАЭС</b>	<b>1272,6</b>	<b>100,2</b>	<b>118,5</b>
<b>водным транспортом (тыс. тонн)<sup>2) 5)</sup></b>			
Армения	-	-	-
Беларусь	2194,5	108,7	94,2
Казахстан	2867,4	76,7	98,6
Кыргызстан	-	-	-
Россия	138110,0	95,3	100,4
<b>ЕАЭС</b>	<b>143171,9</b>	<b>89,5</b>	<b>100,3</b>

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

<sup>2)</sup> тыс. тонн.

<sup>3)</sup> В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран.

<sup>4)</sup> По данным Росавиации.

<sup>5)</sup> Внутренний водный и морской транспорт.

### ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

В 2018 году объем грузооборота транспорта государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) по сравнению с 2017 годом увеличился на 4,2% и составил 3517,1 млрд. тонно-километров.

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млрд. т-км	в % к 2017 г.	
<b>Грузооборот транспорта (без трубопроводного транспорта)</b>			
Армения	1,6	112,0	106,6
Беларусь	80,8	106,8	113,9
Казахстан <sup>1)</sup>	457,3	107,4	106,4
Кыргызстан	2,6	104,3	106,5
Россия	2974,74	103,65	105,9
<b>ЕАЭС</b>	<b>3517,1</b>	<b>104,2</b>	<b>106,1</b>
<b>железнодорожным транспортом</b>			
Армения	0,7	106,1	104,8
Беларусь	52,6	108,3	118,1
Казахстан	283,1	108,0	110,6
Кыргызстан	1,0	101,4	116,1
Россия	2596,88	104,2	106,4
<b>ЕАЭС</b>	<b>2934,28</b>	<b>104,6</b>	<b>107,0</b>
<b>автомобильным транспортом</b>			
Армения	0,9	117,2	107,3
Беларусь	28,1	104,2	106,9
Казахстан <sup>1)</sup>	172,7	106,7	100,6
Кыргызстан	1,6	106,3	101,7
Россия	259,0	102,3	102,2
<b>ЕАЭС</b>	<b>462,3</b>	<b>104,1</b>	<b>101,9</b>
<b>воздушным транспортом<sup>2)</sup></b>			
Армения	10,3	149,3	-

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млрд. т-км	в % к 2017 г.	
Беларусь	74,6	90,2	76,6
Казахстан	55,7	104,4	124,0
Кыргызстан	9,8	74,8	77,5
Россия <sup>3)</sup>	7795,6	99,2	118,9
<b>ЕАЭС</b>	<b>7946,0</b>	<b>99,2</b>	<b>118,3</b>
<b>водным транспортом<sup>2) 4)</sup></b>			
Армения	-	-	-
Беларусь	36,7	114,3	155,7
Казахстан	1443,8	89,7	79,1
Кыргызстан	-	-	-
Россия	111094,93	94,76	102,5
<b>ЕАЭС</b>	<b>112575,43</b>	<b>95,1</b>	<b>102,1</b>

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

<sup>2)</sup> млн. т-км.

<sup>3)</sup> По данным Росавиации.

<sup>4)</sup> Внутренний водный и морской транспорт.

### ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

В 2018 году объем перевозок пассажиров транспорта государств – членов ЕАЭС составил 36,95 млрд. человек, что на 0,03% больше, чем в 2017 году.

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. человек	в % к 2017 г.	
<b>Объем перевозок пассажиров - всего</b>			
Армения	162,3	92,9	97,1
Беларусь	1430,9	100,3	97,5
Казахстан <sup>1)</sup>	22949,78	101,3	101,7
Кыргызстан	698,6	103,1	104,1
Россия	11867,72	97,4	100,1
<b>ЕАЭС</b>	<b>36946,97</b>	<b>100,03</b>	<b>101,0</b>
<b>железнодорожным транспортом</b>			
Армения	0,4	104,7	104,2
Беларусь	79,9	99,2	98,5
Казахстан	22,8	101,7	100,5
Кыргызстан	0,3	103,8	110,7
Россия	1158,97	103,4	107,8
<b>ЕАЭС</b>	<b>1262,4</b>	<b>103,1</b>	<b>107,1</b>
<b>автомобильным транспортом<sup>2)</sup></b>			
Армения	159,0	90,5	96,2
Беларусь	1185,1	100,9	98,3
Казахстан <sup>1)</sup>	22919,0	101,3	101,3
Кыргызстан	696,9	102,7	103,7
Россия	10572,84	96,7	99,2
<b>ЕАЭС</b>	<b>35532,84</b>	<b>99,9</b>	<b>100,6</b>
<b>воздушным транспортом</b>			
Армения <sup>3)</sup>	2,9	111,9	120,6
Беларусь	3,4	112,7	120,8
Казахстан	7,9	106,9	122,1

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. человек	в % к 2017 г.	
Кыргызстан	1,4	91,6	133,5
Россия <sup>4)</sup>	116,11	110,5	118,6
<b>ЕАЭС</b>	<b>131,71</b>	<b>110,2</b>	<b>119,1</b>
<b>водным транспортом (тыс. чел.)<sup>5) 6)</sup></b>			
Армения	-	-	-
Беларусь	167,2	97,2	106,8
Казахстан	81,2	138,3	64,1
Кыргызстан	-	-	-
Россия	19805,01	81,2	92,1
<b>ЕАЭС</b>	<b>20053,41</b>	<b>77,9</b>	<b>92,1</b>

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану перевозки пассажиров автобусным и таксомоторным транспортом, по Беларуси и России – автобусным транспортом.

<sup>3)</sup> В данных отражены также пассажироперевозки, выполненные самолетами других стран.

<sup>4)</sup> По данным Росавиации.

<sup>5)</sup> Внутренний водный и морской транспорт.

<sup>6)</sup> тыс. чел.

### ПАССАЖИРОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Пассажиروоборот транспорта государств – членов ЕАЭС в 2018 году по сравнению аналогичным периодом 2017 года увеличился на 5,1% и составил 847,8 млрд. пассажиро-километров.

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. пассажиро-км	в % к 2017 г.	
<b>Пассажируоборот - всего</b>			
Армения	2408,6	93,9	102,6
Беларусь	21497,2	103,4	102,0
Казахстан <sup>1)</sup>	281036,3	103,2	103,3
Кыргызстан	12480,5	102,8	108,3
Россия	530406,97	106,3	109,0
<b>ЕАЭС</b>	<b>847829,57</b>	<b>105,1</b>	<b>106,8</b>
<b>железнодорожного транспорта</b>			
Армения	59,9	108,1	111,5
Беларусь	6215,0	98,7	97,8
Казахстан	18509,5	103,1	103,7
Кыргызстан	35,2	81,1	106,4
Россия <sup>2)</sup>	129435,4	105,15	98,8
<b>ЕАЭС</b>	<b>154255,0</b>	<b>104,7</b>	<b>99,4</b>
<b>автомобильного транспорта<sup>2)</sup></b>			
Армения	2227,5	92,7	98,7
Беларусь	10650,8	102,4	100,8
Казахстан <sup>1)</sup>	246349,5	102,7	102,0
Кыргызстан	10049,2	105,8	101,2
Россия	114067,9	98,3	99,3
<b>ЕАЭС</b>	<b>383344,9</b>	<b>101,4</b>	<b>101,1</b>
<b>воздушного транспорта</b>			
Армения <sup>3)</sup>	121,2	101,3	в 4,4 раза
Беларусь	4628,7	117,2	121,6

	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн. пассажиро-км	в % к 2017 г.	
Казахстан	16176,7	112,5	129,9
Кыргызстан	2396,1	91,6	145,2
Россия <sup>4)</sup>	286275,7	110,4	120,3
<b>ЕАЭС</b>	<b>309598,4</b>	<b>110,5</b>	<b>121,2</b>
<b>водного транспорта<sup>5)</sup></b>			
Армения	-	-	-
Беларусь	2,7	113,7	130,9
Казахстан	0,6	78,8	60,2
Кыргызстан	-	-	-
Россия <sup>3)</sup>	627,97	97,34	101,0
<b>ЕАЭС</b>	<b>631,27</b>	<b>94,2</b>	<b>101,1</b>

<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.

<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану пассажирооборот автобусного и таксомоторного транспорта, по Беларуси и России – автобусного транспорта.

<sup>3)</sup> Данный показатель рассчитывается только по пассажироперевозкам самолетами национальной авиакомпании.

<sup>4)</sup> По данным Росавиации.

<sup>5)</sup> Внутренний водный и морской транспорт.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ГРУЗОБОРОТА ТРАНСПОРТА

В таблице представлены места стран в международном рейтинге по одному из основных показателей оценки эффективности работы транспортной системы страны - суммарный грузооборот, представляющий собой объем работы при перевозке грузов, исчисляемый суммированием произведений массы перевезенных грузов на расстояние перевозки в километрах.

Места стран в международном рейтинге	Грузооборот транспорта (млрд. т-км)				
	2016г.	2015г.	2014г.	2010г.	2005г.
1. Китай	18663,0	17836,0	18167,0	14184,0	8026,0
2. США <sup>4)</sup>	...	7436,0	7433,0	8006,0	7853,0
<b>3. Россия<sup>1)</sup></b>	<b>5198,0</b>	<b>5108,0</b>	<b>5080,0</b>	<b>4752,0</b>	<b>4676,0</b>
4. Казахстан	518,6	546,3	554,9	385,3	296,3
5. Германия <sup>2)</sup>	505,0	504,0	499,0	499,0	486,0
6. Япония	...	407,0	415,0	444,0	569,0
7. Польша	386,0	361,0	348,0	308,0	228,0
8. Украина	323,9	315,9	335,4	403,5	458,1
9. Франция <sup>2)</sup>	208,0	208,0	218,0	239,0	276,0
10. Соединенное Королевство(Великобритания) <sup>2)</sup>	182,0	180,0	168,0	176,0	194,0
11. Италия <sup>2)</sup>	145,0	147,0	148,0	205,0	246,0
12. Беларусь	125,8	126,0	131,4	128,1	127,3
13. Азербайджан	90,8	92,8	93,5	97,5	26,5
14. Узбекистан	88,0	86,9	85,7	75,8	68,9
15. Румыния <sup>2)</sup>	76,0	66,9	60,1	53,6	78,8
16. Венгрия	58,4	55,5	55,3	50,6	42,0
17. Болгария <sup>2)</sup>	45,0	42,2	37,0	29,0	20,6
18. Республика Молдова <sup>3)</sup>	5,3	5,1	5,5	4,4	4,4
19. Таджикистан	5,3	5,7	5,5	4,7	2,8
20. Армения	3,9	3,7	4,2	3,1	2,3
21. Киргизия	2,4	2,5	2,4	1,9	1,6

<sup>1)</sup> 2017 г. – 5484 млрд. т•км.

<sup>2)</sup> Без учета газопроводного, морского и воздушного транспорта.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>4)</sup> Без учета морского и воздушного транспорта.

	<b>Грузооборот воздушного транспорта<sup>1)</sup></b> (на регулярных рейсах гражданской авиации; млрд. т•км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. т-км	Рейтинг	млрд. т-км	Рейтинг	млрд. т-км	Рейтинг	млрд. т-км
Беларусь	<b>1</b>	108,0	<b>1</b>	77,0	<b>1</b>	65,0	<b>2</b>	44,0	<b>2</b>	59,0
Казахстан	<b>2</b>	43,0	<b>2</b>	43,0	<b>2</b>	49,0	<b>1</b>	90,0	<b>1</b>	97,0
США	<b>3</b>	38,7	<b>3</b>	37,2	<b>3</b>	38,2	<b>3</b>	39,2	<b>3</b>	37,3
Китай	<b>4</b>	21,3	<b>4</b>	19,8	<b>4</b>	17,8	<b>4</b>	16,9	<b>8</b>	7,5
Япония	<b>5</b>	9,4	<b>5</b>	8,7	<b>5</b>	8,7	<b>7</b>	7,3	<b>5</b>	8,7
Германия	<b>6</b>	6,9	<b>6</b>	7,0	<b>6</b>	7,2	<b>6</b>	7,4	<b>7</b>	7,7
<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>7</b>	<b>6,1</b>	<b>9</b>	<b>5,0</b>	<b>9</b>	<b>4,5</b>	<b>11</b>	<b>3,6</b>	<b>12</b>	<b>1,6</b>
Соединенное Королевство(Великобритания)	<b>8</b>	5,5	<b>8</b>	5,5	<b>8</b>	5,9	<b>8</b>	6,1	<b>9</b>	6,0
Таджикистан	<b>9</b>	5,0	<b>7</b>	6,0	<b>7</b>	7,0	<b>9</b>	5,0	<b>6</b>	8,0
Франция	<b>10</b>	4,2	<b>10</b>	4,1	<b>10</b>	4,2	<b>10</b>	4,8	<b>10</b>	5,5
Швейцария	<b>11</b>	1,5	<b>11</b>	1,4	<b>11</b>	1,5	<b>14</b>	1,3	<b>13</b>	1,1
Испания	<b>12</b>	1,1	<b>12</b>	1,0	<b>13</b>	1,0	<b>14</b>	1,3	<b>14</b>	1,0
Финляндия	<b>13</b>	0,8	<b>14</b>	0,7	<b>14</b>	0,7	<b>15</b>	0,7	<b>16</b>	0,4
Азербайджан	<b>14</b>	0,7	<b>15</b>	0,6	<b>15</b>	0,5	<b>18</b>	0,1	<b>17</b>	0,3
Республика Молдова	<b>15</b>	0,7	<b>13</b>	0,8	<b>13</b>	1,0	<b>13</b>	1,7	<b>13</b>	1,1
Австрия	<b>16</b>	0,4	<b>16</b>	0,4	<b>16</b>	0,4	<b>16</b>	0,4	<b>15</b>	0,5
Польша	<b>17</b>	0,2	<b>18</b>	0,1	<b>18</b>	0,1	<b>18</b>	0,1	<b>18</b>	0,1
Украина	<b>18</b>	0,2	<b>17</b>	0,2	<b>17</b>	0,2	<b>16</b>	0,4	<b>17</b>	0,3
Киргизия	<b>19</b>	0,1	<b>17</b>	0,2	<b>15</b>	0,5	<b>12</b>	3,0	<b>11</b>	5,0
Узбекистан	<b>20</b>	0,1	<b>18</b>	0,1	<b>18</b>	0,1	<b>17</b>	0,2	<b>18</b>	0,1
Чехия	<b>21</b>	0,03	<b>19</b>	0,03	<b>19</b>	0,03	<b>19</b>	0,02	<b>19</b>	0,04
Армения	<b>22</b>	-	-	-	<b>12</b>	2,0	<b>5</b>	10,0	<b>4</b>	11,0

<sup>1)</sup> По государствам – участникам СНГ (кроме Азербайджана, России, Узбекистана и Украины) – миллионов тонно-километров. По странам СНГ – на регулярных и нерегулярных рейсах.

<sup>2)</sup> 2017 г. – 7,0 млрд. т•км.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

В данном разделе представлены международные сравнения объемов грузовых авиаперевозок, которые из-за высоких тарифов не являются самыми масштабными по сравнению с другими форматами транспортировки грузов. Однако авиаперевозка самый быстрый вид транспортировки грузов.

**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.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге сравнения объемов грузовых авиаперевозок 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

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
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
<b>11</b>	<b>Российская Федерация</b>	<b>5 863</b>	<b>4 761</b>	<b>4 414</b>
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
133	Сирия	0	0	2

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В данном разделе представлены международные сравнения объемов грузоперевозок железнодорожным транспортом, которые являются наиболее востребованными в отличие от альтернативных видов перевозок. Популярность объясняется, во-первых, стоимостью услуг и тарифов на железнодорожные перевозки, во-вторых, независимостью железнодорожного транспорта от различных погодных условий, в-третьих,

железнодорожный грузовой состав способен одновременно осуществлять доставку различных по свойствам товаров.

**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.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге сравнения объемов грузоперевозок железнодорожным транспортом из расчета 108 стран.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	–	2 547 253	2 702 736
<b>2</b>	<b>Российская Федерация</b>	<b>2 342 590</b>	<b>2 304 759</b>	<b>2 298 564</b>
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

Расширение спроса на перевозочную работу на мировых товарных рынках, ужесточение требований к качеству транспортных услуг обусловили в последние годы

постоянный рост конкурентоспособности различных видов транспорта, усиление потенциальной возможности их взаимозаменяемости. Одной из наиболее важной характеристикой работы транспорта является удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте.

#### Удельный вес железнодорожного транспорта в общем грузообороте (в %)

Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Украина	2016	57,9
2. Казахстан	2016	46,1
<b>3. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>45,5</b>
4. Узбекистан	2016	35,1
5. США <sup>3)</sup>	2015	34,3
6. Киргизия	2016	32,9
7. Беларусь	2016	32,7
8. Германия <sup>1)</sup>	2016	23,0
9. Венгрия	2016	18,0
10. Румыния <sup>1)</sup>	2016	17,8
11. Армения	2016	16,9
12. Франция <sup>1)</sup>	2016	15,7
13. Италия <sup>1)</sup>	2016	15,6
14. Республика Молдова <sup>2)</sup>	2016	14,8
15. Польша	2016	13,1
16. Китай	2016	12,7
17. Соединенное Королевство (Великобритания) <sup>1)</sup>	2016	9,4
18. Болгария <sup>1)</sup>	2016	7,6
19. Азербайджан	2016	5,7
20. Япония	2015	5,3
21. Таджикистан	2016	4,3

<sup>1)</sup> Без учета газопроводного, морского и воздушного транспорта.

<sup>2)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>3)</sup> Без учета морского и воздушного транспорта.

#### Удельный вес автомобильного транспорта в общем грузообороте (в %)

Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Таджикистан	2016	95,6
2. Соединенное Королевство (Великобритания) <sup>1)</sup>	2016	85,1
3. Польша	2016	78,7
4. Болгария <sup>1)</sup>	2016	78,7
5. Италия <sup>1)</sup>	2016	77,4
6. Франция <sup>1)</sup>	2016	74,9
7. Венгрия	2016	68,5
8. Республика Молдова <sup>2)</sup>	2016	63,6
9. Румыния <sup>1)</sup>	2016	63,4
10. Германия <sup>1)</sup>	2016	62,5
11. Киргизия	2016	61,3
12. Япония	2015	50,2
13. США <sup>3)</sup>	2015	40,2
14. Китай	2016	32,7
15. Казахстан	2016	31,5



Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
16. Узбекистан	2016	20,4
17. Беларусь	2016	20,0
18. Азербайджан	2016	17,6
19. Армения	2016	17,5
20. Украина	2016	11,6
<b>21. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>4,6</b>

<sup>1)</sup> Без учета газопроводного, морского и воздушного транспорта.

<sup>2)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>3)</sup> Без учета морского и воздушного транспорта.

#### Удельный вес морского транспорта в общем грузообороте (в %)

Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Япония	2015	44,3
2. Китай	2016	31,1
3. Азербайджан	2016	3,3
4. Польша	2016	2,1
<b>5. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>0,8</b>
6. Украина	2016	0,8
7. Казахстан	2016	0,3

#### Удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте (в %)

Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Китай	2016	21,0
2. Румыния <sup>1)</sup>	2016	17,4
3. Болгария <sup>1)</sup>	2016	12,2
4. Германия <sup>1)</sup>	2016	10,8
5. США <sup>3)</sup>	2015	6,5
6. Франция <sup>1)</sup>	2016	4,0
7. Венгрия	2016	3,4
<b>8. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>1,2</b>
9. Украина	2016	0,5
10. Польша	2016	0,2
11. Италия <sup>1)</sup>	2016	0,1
12. Соединенное Королевство (Великобритания) <sup>1)</sup>	2016	0,1

1) Без учета газопроводного, морского и воздушного транспорта.

#### Удельный вес воздушного транспорта в общем грузообороте (в %)

Места стран в международном рейтинге	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Азербайджан	2016	0,8
2. Япония	2015	0,3
3. Узбекистан	2016	0,2
<b>4. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>0,1</b>
5. Беларусь	2016	0,1
6. Украина	2016	0,1
7. Венгрия	2016	0,1
8. Китай	2016	0,1
9. Таджикистан	2016	0,1

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ПАССАЖИРООБОРОТА ТРАНСПОРТА

В таблицахданного раздела представлены местостран в международном рейтинге по одному из основных показателей оценки эффективности работы транспортной системы страны - суммарный пассажирооборот, представляющий собой показатель отражения объема перевозок пассажиров в пассажиро-километрах и исчисляемый как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок по каждому виду транспорта.

	Пассажирооборот железнодорожного транспорта (млрд. пасс.-км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км
Китай	<b>1</b>	1258,0	<b>1</b>	1196,0	<b>1</b>	1124,0	<b>1</b>	876,2	<b>1</b>	606,2
Япония	<b>2</b>	...	<b>2</b>	427,5	<b>2</b>	414,0	<b>2</b>	393,5	<b>2</b>	391,2
<b>Россия<sup>1)</sup></b>	<b>3</b>	<b>124,6</b>	<b>3</b>	<b>120,6</b>	<b>3</b>	<b>130,0</b>	<b>3</b>	<b>138,9</b>	<b>3</b>	<b>172,2</b>
Германия	<b>4</b>	95,8	<b>4</b>	91,7	<b>4</b>	91,0	<b>5</b>	83,9	<b>4</b>	76,8
Франция	<b>5</b>	87,8	<b>5</b>	89,1	<b>5</b>	87,2	<b>4</b>	85,6	<b>5</b>	76,0
Соединенное Королевство (Великобритания)	<b>6</b>	68,0	<b>6</b>	66,6	<b>6</b>	64,7	<b>6</b>	55,8	<b>8</b>	44,6
Италия	<b>7</b>	52,2	<b>7</b>	52,2	<b>7</b>	50,0	<b>8</b>	47,2	<b>7</b>	50,1
США	<b>8</b>	40,2	<b>8</b>	40,1	<b>8</b>	40,3	<b>9</b>	36,7	<b>9</b>	31,9
Украина	<b>9</b>	36,8	<b>9</b>	35,4	<b>9</b>	35,9	<b>7</b>	50,2	<b>6</b>	52,7
Польша	<b>10</b>	19,2	<b>11</b>	17,4	<b>12</b>	16,0	<b>9</b>	17,9	<b>10</b>	18,2
Нидерланды	<b>11</b>	18,0	<b>10</b>	17,5	<b>10</b>	20,0	<b>10</b>	16,9	<b>11</b>	15,2
Казахстан	<b>12</b>	17,9	<b>12</b>	17,0	<b>11</b>	19,0	<b>11</b>	16,1	<b>12</b>	12,1
Швеция	<b>13</b>	12,8	<b>13</b>	12,7	<b>13</b>	12,1	<b>12</b>	11,2	<b>15</b>	8,9
Бельгия	<b>14</b>	10,0	<b>14</b>	10,3	<b>14</b>	11,0	<b>13</b>	10,6	<b>16</b>	8,5
Венгрия	<b>15</b>	7,7	<b>15</b>	7,6	<b>16</b>	7,7	<b>14</b>	7,7	<b>14</b>	9,9
Беларусь	<b>16</b>	6,4	<b>16</b>	7,1	<b>15</b>	7,8	<b>15</b>	7,6	<b>13</b>	10,4
Румыния	<b>17</b>	5,0	<b>17</b>	5,1	<b>17</b>	5,0	<b>17</b>	5,4	<b>17</b>	8,0
Турция	<b>18</b>	4,3	<b>18</b>	4,8	<b>18</b>	4,4	<b>16</b>	5,5	<b>18</b>	5,0
Узбекистан	<b>19</b>	3,9	<b>19</b>	3,8	<b>19</b>	3,8	<b>19</b>	2,9	<b>21</b>	2,1
Норвегия	<b>20</b>	3,7	<b>20</b>	3,6	<b>20</b>	3,4	<b>18</b>	3,2	<b>19</b>	2,7
Туркмения	<b>21</b>	2,4	<b>21</b>	2,4	<b>21</b>	2,3	<b>21</b>	1,7	<b>22</b>	1,3
Болгария	<b>22</b>	1,5	<b>22</b>	1,5	<b>22</b>	1,7	<b>20</b>	2,1	<b>20</b>	2,4
Азербайджан	<b>23</b>	0,4	<b>23</b>	0,5	<b>23</b>	0,6	<b>22</b>	0,9	<b>23</b>	0,9
Республика Молдова	<b>24</b>	0,1	<b>24</b>	0,2	<b>24</b>	0,3	<b>23</b>	0,4	<b>24</b>	0,4
Армения	<b>25</b>	0,05	<b>25</b>	0,04	<b>25</b>	0,05	<b>25</b>	0,05	<b>26</b>	0,03
Киргизия	<b>26</b>	0,04	<b>25</b>	0,04	<b>26</b>	0,04	<b>24</b>	0,1	<b>25</b>	0,05
Таджикистан	<b>27</b>	0,02	<b>26</b>	0,02	<b>27</b>	0,02	<b>26</b>	0,03	<b>25</b>	0,05

<sup>1)</sup>2017 г. – 123,1 млрд. пассажио-км.

	Пассажирооборот автомобильного транспорта <sup>1)</sup> (млрд. пасс.-км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км
США	<b>1</b>	6874,0	<b>1</b>	6715,0	<b>1</b>	6552,0	<b>1</b>	6337,0	<b>1</b>	7402,0
Япония	<b>2</b>	...	<b>2</b>	...	<b>2</b>	...	<b>2</b>	...	<b>2</b>	933,0
Китай	<b>3</b>	1023,0	<b>3</b>	1074,0	<b>3</b>	1100,0	<b>3</b>	1502,0	<b>3</b>	929,2
Германия	<b>4</b>	1011,0	<b>4</b>	992,0	<b>4</b>	978,6	<b>4</b>	948,8	<b>4</b>	923,9
Франция	<b>5</b>	823,6	<b>5</b>	801,6	<b>5</b>	784,1	<b>6</b>	764,6	<b>6</b>	761,1
Италия	<b>6</b>	807,6	<b>6</b>	779,0	<b>6</b>	745,7	<b>5</b>	800,6	<b>5</b>	778,0

	Пассажирооборот автомобильного транспорта <sup>1)</sup> (млрд. пасс.-км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км
Соединенное Королевство (Великобритания)	7	703,4	7	696,0	7	695,5	7	690,9	7	711,1
Турция	8	300,9	8	290,7	8	276,1	9	226,9	9	195,0
Польша	9	240,6	9	238,2	9	236,2	8	230,5	8	201,5
Казахстан	10	237,2	10	222,7	10	217,1	11	126,2	14	91,7
Нидерланды	11	145,8	11	144,4	11	149,5	10	149,0	10	153,6
<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>12</b>	<b>124,7</b>	<b>12</b>	<b>126,6</b>	<b>12</b>	<b>127,4</b>	<b>12</b>	<b>140,9</b>	<b>11</b>	<b>142,4</b>
Швеция	13	124,4	13	121,7	14	120,0	14	117,4	13	117,2
Бельгия	14	119,7	14	121,4	13	123,5	13	126,8	12	120,3
Румыния	15	114,3	15	107,4	15	103,5	15	91,3	15	72,8
Узбекистан	16	99,7	16	95,0	16	88,9	17	67,2	20	38,6
Венгрия	17	74,5	17	72,4	17	70,4	16	69,1	16	67,2
Норвегия	18	69,3	19	68,8	19	67,3	19	63,3	17	58,3
Болгария	19	68,8	18	69,4	18	65,4	18	57,5	19	48,8
Украина <sup>3)</sup>	20	34,6	20	34,6	20	42,6	20	52,0	18	52,5
Азербайджан	21	24,4	21	23,8	21	23,0	21	16,6	21	10,9
Беларусь	22	10,2	22	9,7	22	10,1	22	10,3	22	9,3
Киргизия	23	9,4	23	8,9	23	8,5	23	7,1	23	5,7
Таджикистан	24	6,6	24	6,9	24	6,8	24	6,6	24	5,0
Республика Молдова	25	3,1	25	2,9	25	2,8	25	2,5	25	2,1
Армения	26	2,4	26	2,4	26	2,5	25	2,5	25	2,1

<sup>1)</sup> Включая такси.

<sup>2)</sup> 2017 г. - 123,9 млрд. пассажиро-км.

<sup>3)</sup> Без учета такси.

	Пассажирооборот воздушного транспорта <sup>1)</sup> (на регулярных рейсах гражданской авиации; млрд. пасс.-км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км
США	1	1502,0	1	1452,0	1	1388,0	1	1278,0	1	1240,0
Китай	2	836,5	2	725,9	2	630,8	2	396,4	2	201,9
Соединенное Королевство (Великобритания)	3	307,3	3	283,2	3	275,0	3	225,7	3	200,3
Германия	4	251,2	4	249,1	4	234,2	4	200,6	5	139,5
Франция	5	183,6	5	184,1	5	178,1	5	129,2 <sup>3)</sup>	6	115,1 <sup>3)</sup>
Япония	6	180,0	7	170,0	7	158,1	6	119,3	4	151,1
<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>7</b>	<b>176,6</b>	<b>6</b>	<b>179,7</b>	<b>6</b>	<b>176,4</b>	<b>7</b>	<b>109,4</b>	<b>8</b>	<b>63,2</b>
Испания	8	111,0	8	102,7	8	90,9	8	77,2	7	71,0
Швейцария	9	50,6	9	49,5	9	50,3	9	42,6	9	20,6
Финляндия	10	29,2	10	28,0	10	24,7	10	17,4	11	11,2
Австрия	11	22,7	11	22,5	11	22,5	11	15,9	10	18,8
Украина	12	15,5	12	11,4	12	11,6	12	11,0	14	6,1
Казахстан	13	11,3	13	11,2	13	10,6	14	6,5	16	3,3
Польша	14	8,7	16	6,7	14	7,4	13	6,6	12	7,0
Узбекистан	15	6,7	15	6,8	15	7,0	16	5,8	15	4,6
Чехия	16	6,2	14	8,1	16	6,7	15	6,0	13	6,6

	Пассажирооборот воздушного транспорта <sup>1)</sup> (на регулярных рейсах гражданской авиации; млрд. пасс.-км)									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км	Рейтинг	млрд. пасс.-км
Азербайджан	17	3,5	17	3,3	18	2,9	18	1,6	17	1,6
Беларусь	18	3,2	18	3,2	17	3,1	18	1,6	19	0,7
Таджикистан	19	2,3	19	2,0	18	2,9	17	1,9	18	1,0
Киргизия	20	1,8	19	2,0	19	2,2	20	0,8	20	0,4
Республика Молдова	21	1,7	20	1,5	20	1,2	20	0,8	20	0,4
Армения	22	0,03		-	21	0,3	19	1,3	18	1,0

<sup>1)</sup> По государствам – участникам СНГ (кроме России) – включая нерегулярные рейсы.

<sup>2)</sup> 2017 г. – 205,4 млрд. пассажиро-км.

<sup>3)</sup> Неполный охват.

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В таблица данного раздела представлены места стран в международном рейтинге сравнения объемов пассажироперевозок железнодорожным транспортом из расчета 103 стран.

**Пассажиры, перевезенные по железной дороге, (пассажирооборот),** (млн. пассажиро-км) – это число пассажиров, перевезенных по железной дороге, умноженное на количество пройденных километров.

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
1	Индия	–	1 147 190	1 140 412
2	Китай	695 955	723 006	807 065
3	<b>Российская Федерация</b>	<b>457 193,4</b>	<b>206 513</b>	<b>223 420</b>
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

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
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

В табличесданного раздела представлены места стран в международном рейтинге сравнения объемов пассажироперевозок воздушным транспортом из расчета 182 стран.

**Пассажиры** (*количество*), перевезенные по воздуху, включают в себя как пассажиров внутренних рейсов, так и пассажиров международных авиаперевозчиков, зарегистрированных в стране.

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
<b>13</b>	<b>Российская Федерация</b>	<b>77 458 318</b>	<b>76 846 126</b>	<b>72 189 961</b>
14	Южная Корея	77 134 151	65 482 307	58 289 180

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
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 КОЛИЧЕСТВА ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ ВЗЛЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В таблица данного раздела представлены места стран в международном рейтинге количества зарегистрированных взлетов из расчета 182 стран.

**Количество зарегистрированных взлетов** по всему миру (ед.) – это авиарейсы, выполненные внутри страны и за границу, которые были зарегистрированы в данной стране.

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
<b>11</b>	<b>Российская Федерация</b>	<b>746 446</b>	<b>767 043</b>	<b>747 804</b>
12	Турция	743 673	706 067	628 104
13	Австралия	676 526	668 961	664 970
14	Франция	599 427	607 168	610 197

Место в международном рейтинге		2016г.	2015г.	2014г.
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 ПРОТЯЖЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В таблицах данного раздела представлены международные сравнения одних из важнейших характеристик развития экономики стран, которыми являются развитость сети автомобильных и железных дорог - совокупность всех дорог на территории стран, обслуживающих все отрасли их экономики.

В данной таблице представлены места стран в международном рейтинге протяженности железнодорожных путей из расчета 107 стран.

**Железнодорожные линии (км)** – это длина железнодорожных путей для поездов, независимо от количества параллельных дорог.

Место в международном рейтинге		Протяженность железнодорожных путей, (км)		
		2016г.	2015г.	2014г.
1	Соединенные Штаты Америки	–	–	228 218
2	<b>Российская Федерация</b>	<b>85 375</b>	<b>85 262</b>	<b>85 266</b>
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

Место в международном рейтинге		Протяженность железнодорожных путей, (км)		
		2016г.	2015г.	2014г.
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

В данной таблице представлены места стран в международном рейтинге эксплуатационных длин железнодорожных путей (на конец года)<sup>1)</sup>. При определении не учитывались вторые пути на главных линиях, пути, расположенные на станциях, и некоторые другие.

Местов международном рейтинге	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км
1. США	2015	151,7
2. Китай	2016	124,0
<b>3. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>86,5</b>
4. Германия	2016	39,0
5. Франция	2016	28,4
6. Япония	2010	20,1
7. Украина	2017	19,8
8. Польша	2016	18,4
9. Казахстан	2017	16,6
10. Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	16,3
11. Испания	2016	15,9
12. Швеция	2016	10,9
13. Румыния	2016	10,8



Местов международном рейтинге	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км
14. Турция	2016	10,1
15. Венгрия	2016	7,7
16. Финляндия	2016	5,9
17. Беларусь	2017	5,5
18. Узбекистан	2017	4,6
19. Болгария	2016	4,0
20. Туркмения	2017	4,0
21. Азербайджан	2017	2,1
22. Республика Молдова	2017	1,2
23. Армения	2017	0,7
24. Таджикистан	2017	0,6
25. Киргизия	2017	0,4

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге эксплуатационных длин электрифицированных железнодорожных путей (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей, тыс. км
1. США	2015	...
2. Китай	2016	80,3
<b>3. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>44,1</b>
4. Германия	2016	20,6
5. Франция	2016	16,1
6. Япония	2010	12,4
7. Польша	2016	11,8
8. Испания	2016	10,1
9. Украина	2017	9,3
10. Швеция	2016	8,2
11. Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	5,5
12. Казахстан	2017	4,2
13. Румыния	2016	4,0
14. Турция	2016	3,9
15. Финляндия	2016	3,3
16. Венгрия	2016	3,1
17. Болгария	2016	2,9
18. Узбекистан	2017	1,7
19. Азербайджан	2017	1,2
20. Беларусь	2017	1,2
21. Армения	2017	0,7

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге эксплуатационных длин электрифицированных железнодорожных путей в процентном отношении от общей длины железнодорожных путей (на конец года)<sup>1)</sup>.

Место в международном рейтинге	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей % от общей длины железнодорожных путей
1. Армения	2017	100,0
2. Швеция	2016	75,2
3. Болгария	2016	71,2

Место в международном рейтинге	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей % от общей длины железнодорожных путей
4. Китай	2016	64,8
5. Польша	2016	64,0
6. Испания	2016	63,7
7. Япония	2010	61,5
8. Азербайджан	2017	57,4
9. Франция	2016	56,8
10. Финляндия	2016	55,2
11. Германия	2016	52,8
<b>12. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>51,0</b>
13. Украина	2017	47,2
14. Венгрия	2016	39,9
15. Турция	2016	38,1
16. Румыния	2016	37,4
17. Узбекистан	2017	36,3
18. Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	33,7
19. Казахстан	2017	25,4
20. Беларусь	2017	22,2

1) По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге плотности железнодорожных путей, км путей на 1000 км<sup>2</sup> территории (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км <sup>2</sup> территории
1. Германия	2016	109,2
2. Венгрия	2016	83,3
3. Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	66,7
4. Польша	2016	58,9
5. Япония	2010	53,3
6. Франция	2016	52,1
7. Румыния	2016	45,2
8. Болгария	2016	36,3
9. Украина	2017	34,3
10. Испания	2016	31,5
11. Республика Молдова	2017	34,0
12. Беларусь	2017	26,4
13. Азербайджан	2017	24,6
14. Швеция	2016	24,2
15. Армения	2017	23,6
16. Финляндия	2016	17,5
17. Китай	2016	12,9
18. Турция	2016	12,9
19. Узбекистан	2017	10,3
20. Туркмения	2017	8,1
21. Казахстан	2017	6,1
<b>22. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>5,1</b>
23. Таджикистан	2017	4,3
24. Киргизия	2017	2,1

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

В данной таблице представлены места стран в международном рейтинге протяженности автомобильных дорог (на конец года)<sup>1)</sup>. При определении учитывалось расстояние между начальной и конечной точками дороги, определенное как полусумма длин пространственных траекторий движения автомобиля в прямом и обратном направлениях.

Местов международном рейтинге	Год	Протяженность автомобильных дорог, тыс. км
1. Китай	2016	4696,3
<b>2. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>1507,8</b>
3. Япония	2015	1221,0
4. Франция	2016	1103,4
5. Германия	2006	644,5
6. Польша	2016	427,4
7. Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	422,3
8. Швеция	2016	221,7
9. Венгрия	2016	208,9
10. Украина	2017	163,1
11. Финляндия	2016	111,8
12. Беларусь <sup>2)</sup>	2017	102,4
13. Казахстан	2017	95,4
14. Норвегия	2016	95,0
15. Болгария	2016	19,9
16. Азербайджан	2017	19,0
17. Республика Молдова <sup>3)</sup>	2017	9,4
18. Армения	2017	7,6

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км
<b>1. Россия<sup>1)</sup></b>	<b>2017</b>	<b>1063,9</b>
2. Япония	2015	998,0
3. Украина	2017	159,6
4. Беларусь <sup>2)</sup>	2017	88,6
5. Казахстан	2017	81,8
6. Узбекистан	2017	42,0
7. Болгария	2016	19,6
8. Азербайджан	2017	18,9
9. Республика Молдова <sup>3)</sup>	2017	9,0
10. Армения	2017	6,0

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием в процентном отношении от общей протяженности дорог (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в % от общей протяженности дорог
<b>1</b> Франция	2016	100,0 <sup>3)</sup>
<b>1</b> Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	100,0 <sup>3)</sup>
<b>2</b> Азербайджан	2017	99,4
<b>3</b> Болгария	2016	98,7
<b>4</b> Украина	2017	97,8
<b>5</b> Республика Молдова <sup>5)</sup>	2017	96,4
<b>6</b> Беларусь <sup>2)</sup>	2017	86,5
<b>7</b> Казахстан	2017	85,8
<b>8</b> Япония	2015	81,7
<b>9</b> Норвегия	2016	80,7 <sup>4)</sup>
<b>10</b> Армения	2017	78,6
<b>11</b> <b>Россия</b>	<b>2017</b>	<b>70,6</b>
<b>12</b> Польша	2016	68,0 <sup>3)</sup>
<b>13</b> Финляндия	2016	65,8 <sup>3)</sup>
<b>14</b> Китай	2016	63,7 <sup>3)</sup>
<b>15</b> Венгрия	2016	37,9 <sup>3)</sup>
<b>16</b> Швеция	2016	23,2 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> 2011 г.

<sup>4)</sup> 2010 г.

<sup>5)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге плотности автомобильных дорог, км дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Плотность автомобильных дорог, км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории, всего
<b>1.</b> Япония	2015	3231,2
<b>2.</b> Венгрия	2016	2245,8
<b>3.</b> Франция	2016	2000,7
<b>4.</b> Германия	2006	1805,2
<b>5.</b> Соединенное Королевство (Великобритания)	2016	1738,5
<b>6.</b> Польша	2016	1366,8
<b>7.</b> Швеция	2016	492,6
<b>8.</b> Беларусь <sup>2)</sup>	2017	493,2
<b>9.</b> Китай	2016	489,2
<b>10.</b> Финляндия	2016	330,6
<b>11.</b> Республика Молдова <sup>3)</sup>	2017	316,8
<b>12.</b> Норвегия	2016	293,5
<b>13.</b> Украина	2017	282,9
<b>14.</b> Армения	2017	254,2
<b>15.</b> Азербайджан	2017	219,6
<b>16.</b> Болгария	2016	179,3
<b>17.</b> <b>Россия</b>	<b>2017</b>	<b>88,0</b>
<b>18.</b> Казахстан	2017	35,0

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге

плотности автомобильных дорог с твердым покрытием, км дорог на 1000 км<sup>2</sup> территории (на конец года)<sup>1)</sup>.

Местов международном рейтинге	Год	Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории, всего
1. Япония	2015	2641,1
2. Беларусь <sup>2)</sup>	2017	426,6
3. Республика Молдова <sup>3)</sup>	2017	305,5
4. Украина	2017	277,0
5. Азербайджан	2017	218,2
6. Армения	2017	199,9
7. Болгария	2016	177,0
8. Узбекистан	2017	93,6
<b>9. Россия</b>	<b>2017</b>	<b>62,0</b>
10. Казахстан	2017	30,0

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Одной из важных характеристик развития автомобильной транспортной сети страны является - совокупность автотранспортных средств (парк зарегистрированных транспортных средств) - это общее число автотранспортных средств, которые зарегистрированы и/или эксплуатируются на её территории. К автотранспортным средством относят легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили, прицепы, полуприцепы, специальные автомобили, предназначенные для эксплуатации на дорогах общего пользования.

В таблицах данного раздела представлены места стран в международном рейтинге парка зарегистрированных легковых и грузовых автомобилей и автобусов.

	Место страны в международном рейтинге парк зарегистрированных легковых автомобилей (на конец года)					
	2016г.		2015г.		2010г.	
	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.
США	<b>1</b>	...	<b>1</b>	113,0	<b>1</b>	190,0
Германия	<b>2</b>	45,8	<b>2</b>	45,1	<b>2</b>	42,3
<b>Россия<sup>1)</sup></b>	<b>3</b>	<b>45,2</b>	<b>3</b>	<b>44,3</b>	<b>5</b>	<b>34,4</b>
Япония	<b>4</b>	39,5	<b>4</b>	39,4	<b>3</b>	40,1
Италия	<b>5</b>	37,9	<b>5</b>	37,4	<b>4</b>	36,8
Франция	<b>6</b>	32,1	<b>6</b>	32,0	<b>6</b>	32,7
Соединенное Королевство (Великобритания)	<b>7</b>	31,8	<b>7</b>	31,2	<b>7</b>	29,3
Канада	<b>8</b>	22,4	<b>8</b>	22,1	<b>8</b>	20,3
Польша	<b>9</b>	21,7	<b>9</b>	20,7	<b>9</b>	17,2
Нидерланды	<b>10</b>	8,2	<b>10</b>	8,1	<b>10</b>	7,7
Украина	<b>11</b>	...	<b>11</b>	6,9 <sup>3)</sup>	<b>11</b>	6,8
Бельгия	<b>12</b>	5,7	<b>12</b>	5,7	<b>12</b>	5,3
Швеция	<b>13</b>	4,8	<b>13</b>	4,7	<b>13</b>	4,3
Швейцария	<b>14</b>	4,5	<b>14</b>	4,5	<b>14</b>	4,1
Казахстан	<b>15</b>	3,9	<b>15</b>	3,9	<b>15</b>	3,1
Венгрия	<b>16</b>	3,3	<b>16</b>	3,2	<b>16</b>	3,0

	Место страны в международном рейтинге парк зарегистрированных легковых автомобилей (на конец года)					
	2016г.		2015г.		2010г.	
	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.
Беларусь	<i>17</i>	3,1	<i>17</i>	3,0	<i>17</i>	2,6
Азербайджан	<i>18</i>	1,1	<i>18</i>	1,1	<i>18</i>	0,8
Киргизия	<i>19</i>	0,9	<i>19</i>	0,8	<i>19</i>	0,3
Республика Молдова <sup>2)</sup>	<i>20</i>	0,5	<i>20</i>	0,5	<i>20</i>	0,4

<sup>1)</sup> По данным МВД России; за 2017 г. – соответственно 46,9; 6,4; 0,9 млн. шт.

<sup>2)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>3)</sup> 2011 г.

	Место страны в международном рейтинге парк зарегистрированных грузовых автомобилей (на конец года)					
	2016г.		2015г.		2010г.	
	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.
США	<i>1</i>	...	<i>1</i>	136,0		...
Франция	<i>2</i>	6,5	<i>2</i>	6,6	<i>1</i>	5,5
<b>Россия<sup>1)</sup></b>	<i>3</i>	<b>6,3</b>	<i>3</i>	<b>6,2</b>	<i>2</i>	<b>5,4</b>
Италия	<i>4</i>	4,0		...	<i>3</i>	4,0
Соединенное Королевство (Великобритания)	<i>5</i>	4,1	<i>4</i>	4,0	<i>4</i>	3,6
Польша	<i>6</i>	3,2	<i>5</i>	3,1	<i>5</i>	2,8
Германия	<i>7</i>	...		...	<i>6</i>	2,4
Нидерланды	<i>8</i>	0,9	<i>7</i>	0,9	<i>7</i>	0,9
Украина	<i>9</i>	...	<i>6</i>	1,3 <sup>5)</sup>	<i>7</i>	0,9
Бельгия	<i>10</i>	...		...	<i>8</i>	0,7
Швеция	<i>11</i>	0,6	<i>8</i>	0,6	<i>9</i>	0,5
Венгрия	<i>12</i>	0,5	<i>9</i>	0,4	<i>10</i>	0,4
Швейцария	<i>13</i>	0,4	<i>9</i>	0,4	<i>11</i>	0,3
Казахстан	<i>14</i>	0,4	<i>9</i>	0,4	<i>10</i>	0,4
Беларусь	<i>15</i>	0,4	<i>9</i>	0,4	<i>10</i>	0,4
Республика Молдова <sup>4)</sup>	<i>16</i>	0,2	<i>10</i>	0,2	<i>12</i>	0,1
Азербайджан	<i>17</i>	0,1	<i>11</i>	0,1	<i>12</i>	0,1
Киргизия	<i>18</i>	...	<i>12</i>	0,05 <sup>3)</sup>	<i>13</i>	0,04 <sup>2)</sup>
Таджикистан	<i>19</i>	0,04	<i>13</i>	0,04		...

<sup>1)</sup> По данным МВД России; за 2017 г. – соответственно 46,9; 6,4; 0,9 млн. шт.

<sup>2)</sup> Грузовые автомобили и автобусы автопредприятий и в собственности граждан.

<sup>3)</sup> 2013 г.

<sup>4)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>5)</sup> 2011 г.

	Место страны в международном рейтинге парк зарегистрированных автобусов (на конец года)					
	2016г.		2015г.		2010г.	
	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.
США	<i>1</i>	...	<i>1</i>	0,9	<i>2</i>	0,8
<b>Россия<sup>1)</sup></b>	<i>2</i>	<b>0,9</b>	<i>1</i>	<b>0,9</b>	<i>1</i>	<b>0,9</b>
Германия	<i>3</i>	0,1 <sup>2)</sup>	<i>3</i>	0,1 <sup>2)</sup>	<i>4</i>	0,1 <sup>2)</sup>
Япония	<i>4</i>	0,2	<i>2</i>	0,2	<i>3</i>	0,2
Украина	<i>5</i>	...	<i>2</i>	0,2 <sup>6)</sup>	<i>3</i>	0,2
Италия	<i>6</i>	0,1 <sup>2)</sup>	<i>3</i>	0,1 <sup>2)</sup>	<i>4</i>	0,1 <sup>2)</sup>
Франция	<i>7</i>	...	<i>3</i>	0,1	<i>4</i>	0,1
Соединенное Королевство (Великобритания)	<i>8</i>	...	<i>3</i>	0,1	<i>4</i>	0,1

	Место страны в международном рейтинге парк зарегистрированных автобусов (на конец года)					
	2016г.		2015г.		2010г.	
	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.	Рейтинг	млн. шт.
Канада	9	0,1 <sup>2)</sup>	3	0,1 <sup>2)</sup>	4	0,1 <sup>2)</sup>
Польша	10	...	3	0,1	4	0,1
Казахстан	11	0,1	3	0,1	4	0,1
Швейцария	12	...	3	0,1	4	0,1
Беларусь	13	0,04	4	0,05	5	0,04
Азербайджан	14	0,03	5	0,03	6	0,03
Бельгия	15	...	6	0,02	7	0,02
Венгрия	16	...	6	0,02	7	0,02
Республика Молдова <sup>5)</sup>	17	0,02	6	0,02	7	0,02
Таджикистан	18	0,01	6	0,02		...
Киргизия	19	...	6	0,02 <sup>4)</sup>	8	0,01 <sup>3)</sup>
Нидерланды	20	0,01 <sup>2)</sup>	7	0,01 <sup>2)</sup>	8	0,01 <sup>2)</sup>
Швеция	21	...	7	0,01	8	0,01

<sup>1)</sup> По данным МВД России; за 2017 г. – соответственно 46,9; 6,4; 0,9 млн. шт.

<sup>2)</sup> Включая троллейбусы.

<sup>3)</sup> Грузовые автомобили и автобусы автопредприятий и в собственности граждан.

<sup>4)</sup> 2013 г.

<sup>5)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>6)</sup> 2011 г.

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, В КОТОРЫХ БЫЛИ ПОСТРАДАВШИЕ

В данном разделе проведен международный анализ зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие, в масштабах отдельных стран. Он позволяет дать оценку общего положения дел в дорожном движении этих стран.

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

В таблице представлены места стран в международном рейтинге по числу зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие<sup>1)</sup>.

	Место страны в международном рейтинге зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие <sup>1)</sup>									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч
США	1	...	1	1748,0	1	1678,0	1	1572,0	1	1855,0
Япония	2	499,0	2	537,0	2	574,0	2	726,0	2	934,0
Германия	3	308,0	3	306,0	3	302,0	3	288,0	3	337,0
Турция	4	185,0	5	183,0	6	169,0	8	117,0	9	87,3
Италия	5	176,0	6	175,0	5	177,0	4	213,0	4	240,0
<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>6</b>	<b>173,7</b>	<b>4</b>	<b>184,0</b>	<b>4</b>	<b>199,7</b>	<b>5</b>	<b>199,4</b>	<b>5</b>	<b>223,3</b>
Соединенное Королевство (Великобритания)	7	143,0	7	146,0	7	152,0	6	160,0	6	204,0
Канада	8	118,0	8	118,0	8	116,0	7	126,0	7	148,0
Испания	9	102,0	9	97,8	9	91,6	9	85,5	8	91,2
Франция	10	57,5	10	56,6	10	58,2	10	67,3	10	84,5

	Место страны в международном рейтинге зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие <sup>1)</sup>									
	2016г.		2015г.		2014г.		2010г.		2005г.	
	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч	Рейтинг	тысяч
Бельгия	<b>11</b>	40,1	<b>11</b>	40,3	<b>11</b>	41,5	<b>11</b>	45,9	<b>11</b>	49,3
Австрия	<b>12</b>	38,5	<b>12</b>	38,0	<b>12</b>	38,0	<b>13</b>	35,3	<b>14</b>	40,9
Польша	<b>13</b>	33,7	<b>13</b>	33,0	<b>13</b>	35,0	<b>12</b>	38,8	<b>12</b>	48,1
Румыния	<b>14</b>	30,8	<b>14</b>	28,9	<b>15</b>	25,4	<b>15</b>	26,0	<b>18</b>	19,8
Украина	<b>15</b>	26,8	<b>15</b>	25,5	<b>14</b>	25,9	<b>14</b>	31,9	<b>13</b>	46,5
Нидерланды <sup>3)</sup>	<b>16</b>	...	<b>16</b>	18,5	<b>18</b>	13,4	<b>19</b>	10,8	<b>15</b>	27,0
Швейцария	<b>17</b>	17,6	<b>17</b>	17,7	<b>16</b>	17,8	<b>16</b>	19,6	<b>16</b>	21,7
Венгрия	<b>18</b>	16,6	<b>18</b>	16,3	<b>17</b>	15,8	<b>18</b>	16,3	<b>17</b>	20,8
Швеция	<b>19</b>	14,1	<b>19</b>	14,7	<b>19</b>	12,9	<b>17</b>	16,5	<b>19</b>	18,1
Киргизия	<b>20</b>	...	<b>20</b>	...	<b>20</b>	7,1	<b>23</b>	4,4	<b>27</b>	3,7
Ирландия	<b>21</b>	...	<b>21</b>	5,8	<b>21</b>	5,8	<b>22</b>	5,8	<b>24</b>	6,5
Финляндия	<b>22</b>	4,7	<b>22</b>	5,2	<b>22</b>	5,3	<b>21</b>	6,1	<b>22</b>	7,0
Норвегия	<b>23</b>	4,4	<b>23</b>	4,6	<b>23</b>	5,0	<b>20</b>	6,4	<b>20</b>	8,1
Латвия	<b>24</b>	3,8	<b>25</b>	3,7	<b>25</b>	3,7	<b>25</b>	3,2	<b>26</b>	4,5
Беларусь	<b>25</b>	3,7	<b>24</b>	4,2	<b>24</b>	4,6	<b>20</b>	6,4	<b>21</b>	7,7
Армения	<b>26</b>	3,2	<b>26</b>	3,4	<b>26</b>	3,2	<b>27</b>	2,0	<b>30</b>	1,3
Литва	<b>27</b>	3,2	<b>27</b>	3,0	<b>27</b>	3,2	<b>24</b>	3,5	<b>23</b>	6,8
Дания	<b>28</b>	2,9	<b>28</b>	2,9	<b>28</b>	2,9	<b>24</b>	3,5	<b>25</b>	5,4
Республика Молдова	<b>29</b>	2,5	<b>29</b>	2,6	<b>29</b>	2,5	<b>26</b>	2,9	<b>28</b>	2,3
Эстония	<b>30</b>	1,5	<b>31</b>	1,4	<b>31</b>	1,4	<b>29</b>	1,3	<b>28</b>	2,3
Таджикистан	<b>31</b>	1,3	<b>30</b>	1,5	<b>30</b>	1,5	<b>28</b>	1,5	<b>29</b>	1,7

<sup>1)</sup> По государствам - участникам СНГ (кроме России) источники информации: электронные базы UNECE и InternationalTransportForum/OECD.

<sup>2)</sup> 2017 г. – 169,4 тыс.

<sup>3)</sup> Изменения в методологии учета.