

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

Отчетный период: 2019 год

Москва
2020 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: Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации с изменениями, внесенными распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р
1.3	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): Министерство транспорта Российской Федерации
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: 2019 год

2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p style="text-align: center;"><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>В 2019 году деятельность Министерства транспорта Российской Федерации была направлена на реализацию Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», национальных проектов «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги», федерального проекта «Логистика международной торговли», входящего в состав национального проекта «Международная кооперация и экспорт», а также ряда документов стратегического планирования, в том числе Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденных Правительством Российской Федерации 29 сентября 2018 г. № 8028п-П13, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 12 мая 2018 г. № 893-р), государственных программ Российской Федерации.</p> <p>В отчетном году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 81 целевому индикатору в сравнении их с заданными целевыми значениями.</p> <p>Анализ достижения целевых индикаторов в 2019 году по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» демонстрирует положительную динамику развития транспортной</p>

отрасли Российской Федерации в части формирования единого транспортного пространства.

Из 24 показателей по данной группе 42 % опережают установленные Транспортной стратегией целевые уровни. Особенно высокими темпами роста характеризуется индикаторы строительства новых региональных автомобильных дорог общего пользования.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 Транспортной стратегии составил 97,85 %.

Анализ уровня достижения целевых индикаторов в 2019 году по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» показывает, что из 13 индикаторов по данной Цели 7 индикаторов превышают целевые значения. Например, на 150,2 % выполнен целевой индикатор по снижению среднего возраста парка грузовых железнодорожных вагонов.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии составил 102,64 %.

Анализ достижения целевых индикаторов по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» демонстрирует в 2019 году повышение уровня достижения указанной Цели для 8 индикаторов из 20. Наиболее значимым является высокий уровень индикатора «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте», который составил 153,6 %. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 в 2019 году составил 95,94 %.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2019 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 80,16 %.

Анализ динамики достижения целевых индикаторов в 2019 году по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» показывает высокий уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 составил 144,38 %, при этом демонстрируя рост на 17,21 % относительно аналогичного интегрального показателя за 2018 год. Девять из четырнадцати индикаторов превысили целевые показатели, что говорит о своевременном выполнении транспортной отраслью требований законодательства, направленных на обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры и населения.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2019 году по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» показывает выполнение и превышение целевых значений по 3 индикаторам из 4. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 6 составляет 114,49 %.

В 2019 году сложилась положительная динамика роста спроса на услуги транспортного комплекса.

В 2019 году по сравнению с 2018 годом объем перевозок грузов (за исключением промышленного железнодорожного и трубопроводного транспорта) вырос на 2,3 % и составил 7273,7 млн тонн, грузооборот увеличился на 0,6 % и достиг 3019,9 млрд т-км.

Коммерческий грузооборот составил 2897,5 млрд т-км (100,6 % к уровню 2018 года), объем коммерческих перевозок грузов в 2019 году – 3073,01 млн тонн (96,1 % к уровню 2018 года).

Грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования увеличился в 2019 году по сравнению с 2018 годом на 0,2 % (2601,9 млрд т- км), автомобильного

	<p>транспорта – на 5,8 % (274,2 млрд т-км), морского транспорта снизился на 0,6 % (70,5 млрд т-км), внутреннего водного транспорта – на 0,3 % (65,9 млрд т-км), воздушного транспорта – на 4,6 % (7,45 млрд т-км).</p> <p>Объем перевозок грузов, выполненный железнодорожным транспортом общего пользования, снизился в 2019 году по сравнению с уровнем 2018 года на 0,7 % (1405,7 млн тонн), автомобильным транспортом вырос на 3,3 % (5726,6 млн тонн).</p> <p>В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 2019 году внутренним водным транспортом отправлено 18,4 млн тонн грузов (102,6 % к уровню 2018 года), морским транспортом 7,6 млн тонн грузов (115,9 % к уровню 2018 года).</p> <p>В 2019 году грузооборот морских портов России увеличился на 2,9 % по сравнению с 2018 годом и составил 840,3 млн тонн.</p> <p>Пассажиروоборот транспорта общего пользования в 2019 году вырос по сравнению с 2018 годом на 6,6 % и составил 625,1 млрд пасс-км.</p> <p>На воздушном транспорте в 2019 году по сравнению с 2018 годом пассажируоборот вырос на 12,6 % и составил 323 млрд пасс-км, объем перевозок пассажиров – на 10,3 % (128,1 млн пассажиров). На внутренних линиях в 2019 году наблюдался рост объема пассажируоборота на 7,4 % по сравнению с 2018 годом (135,4 млрд пасс-км) и перевозок пассажиров на 6,3 % (73,1 млн пассажиров).</p> <p>В 2019 году аэропорты обслужили более 221 млн пассажиров. Это наивысший показатель за все 95 лет истории российской гражданской авиации.</p> <p>Объем перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте в 2019 году по сравнению с 2018 годом вырос на 3,5 % и составил 1197,8 млн пассажиров, в том числе в пригородном сообщении – 1081,3 млн пассажиров, в дальнем сообщении – 116,5 млн пассажиров.</p> <p>Пассажируоборот внутреннего водного транспорта снизился на 2,9 % (0,554 млрд пасс-км).</p> <p>Экспорт транспортных услуг (без учета трубопроводного транспорта) в 2019 году составил 18,5 млрд долларов США.</p> <p>Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта в 2019 году составил 106,8 % к уровню 2018 года, в том числе на автомобильном транспорте – 106,3 %, воздушном – 112,7 %, железнодорожном – 103,9 % в дальнем сообщении и в пригородном сообщении -104,1%, городском электрическом транспорте – 104,6 %.</p> <p>Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) в 2019 году к уровню 2018 года составил 104,9 %, в том числе: на железнодорожном транспорте – 103,5 %, морском – 101,8 %, внутреннем водном – 104,0 %, автомобильном –102,3 % и воздушном транспорте – 120,8 %.</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 2019 году составило 1 036,7 млрд руб. или 94,6 % от предусмотренных назначений. Объем финансирования из федерального бюджета Государственной программы «Развитие транспортной системы» (далее – Государственная программа «РТС») в 2019 году составил 979,2 млрд рублей.</p>
2.1.1	<p align="center"><u>Аналитические материалы по оценке уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период реализации Транспортной стратегии</u></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>

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.

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.

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

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

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

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

В 2019 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 81 целевому индикатору 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 %.

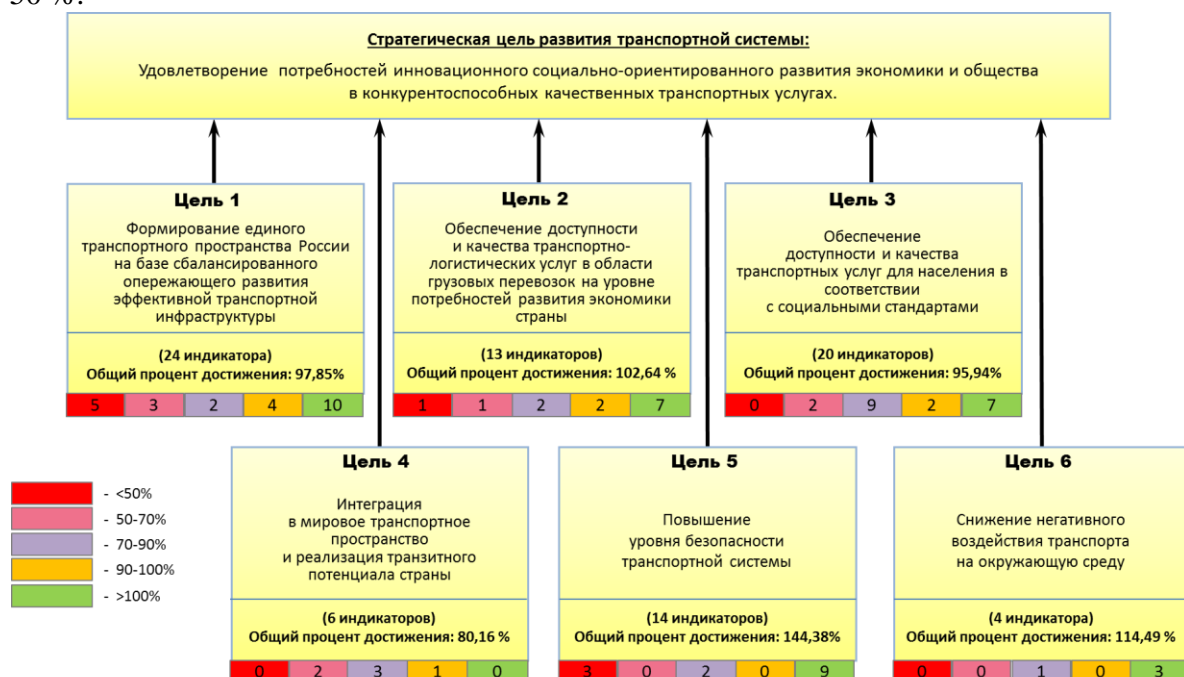


Рис. 2.1. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии.

Общий уровень (процент) достижения индикаторов вырос по Цели 5. Динамика достижения индикаторов по Целям 1, 2, 3, 4 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 2019 году и 2018 году. Если эта разность положительна, то темпы достижения соответствующего индикатора в отчетном 2019 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 2019 году по сравнению с 2018 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 2019 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 2019 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.

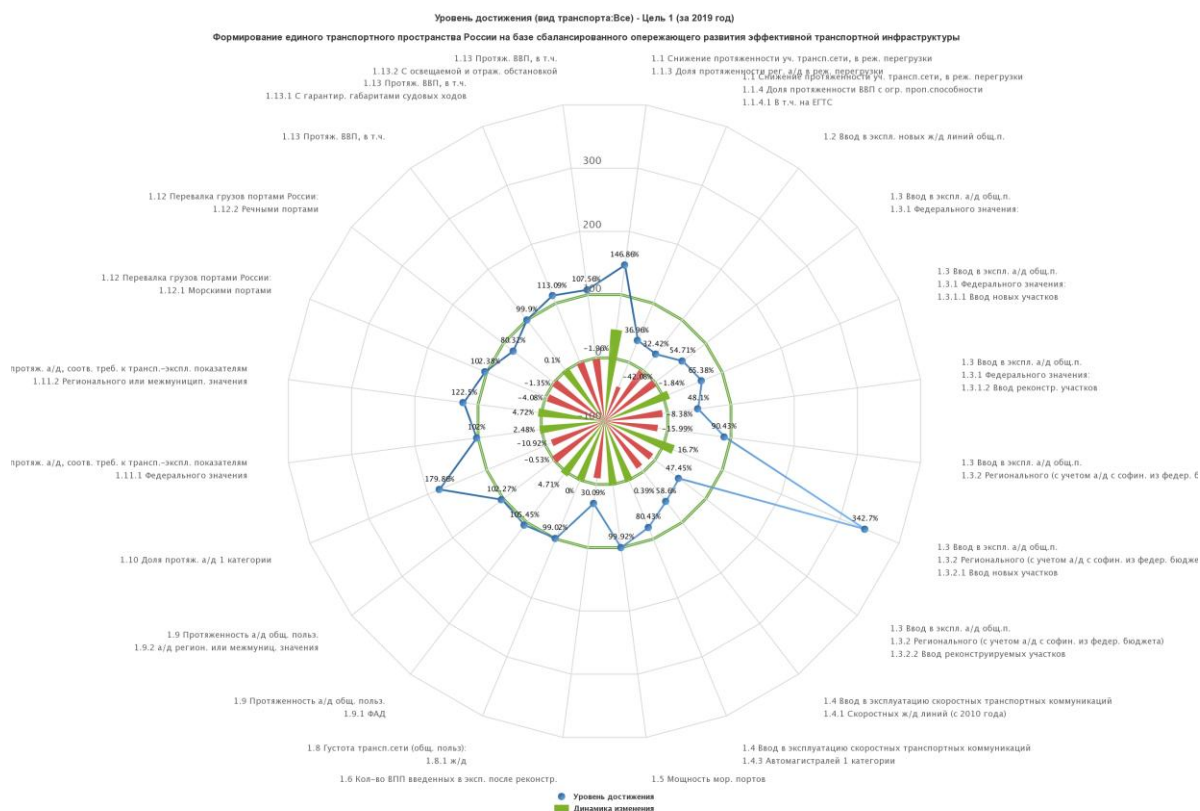


Рис. 2.2. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» в процентах от запланированных в 2019 году

Здесь уровень достижения каждого индикатора представлен в виде доли в процентах достижения в 2019 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 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.1.
Уровень достижения индикаторов по Цели 1 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
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	146,86 %
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	36,96 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	32,42 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	54,71 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	65,38 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	48,1 %
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):	90,43 %
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	342,7 %
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	47,45 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	58,6 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Автомагистралей	80,43 %
1.5	Мощность морских портов	99,92 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	30,09 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	99,02 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	105,45 %

1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	102,27 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	179,86 %
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	102 %
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	122,5 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	102,38 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	80,32 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	99,9 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С гарантированными габаритами судовых ходов	113,09 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	107,56 %
Общий процент достижения по 24 индикаторам - Цель 1 (за 2019 год)		97,85 %

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 2019 году по сравнению с 2018 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 2019 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.

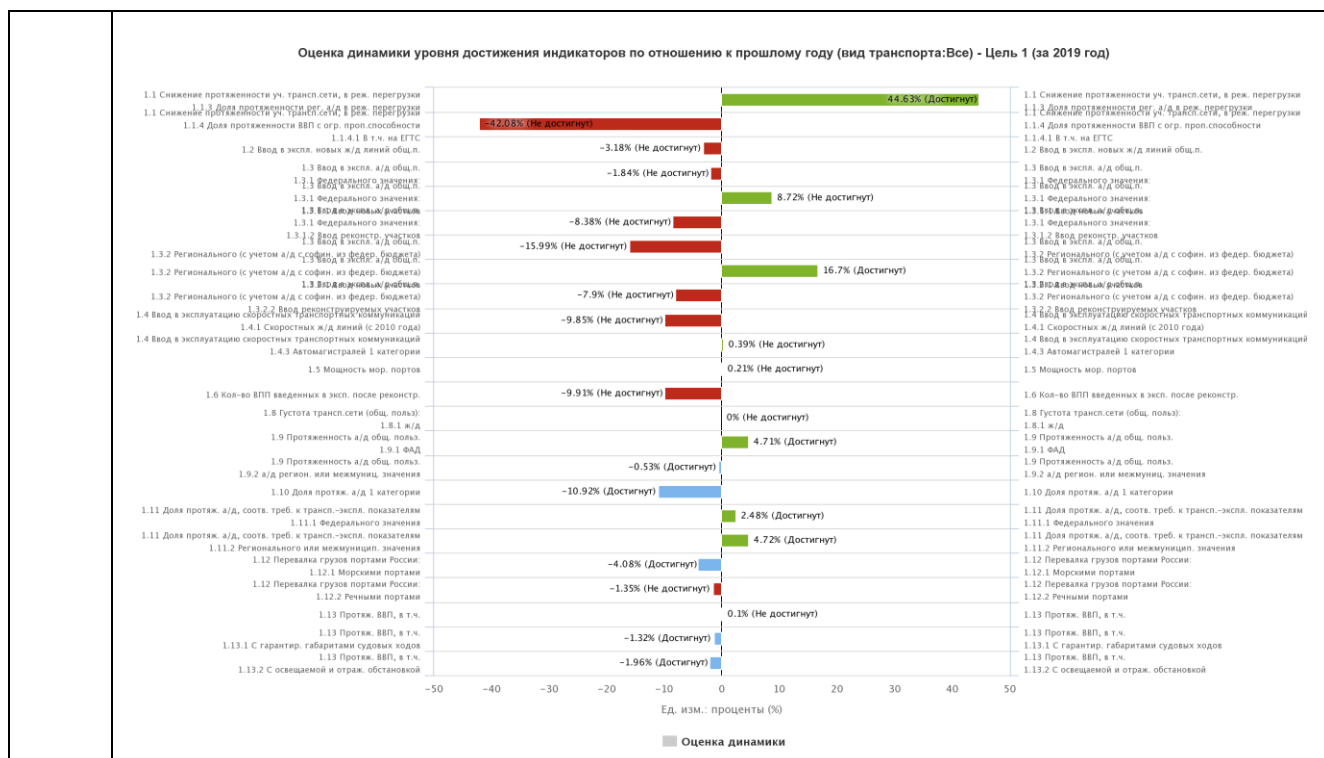


Рис. 2.3. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2018 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.2
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
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	44,63 %
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	-42,08 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	-3,18 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	-1,84 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	8,72 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	-8,38 %

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):	-15,99 %
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	16,7 %
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	-7,9 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	-9,85 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Автоматралей	0,39 %
1.5	Мощность морских портов	0,21 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	-9,91 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования): Железные дороги	0 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	4,71 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-0,53 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	-10,92 %
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	2,48 %
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	4,72 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	-4,08 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	-1,35 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	0,1 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С гарантированными габаритами судовых ходов	-1,32 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	-1,96 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 24 индикаторам - Цель 1 (за 2019 год)		-1,53 %
<i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i>		

По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» были рассчитаны данные за 2019 год по 24 индикаторам.

Общий уровень (процент) достижения Цели 1 за 2019 год составил 97,85 %.

По отдельным индикаторам Цели 1 в 2019 году ситуация сложилась следующим образом.

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 2019 год снизилось на 1,66 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 1,86 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 146,86 %. Наблюдается положительная динамика (+ 44,63 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2018 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, %» за 2019 год осталось на уровне прошлого года и составило 75,0 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 36,96 %.

По Индикатору 1.2 «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км» фактическое значение за 2019 год увеличилось на 96,2 км по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 527,6 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 32,42 %. В ходе реализации проекта по комплексной реконструкции участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская введена в эксплуатацию новая двухпутная электрифицированная железнодорожная линия в обход города Краснодара. Также в 2019 году были введены в эксплуатацию железнодорожная часть моста через Керченский пролив и подходы к нему.

По Индикатору 1.3.1 «Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2019 год увеличилось на 0,61 тыс. км по сравнению с 2018 годом и составило 3,72 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 54,71 %.

В основном недостижение индикаторов в сфере дорожного строительства касается объемов ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения. Указанное невыполнение связано с недостаточными инвестиционными возможностями дорожных фондов Российской Федерации, а также с недофинансированием мероприятий по развитию федеральных автодорог с учетом экономического спада 2015-2016 годов и вынужденным исчерпанием в указанный период заделов в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, необходимых для обеспечения стабильных объемов ввода объектов в эксплуатацию. Также отмечается, что недостаточность объемов финансирования строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог для достижения предусмотренных Транспортной стратегией объемов ввода в эксплуатацию дорожных объектов в существенной степени связано с увеличением объемов финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, находящихся в управлении Росжелдора и ГК «Автодор». Указанное увеличение в значительной степени обусловлено принятием в дорожную сеть в соответствии с Планом Минтранса России по приему/передаче автомобильных дорог общего пользования из собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности в

федеральную собственность, новых маршрутов, состояние которых на значительном протяжении не соответствует нормативным требованиям.

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 2019 год увеличилось на 0,51 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 1,70 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год с учетом нарастающего итога с 2011 года составил 65,38 %. Наблюдается положительная динамика (+ 8,72 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2018 году.

Главным фактором прироста стал ввод в эксплуатацию новых участков платной скоростной автомагистрали М11 «Нева», соединяющей Москву и Санкт-Петербург.

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 за 2019 год увеличилось на 0,1 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 2,02 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 48,1 %.

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 2019 год увеличилось на 0,747 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 12,027 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 90,43 %.

Увеличение значения Индикатора 1.3.2 связано с вводом в эксплуатацию в 2019 году ряда участков региональных автодорог, в т.ч. на территории городов и городских агломераций. Только на территории Москвы в 2019 году были сданы 79,5 км дорог и 23 искусственных сооружения. Среди наиболее значимых дорожных объектов – участок Северо-Восточной хорды от Щелковского шоссе до ул. Лосиноостровская, последний участок Северо-Западной хорды от ул. Нижние Мневники до ул. Народного Ополчения со строительством балочного моста через Карамышевское спрямление Москвы-реки, развязка на пересечении МКАД с ул. Генерала Дорохова, развязка на пересечении МКАД с Бесединским шоссе и другие объекты. Общая протяженность новых и реконструированных автодорог в г. Москве нарастающим итогом с 2011 года составила более 200 км.

По Индикатору 1.3.2.1 «Ввод в эксплуатацию ввод новых участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» за 2019 год фактическое значение увеличилось по сравнению с аналогичным периодом 2018 года на 0,334 тыс. км и составило 6,854 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем с учетом нарастающего итога с 2011 года превышен более чем в 3 раза и составил 342,7 %. Наблюдается положительная динамика (+16,7 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

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 2019 год увеличилось на 0,412 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 5,172 тыс. км. Уровень достижения

индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 47,45 %.

В части региональных автомобильных дорог недостижение показателя по вводу в эксплуатацию реконструированных участков автомобильных дорог в значительной степени связано с недостаточными инвестиционными возможностями дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов.

По Индикатору 1.4.1 «Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года), км» за 2019 год фактическое значение осталось на уровне прошлого года и составило 1250 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 58,6 %.

По Индикатору 1.4.3 «Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км» за 2019 год фактическое значение увеличилось на 202,6 км по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 1495,6 км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 80,43 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,39 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

Фактическое значение Индикатора 1.5 «Мощность морских портов, млн тонн в год» за 2019 год увеличилось на 42,3 млн тонн по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 1147,1 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 99,92 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,21 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

По Индикатору 1.6 «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» фактическое значение осталось на уровне 2018 года и составило 34 единицы. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год с учетом нарастающего итога с 2011 года по сравнению с базовым показателем составил 30,09 %.

Фактическое значение Индикатора 1.8.1 «Густота железных дорог общего пользования, км/тыс.км²» осталось на уровне 2018 года и составило 5,05 км/тыс.км². Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 99,02 %.

Фактическое значение Индикатора 1.9.1 «Протяженность автомобильных дорог федерального значения, тыс. км» увеличилось на 2,96 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 57,26 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 105,45 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 4,71 %) 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» снизилось на 2,2 тыс. км и составило 508,2 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 102,27 %.

Фактическое значение Индикатора 1.10 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %» увеличилось на 0,38 % и составило 12,59 %. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 179,86 %.

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 2019 году увеличилось на 2,98 % по сравнению с 2018 годом, и составило 85,78 %. Уровень (процент) достижения

индикатора в 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 102 %. Наблюдается положительная динамика (+2,48 %) изменения значений индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

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, %» за 2019 год увеличилось по сравнению с 2018 годом на 1,7 % и составило 44,1 %. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 122,5 %. Наблюдается положительная динамика (+ 4,72 %) изменения значений индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

По Индикатору 1.12.1 «Перевалка грузов морскими портами, млн тонн в год» за 2019 год фактическое значение выросло на 23,8 млн тонн по сравнению с 2018 годом и составило 840,3 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 102,38 %.

Перевалка сухих грузов выросла только на 0,5 % по сравнению с 2018 годом за счет увеличения объемов перевалки угля на 9 %. Значительно сократилась перевалка зерновых грузов – на 31 % и металлов на 13 %. Перевалка наливных грузов увеличилась на 8,6 %, нефти и нефтепродуктов перевалено на 8,7 %.

Объем перевалки грузов морских портов Арктического бассейна увеличился на 13 % до 104,82 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 31,7 млн тонн (+4,1 %), наливных грузов – 73,13 млн тонн (+17,4 %).

Объем перевалки грузов морских портов Балтийского бассейна прибавил 4,1 %, составив 256,44 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов составил 110,19 млн тонн (+0,4 %), наливных грузов – 146,24 млн тонн (+7,1 %).

Объем перевалки грузов Азово-Черноморского бассейна сократился на 5,2 %, составив 258,08 млн тонн, из которых на перевалку сухих грузов пришлось 96,07 млн тонн (-19,4 %), наливных грузов – 162,02 млн тонн (+5,8 %).

Объем перевалки грузов морских портов Каспийского бассейна вырос на 53,2 % до 7,4 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 2,79 млн тонн (+4,2%), наливных грузов – 4,61 млн тонн (+114,1 %).

Объем перевалки грузов морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 6,5 %, составив 213,53 млн тонн, из которых перевалка сухих грузов достигла 135,29 млн тонн (+7,8 %), наливных грузов – 78,24 млн тонн (+4,3 %).

По Индикатору 1.12.2 «Перевалка грузов речными портами, млн тонн в год» за 2019 год фактическое значение осталось на уровне прошлого года и составило 126,5 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 80,32 %.

Отставание по достижению целевых значений Индикатора 1.12.2 объясняется в целом снижением грузопотоков на внутреннем водном транспорте, в том числе и проходящих обработку в речных портах. Складывающиеся логистические цепочки по доставке и перевалке грузов не предусматривают участие внутреннего водного транспорта по направлениям, где есть возможности освоения грузопотоков внутренним водным транспортом. Традиционные грузы для реки в большей степени передаются на железные дороги и автомобильный транспорт. На общем фоне ранее прогнозируемого роста грузопотоков на внутреннем водном транспорте не наблюдается и, как следствие, фактические объемы переработки грузов в речных портах ниже запланированных объемов, предусмотренных в Транспортной стратегии.

Фактическое значение Индикатора 1.13 «Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км» за 2019 год выросло на 0,1 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 101,6 тыс. км. Уровень достижения индикатора

за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 99,9 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,1 %) изменения значений индикатора по отношению к 2018 году.

Фактическое значение Индикатора 1.13.1 «Протяженность внутренних водных путей, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км» за 2019 год выросло на 0,1 тыс. км по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 50,1 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 113,09 %. Наблюдается отрицательная динамика (-1,32 %) изменения значений индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

Фактическое значение Индикатора 1.13.2 «Протяженность внутренних водных путей, в том числе с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км» за 2019 год снизилось по сравнению с 2018 годом на 0,7 тыс. км и составило 38,4 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 107,56 %.

Основным фактором стало снижение в 2019 году уровня водозапада в большинстве речных бассейнов, что привело к временному закрытию ряда обмелевших участков, в том числе оборудованных освещаемой и отражательной обстановкой.

2.1.1.2

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2019 год по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»

Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.4.

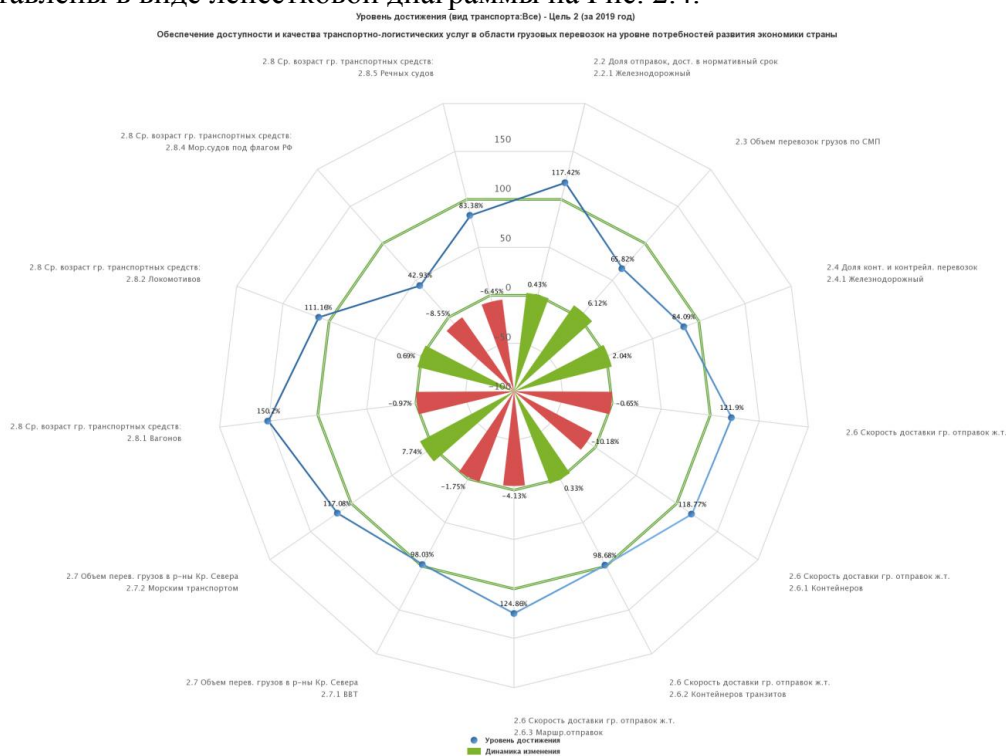


Рис. 2.4. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» в процентах от запланированных в 2019 году

Ниже в Таблице 2.3 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также

значения за 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.3

Уровень достижения индикаторов по Цели 2 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	117,42 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	65,82 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	84,09 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	121,9 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	118,77 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	98,68 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	124,86 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	98,03 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	117,08 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	150,2 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	111,16 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	42,93 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	83,38 %
Общий процент достижения по 13 индикаторам - Цель 2 (за 2019 год)		102,64 %

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.

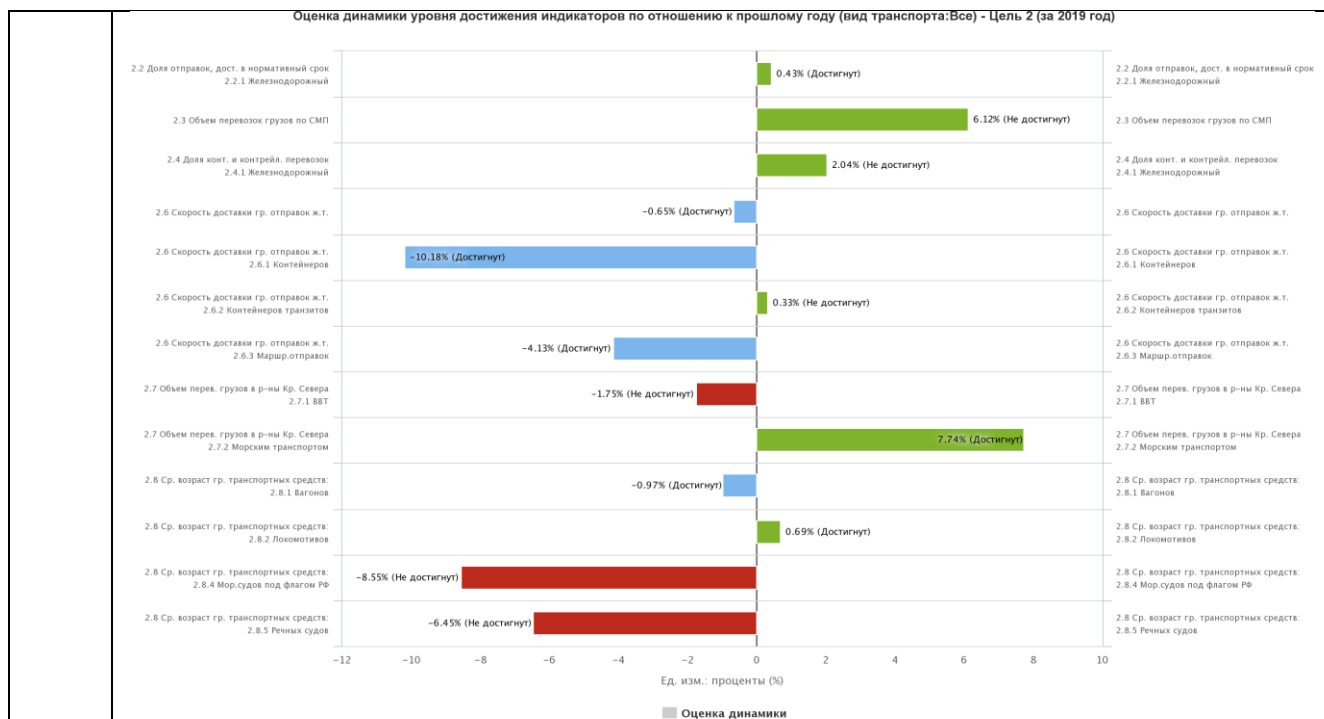


Рис. 2.5. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2019 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.4
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	0,43 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	6,12 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	2,04 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	-0,65 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	-10,18 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	0,33 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	-4,13 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	-1,75 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	7,74 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	-0,97 %

2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	0,69 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	-8,55 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	-6,45 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 13 индикаторам - Цель 2 (за 2019 год)		-1,18 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» за 2019 год представлена отчетная информация по 13 индикаторам, характеризующим деятельность транспорта в области грузовых перевозок и экономические показатели работы транспорта.

Общий уровень (процент) достижения Цели 2 за 2019 год составил 102,64 %.

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 2019 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, %» за 2019 год составило 98,4 %, что на 1,3 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 117,42 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+0,43 %) по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

На положительную динамику процентного роста объемов доставки грузовых отправок в нормативный или договорной сроки, значительное влияние оказало увеличение объемов предъявления грузоотправителями к перевозке массовых грузов групповыми и контейнерными отправлениями.

Объем перевозок грузов на сети российских железных дорог за 2019 год несколько снизился против достигнутого уровня прошлого года и составил 1405,7 млн тонн (- 9,6 млн тонн, - 0,7 % к отчету 2018 года).

За 2019 год российскими железными дорогами перевезено грузов в млн тонн (+, - к отчету 2018 года, в %):

- каменного угля – 403,7 (- 0,5%);
- кокса – 10,9 (-3,5%);
- нефти и нефтепродуктов – 241,7 (-1,5%);
- руды всякой – 157,4 (+2,9%);
- черных металлов – 92,5 (-2,6%);
- химических и минеральных удобрений – 62,8(+2,3%);
- цемента – 27,1 (+4,2%);
- лесных грузов – 49,8 (-4,2%);
- зерна – 23,6(-18,3%).

Наблюдается снижение объемов перевозок по массовым номенклатурам грузов, что вызвано снижением поставок экспортной продукции в КНР.

По Индикатору 2.3 «Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн

тонн» за 2019 год фактическое значение увеличилось по сравнению с прошлым годом на 11,35 млн тонн и составило 31,53 млн тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 65,82 %. Наблюдается положительная динамика (+ 6,12 %) изменения значений индикатора по отношению к 2018 году.

Значительный прирост объемов перевозок объясняется двумя факторами – относительно теплой зимой, благоприятной для навигации и ледовой проводки транзитных судов, а также двукратным увеличением грузопотоков через морской порт Сабетта.

Количество судозаходов в порт Сабетта возросло в 2019 году до 300 (против 155 в 2018 году), а объем вывезенного СПГ составил 19,5 млн тонн и увеличился по сравнению с 2018 годом вдвое. Также возрос объем ввезенных грузов – в основном оборудования для завода «Ямал-СПГ».

Фактическое значение Индикатора 2.4.1 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте, %» за 2019 год увеличилось на 0,5 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составило 3,7 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 84,09 %. Наблюдается положительная динамика (+ 2,04 %) изменения значений индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

По итогам 2019 года наблюдается прирост контейнерных перевозок на уровне 12,6 %. Высокие темпы роста рынка контейнерных перевозок, несмотря слабую динамику российской экономики, были поддержаны двумя сегментами рынка контейнерных перевозок: транзитом за счет маршрутов между Китаем и Европой, и экспортом за счет продолжающегося роста отправок пиломатериалов в Китай.

Фактическое значение Индикатора 2.6 «Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, км в сутки» за 2019 год составило 372,3 км в сутки, что на 2,2 км в сутки (на 0,59 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 121,9 %.

Рост скорости доставки грузовых отправок является результатом повышения качества эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте и реализации в 2019 году технических и технологических мер, направленных на увеличение объемов перевозок грузов, предъявляемых грузоотправителями к отправлению групповыми, контейнерными и мелкими отправлениями.

Фактическое значение Индикатора 2.6.1 «Скорость доставки железнодорожным транспортом контейнеров, км в сутки» за 2019 год составило 497,4 км в сутки, что на 7,4 км в сутки (на 1,5 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 118,77 %.

Увеличение скорости доставки железнодорожным транспортом контейнеров в 2019 году связано с увеличением участковой скорости в грузовом движении на 0,3 км/час и скорости контейнерных поездов.

Фактическое значение Индикатора 2.6.2 «Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки» за 2019 год составило 812,5 км в сутки, что на 55,2 км в сутки (на 7,3 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 98,68 %. Имеет место положительная динамика (+ 0,33 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Наиболее существенный прирост имел место по транзитным контейнерным поездам ОТЛК-ЕРА, средняя скорость которых в сообщении Китай – Европа – Китай

в 2019 году составила 1056 км/сутки и увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 9,5 % (в 2018 году – 964 км/сутки).

Фактическое значение Индикатора 2.6.3 «Скорость доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок, км в сутки» за 2019 год составило 521,8 км в сутки, что на 16,1 км в сутки (на 2,9 %) меньше чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 124,86 %.

На динамику скорости доставки маршрутных отправок существенное влияние оказало замедление формирования отправительских маршрутов на железнодорожных путях общего и необщего пользования, а также снижение маршрутной скорости грузового поезда на 28,4 км/сутки и технической скоростей на 0,4 км/час.

Фактическое значение Индикатора 2.7.1 «Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего, млн тонн» за 2019 год по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 0,47 млн тонн и составило 18,43 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 98,03 %.

Увеличение объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы крайнего Севера и приравненные к ним местности было связано с большим периодом навигации вследствие теплой зимы. Запланированный на 2019 год объем Северного завоза грузов внутренним водным транспортом был выполнен в полном объеме.

Фактическое значение Индикатора 2.7.2 «Объем перевозок грузов морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего, млн тонн» за 2019 год по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 1,05 млн тонн и составило 7,61 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с плановым значением составил 117,08 %. Наблюдается положительная динамика (+ 7,74 %) изменения уровня достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Увеличение перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности связано с относительно теплой зимой, в результате чего ледовая проводка судов требовалась на меньшем числе участков, дальнейшим освоением новых территорий, разработкой новых газовых месторождений, материальным обеспечением действующих и строящихся производств, динамичным развитием Северного завоза.

Фактическое значение Индикатора 2.8.1 «Средний возраст грузовых вагонов, лет» за 2019 год составило 12,3 лет, что на 0,2 года меньше среднего возраста грузовых вагонов в аналогичном периоде 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 года по сравнению с базовым показателем составил 150,2 %.

Значение данного индикатора свидетельствует о проводимой работе на железных дорогах по обновлению и модернизации парка подвижного состава, в том числе вагонами с увеличенной нагрузкой на ось, и выводу из эксплуатации старогодных вагонов.

В 2019 году парк вагонов Российской Федерации увеличился на 56313 единиц. Парк вагонов Российской Федерации формировался в соответствии с конъюнктурой рынка грузоперевозок и пополнился крытыми вагонами на 1,0 тыс. единиц, полувагонами на 30,8 тыс. единиц, вагонами-зерновозами на 4,6 тыс., вагонами-минераловозами на 2,9 тыс. и фитинговыми платформами на 12,7 тыс. единиц. Вместе с тем, наблюдается сокращение парка, рефрижераторных вагонов.

Фактическое значение Индикатора 2.8.2 «Средний возраст грузовых локомотивов, лет» за 2019 год составило 24,43 лет, что на 0,37 года меньше среднего возраста грузовых локомотивов в аналогичном периоде 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 года по сравнению с базовым показателем составил 111,16 %. Имеет место положительная динамика (+ 0,69 %) изменения уровня

	<p>(процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.</p> <p>Значение индикатора свидетельствует о проводимой работе на железных дорогах по обновлению парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных грузовых локомотивов.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.8.4 «Средний возраст грузовых морских судов под российским флагом, лет» за 2019 год осталось на уровне прошлого года и составило 30 лет. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 42,93 %.</p> <p>За последние годы в Российской Федерации увеличились заказы для производителей на строительство новых судов, включая танкерного флота для развития торгового судоходства, в том числе по СМП. В 2019 году за счет собственных средств и с привлечением кредитов судоходными компаниями построено 32 морских транспортных судна и 24 судна обеспечивающего флота.</p> <p>Вместе с тем, темпы строительства морских грузовых судов не отвечают необходимым потребностям страны в омолаживании и пополнении морского грузового флота современными судами.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.8.5 «Средний возраст грузовых речных судов, лет» за 2019 год составило 40 лет, что на 1 год больше среднего возраста грузовых речных судов в аналогичном периоде 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 года по сравнению с базовым показателем составил 83,38 %.</p> <p>Отток грузовой базы с внутреннего водного транспорта в 2018-2019 годах привел к сокращению числа заказов на постройку новых судов и продолжению тенденции старения флота.</p>
2.1.1.3	<p><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2019 год по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.6.</p>

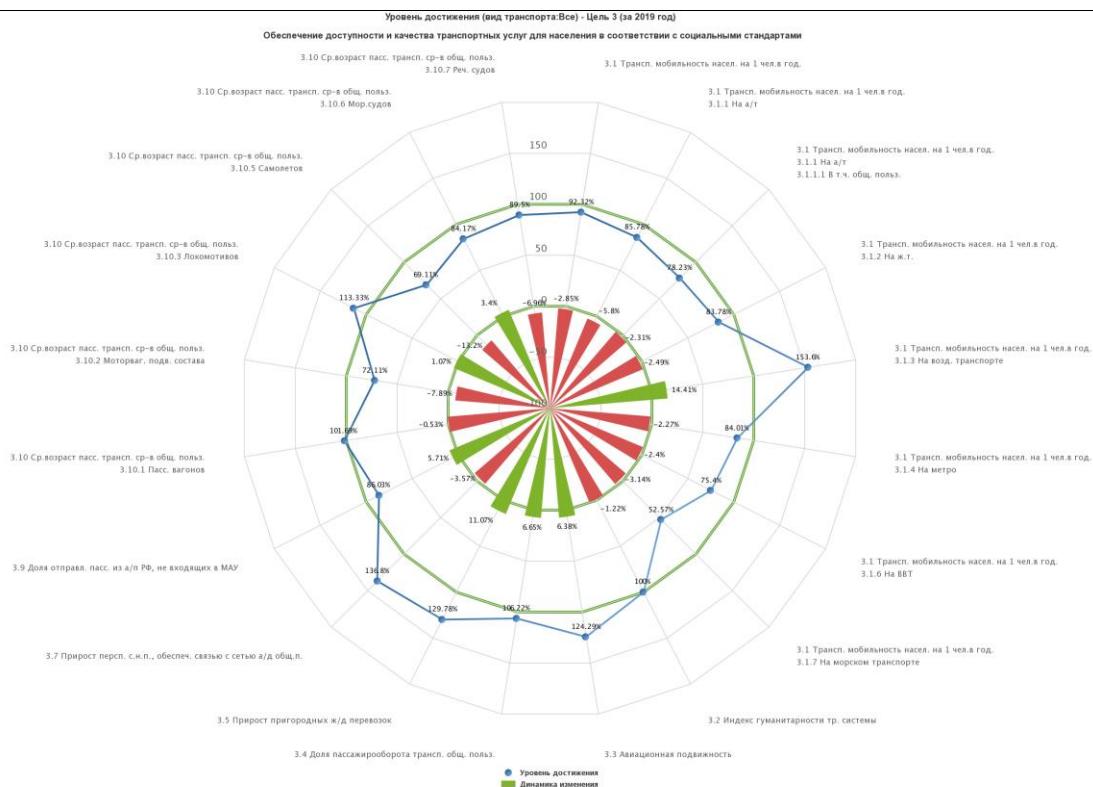


Рис. 2.6. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в процентах от запланированных в 2019 году.

Ниже в Таблице 2.5 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.5
Уровень достижения индикаторов по Цели 3 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	92,32 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	85,78 %
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	78,23 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	83,78 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	153,6 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	84,01 %

3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	75,4 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	52,57 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	100 %
3.3	Авиационная подвижность населения	124,29 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	106,22 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	129,78 %
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)	136,8 %
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	86,03 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	101,69 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	72,11 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	113,33 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	69,11 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	84,17 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	89,5 %
Общий процент достижения по 20 индикаторам - Цель 3 (за 2019 год)		95,94 %

Для оценки динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2019 год по отношению к 2018 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.

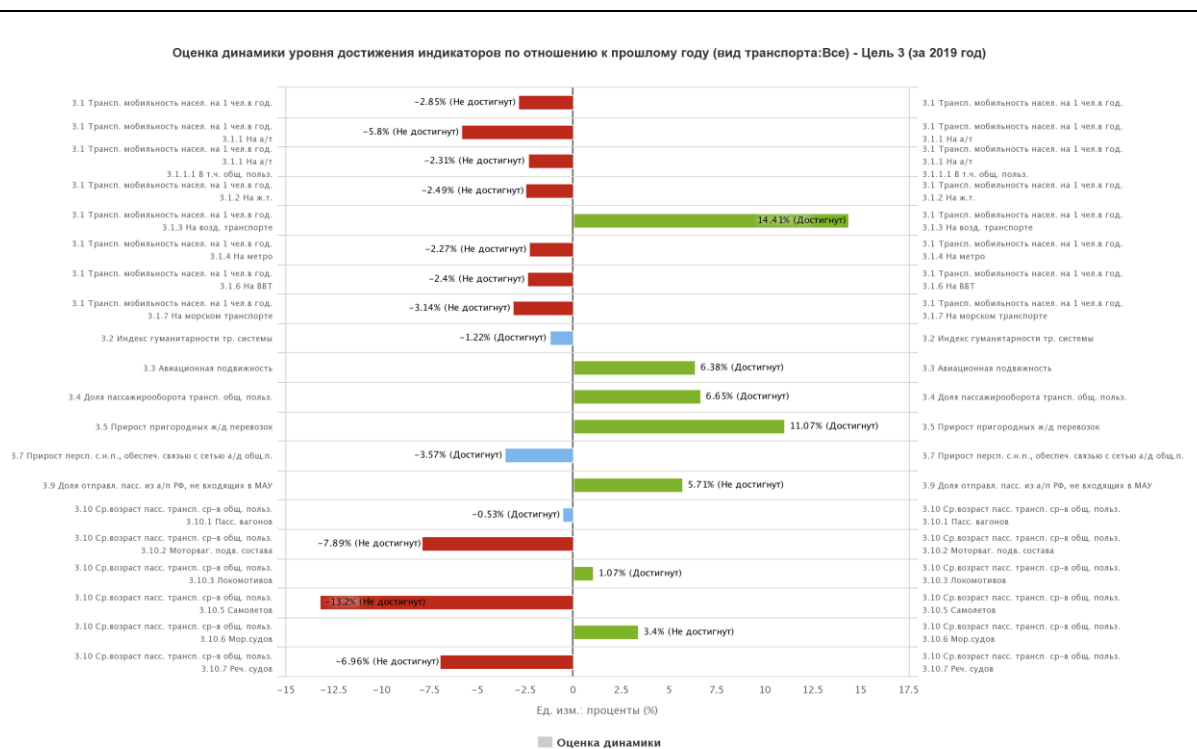


Рис. 2.7. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2019 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.6
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	-2,85 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	-5,8 %
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	-2,31 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	-2,49 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	14,41 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	-2,27 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	-2,4 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	-3,14 %

3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	-1,22 %
3.3	Авиационная подвижность населения	6,38 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	6,65 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	11,07 %
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)	- 3,57 %
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	5,71 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	-0,53 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	-7,89 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	1,07 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	-13,2 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	3,4 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	-6,96 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 20 индикаторам - Цель 3 (за 2019 год)		-0,3 %
<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 2019 год представлена отчетная информация по 20 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Общий уровень (процент) достижения Цели 3 за 2019 год составил 95,94 %. По отдельным индикаторам Цели 3 в 2019 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 2019 году по сравнению с прошлым годом увеличилось на 100 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 8600 пасс.-км на 1 чел. в год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 92,32 %, 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. При этом рост располагаемых доходов на душу населения в 2019 году не компенсировал предшествующего снижения, что также повлияло на невозможность достижения высоких целевых значений транспортной мобильности (подвижности) населения в Российской Федерации.

Рост транспортной мобильности (подвижности) населения в 2019 году был достигнут благодаря росту объемов пассажирских авиаперевозок.

По Индикатору 3.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год фактическое значение снизилось по сравнению с 2018 годом на 124,3 пасс.-км на 1 чел. в год и составило 5171,8 пасс.-км на 1 чел. в год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 85,78 %.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте продолжила снижаться вследствие переключений пассажиропотоков на другие виды транспорта. Среди основных причин переключений – открытие новых станций метрополитена и пересадочных узлов в Москве и Санкт-Петербурге, запуск в ноябре 2019 года Московских центральных диаметров (МЦД-1 и МЦД-2).

Фактическое значение Индикатора 3.1.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год составило 830,0 пасс.-км на 1 чел. в год, что на 10 пасс.-км на 1 чел. в год меньше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 78,23 %.

В 2019 году продолжилась тенденция оттока пассажиров с общественного автомобильного транспорта на личные автомобили, несмотря на рост привлекательности систем городского пассажирского транспорта и сервисов такси, особенно в крупных российских агломерациях.

Кардинальное улучшение дорожных условий, особенно в Европейской части страны, повышало привлекательность использования личных автомобилей для совершения, как маятниковых трудовых поездок, так и поездок в туристических целях.

Вместе с тем, в Москве тенденция «приватизации поездок» была противоположной. Удобный общественный транспорт, парковочная политика, высокая конкуренция в секторе таксомоторных услуг, а также рост услуг каршеринга позволили вернуть часть пассажиропотока на общественный транспорт. В частности, в 2019 году был зафиксирован двукратный рост популярности каршеринга в Москве, общее число перевезенных пассажиров в этом секторе услуг превысило в 2019 году 47 млн человек.

Фактическое значение Индикатора 3.1.2 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год составило 912,0 пасс.-км на 1 человека, что на 30,3 пасс.-км на 1 человека больше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 83,78 %.

Увеличение транспортной мобильности (подвижности) населения на железнодорожном транспорте было вызвано ростом пассажиропотоков и числа поездов на ряде направлений, таких как Центр – Юг в период летних отпусков, а также повышенным спросом населения на перевозку двухэтажными поездами, поездами с дневным режимом пропуска и скоростными поездами. В декабре 2019 года запущено железнодорожное пассажирское движение по Крымскому мосту.

Продолжился рост перевозок на направлении Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород, в том числе скоростными поездами «Сапсан». Кроме этого, увеличились объемы перевозок пассажиров в пригородном сообщении, в первую очередь, в Московской агломерации.

Фактическое значение Индикатора 3.1.3 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте, пасс.-км

на 1 чел. в год» за 2019 год составило 2203,1 пасс-км на 1 человека, что на 253,0 пасс-км на 1 человека больше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 153,6 %. Наблюдается положительная динамика (+14,41 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Основным фактором увеличения транспортной мобильности на воздушном транспорте явился рост пассажирооборота на международных авиалиниях в сообщении со странами дальнего зарубежья (Турция, Китай, государства ЮВА страны ЕС). В меньшей степени на рост мобильности населения повлияло увеличение пассажирооборота на внутренних авиалиниях.

Вместе с тем, снижение объемов пассажирокилометровой работы на местных авиалиниях стало фактором, сдерживающим транспортную мобильность российских граждан на воздушном транспорте в 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 3.1.4 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год составило 309,0 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,1 пасс-км на 1 чел. в год больше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 84,01 %.

Рост подвижности населения на метро произошел преимущественно за счет увеличения числа станций на линиях в Москве и Санкт-Петербурге (в Москве были открыты 14 станций, в том числе 4 – на новой Некрасовской линии, в Петербурге – 3 станции – «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары»), вследствие чего произошел прирост средней дальности поездки и пассажирооборота.

Фактическое значение Индикатора 3.1.6 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год составило 3,77 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,12 пасс-км на 1 чел. в год меньше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 75,4 %.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на внутреннем водном транспорте сократилась поскольку в аналогичном периоде прошлого года была достигнута высокая база, связанная с ростом пассажирооборота на линиях прогулочного судоходства в период проведения Чемпионата мира по футболу. Серьезным сдерживающим фактором в 2019 году стал рост стоимости речных круизов вследствие увеличения цен на топливо.

Фактическое значение Индикатора 3.1.7 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте, пасс.-км на 1 чел. в год» за 2019 год составило 0,368 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,022 пасс-км на 1 чел. в год меньше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 52,57 %.

Снижение пассажирооборота на местных линиях, особенно в Азово-Черноморском бассейне стало ключевым фактором, сдерживающим мобильность населения на морском транспорте.

Фактическое значение Индикатора 3.2 «Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)» за 2019 год составило 0,42, что на 0,005 больше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 100,0 %.

Рост индекса гуманитарности транспортной системы произошел вследствие опережающего роста пассажирооборота на воздушном транспорте.

Фактическое значение Индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на 1 чел. в год)» за 2019 год составило 0,87 отправок пассажиров на 1 чел. в год, что на 10,1 % больше, чем за аналогичный период 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 124,29 %. Наблюдается положительная динамика (+ 6,38 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Рост данного индикатора происходил за счет увеличения провозной емкости российских авиаперевозчиков на основных международных и внутренних маршрутах, чему способствовали пополнение флота воздушных судов и, как следствие, рост предложения на внутренних и международных воздушных линиях. Рост спроса на международный туризм в 2019 году также положительно повлиял на динамику данного индикатора.

Фактическое значение Индикатора 3.4 «Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %» за 2019 год составило 49,5 %, что на 2,7 % больше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 106,22 %. Наблюдается положительная динамика (+ 6,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Фактическое значение Индикатора 3.5 «Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %» за 2019 год составило 23,1 %, что на 3,92 % больше чем в аналогичном периоде 2018 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 129,78 %. Наблюдается положительная динамика (+ 11,07 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года произошел, в первую очередь, в агломерациях и крупнейших городах Российской Федерации, в значительной степени этот прирост перевозок был обеспечен в 2019 году Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК), которой было перевезено на 1 % больше, чем за 2018 год.

На рост пассажиропотока влияли многие факторы, в том числе системная работа над созданием сервисов для комфорта и удобства каждой поездки. За последние полгода ЦППК запустила поезда для МЦД «Иволга» на участке Подольск - Царицыно, существенно расширила доступ для пассажиров к оплате проезда с помощью мобильных приложений. На рост пассажиропотока существенно повлиял запуск железнодорожного сообщения на участках МЦД-1 и МЦД-2.

Компания назначала дополнительные электропоезда и вводила в маршруты дополнительные остановки в праздники и во время проведения масштабных фестивалей. На ряде станций перед началом дачного сезона компания открыла сезонные кассы. Значимым событием 2019 года стало открытие остановочного пункта «Инновационный центр» на Белорусском направлении.

Произошел также рост пассажиропотока на линиях «Аэроэкспресса».

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 2019 год составило 3221 единиц, что на 335 единиц больше чем в 2018 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 136,8 %.

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 2019 год составило 27,1 %, что на 2,2 % больше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 86,03 %. При этом наблюдается положительная динамика (+ 5,71 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Увеличение числа прямых рейсов из аэропортов, не входящих в Московский авиационный узел, произошло за счет увеличения объемов перевозок авиакомпаниями «Азимут», «Аврора» и др., осуществляющих прямые полеты между российскими городами. Другим фактором стал опережающий рост перевозок в места массового отдыха туристов в России, Турции, Таиланде, ОАЭ, Болгарии и других странах. Таким образом, растущая динамика выездного туризма из российских регионов минуя Москву, определила рост значения данного индикатора.

Фактическое значение Индикатора 3.10.1 «Средний возраст пассажирских вагонов, лет» за 2019 год составило 17,4 лет, что на 0,2 года меньше, чем в 2018 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 101,69 %.

Снижение среднего возраста пассажирских вагонов произошло в основном вследствие закупок ОАО «ФПК» на Тверском вагоностроительном заводе в 2019 году нового подвижного состава, в т.ч. купейных вагонов по принципу «двухвагонного сцепа» при одновременном списании старых пассажирских вагонов.

Фактическое значение Индикатора 3.10.2 «Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава, лет» за 2019 год составило 18,8 лет, что на 0,8 года больше по отношению к прошлому году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 72,11 %.

Поддержание в требуемом состоянии старого моторвагонного подвижного состава путем проведения серий капитальных ремонтов привело к увеличению среднего возраста пригородных поездов. В то же время продолжается обновление подвижного состава на ряде дорог (Московская, Западно-Сибирская и др.). Новые электропоезда удовлетворяют техническим требованиям ЕАЭС.

Фактическое значение Индикатора 3.10.3 «Средний возраст пассажирских локомотивов, лет» за 2019 год составило 18,2 лет, что на 0,4 года меньше, чем в 2018 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 113,33 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,07 %) 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 3.10.5 «Средний возраст пассажирских самолетов, лет» за 2019 год составило 16,1 года, что на 0,8 года больше среднего возраста пассажирских самолетов в аналогичном периоде прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 69,11 %.

Средний возраст пассажирских самолетов продолжил расти, что было связано с завершением в 2018 году плановых поставок новых воздушных судов «Сухой-Суперджет-100» российским авиакомпаниям. В 2019 году имели место лишь единичные поставки новых воздушных судов, зарегистрированных в российском регистре.

Фактическое значение Индикатора 3.10.6 «Средний возраст пассажирских морских судов, лет» за 2019 год составило 30 лет, что на 1 год меньше среднего возраста пассажирских морских судов в аналогичном периоде прошлого года.

Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 84,17 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+ 3,4 %) по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Улучшение значения индикатора было вызвано спуском на воду нескольких круизных судов, в частности:

- 11 сентября 2019 года компания «Водоходь» спустила на воду новейшее круизное судно проекта PV300 «Мустай Карим». Торжественная церемония состоялась в Нижнем Новгороде на заводе «Красное Сормово», где теплоход был заложен в марте 2017 года еще под первоначальным названием «Князь Владимир»;
- 24 мая 2019 года на судостроительном заводе «Лотос» (Астраханская область) состоялся спуск на воду круизного пассажирского судно «Петр Великий», строящегося по проекту PV300VD.

Фактическое значение Индикатора 3.10.7 «Средний возраст пассажирских речных судов, лет» за 2019 год составило 40 лет, что на 2 год больше среднего возраста пассажирских речных судов в аналогичном периоде прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 89,5 %.

Отсутствие поставок новых речных пассажирских судов в 2019 году стало фактором дальнейшего старения речного пассажирского флота.

2.1.1.4

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2019 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.

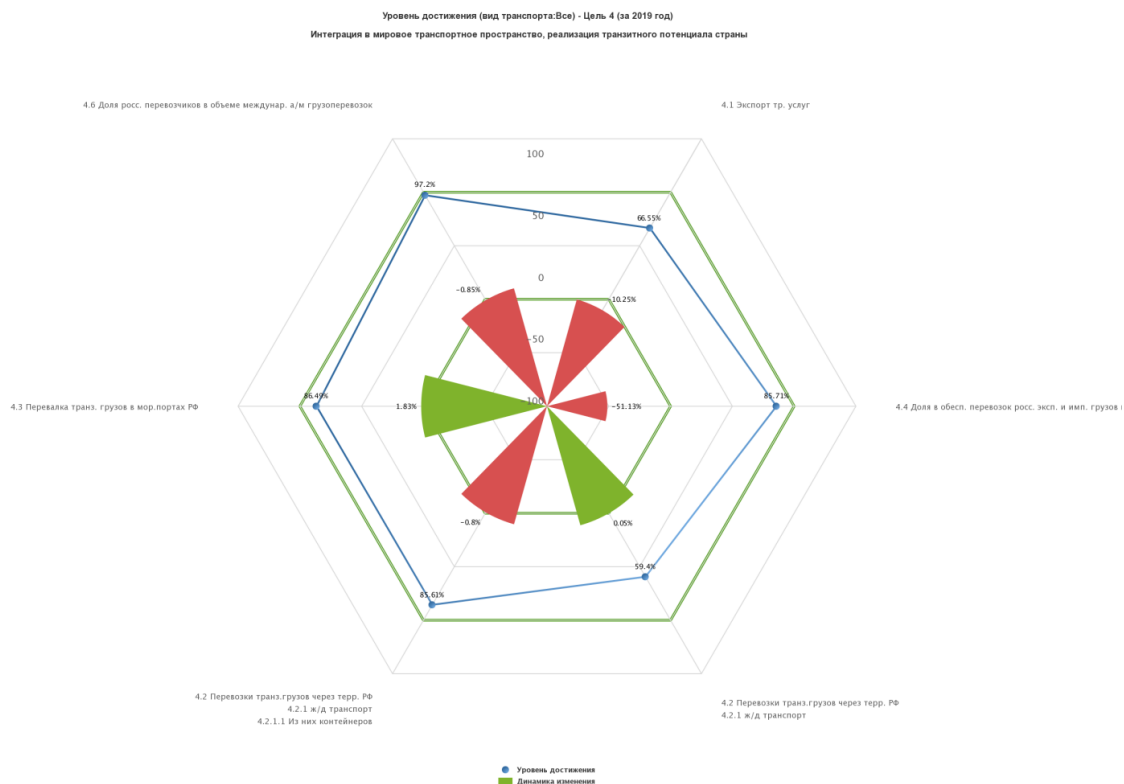


Рис. 2.8. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны»

в процентах от запланированных в 2019 году

Ниже в Таблице 2.7 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.7
Уровень достижения индикаторов по Цели 4 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	66,55 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	85,71 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	59,4 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	85,61 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	86,49 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	97,2 %
Общий процент достижения по 6 индикаторам - Цель 4 (за 2019 год)		80,16 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2019 год по отношению к 2018 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.

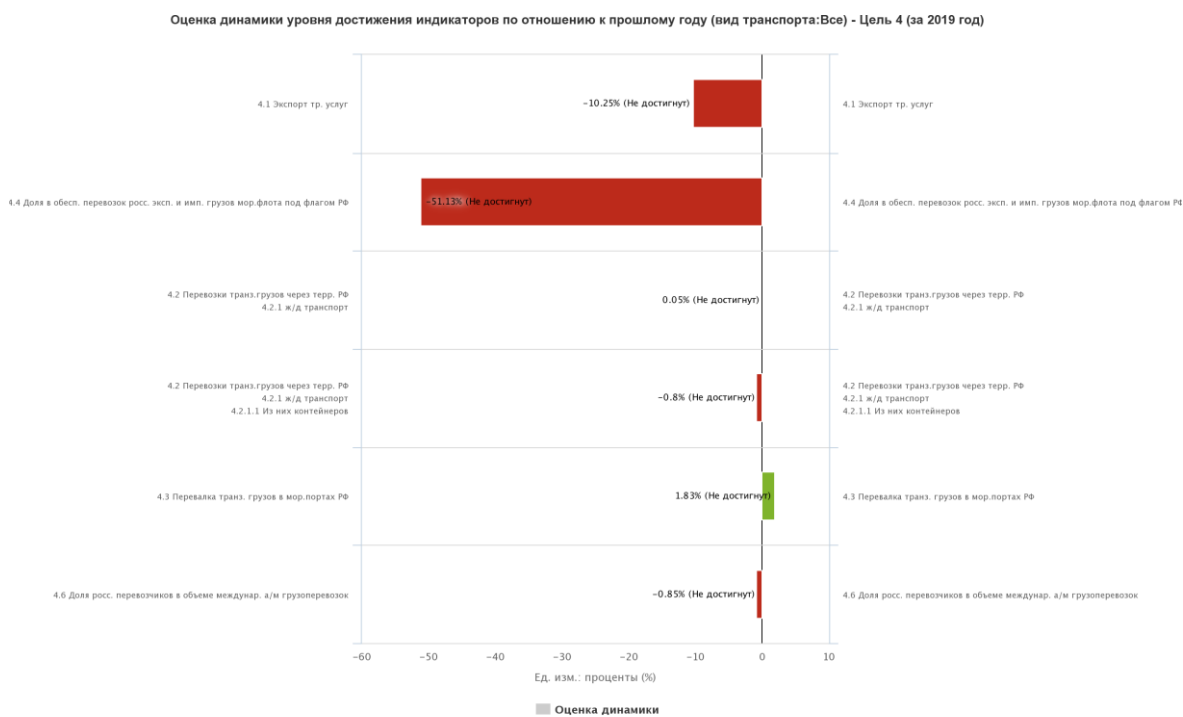


Рис. 2.9. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2019 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.8
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4
за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	-10,25 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	-51,13 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	0,05 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	-0,8 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	1,83 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	-0,85 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 6 индикаторам - Цель 4 (за 2019 год)		-10,19 %
* 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 2019 год представлена отчетная информация по 6 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 80,16 %.

Фактическое значение Индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США» в 2019 году составило 18,5 млрд долларов США, что на 3,6 % меньше, чем в 2018 году.

Необходимо отметить, что в период 2019-2020 годов изменилась методика сбора отчетности и формирования статистической информации по сектору внешней торговли услугами, применяемая Банком России, что затрудняет достоверную оценку степени достижения целевого показателя «Экспорт транспортных услуг».

В соответствии с государственной программой «Развитие транспортной системы», объем экспорта транспортных услуг к 2025 году должен составить 25,03 млрд долларов США. Вместе с тем, данный показатель рассчитывался на основе действовавшей в тот момент методики формирования статистики внешней торговли услугами. В 2019 году Банком России была введена в действие обновленная методика, которая оказала существенное влияние на результаты учета экспорта транспортных услуг.

Данные Банка России по внешней торговле услугами, опубликованные 20 апреля 2020 г., показали значительное снижение объема экспорта транспортных услуг за 2019 год. Так, по данным Банка России, общий объем экспорта транспортных услуг в 2019 году составил только 18,5 млрд долл. США, показав снижение на 3,7 % по сравнению с 2018 годом (19,2 млрд долл. США).

В то же время транспортная статистика, формируемая в натуральных

показателях, в 2019 году показывала устойчивый рост. Например, объем экспортных перевозок грузов российскими автомобильными перевозчиками увеличился по сравнению с 2018 годом на 9,7 % и превысил 10 млн тонн (более 758 тыс. рейсов за внешнюю границу Евразийского экономического союза). В тоже время данные статистики показали падение экспорта автотранспортных услуг на 43,4 %.

Объем международных перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями увеличился за год на 16,3 % и составил 55,1 млн пассажиров. Статистика Банка России за год отражает снижение экспорта в этой сфере на 4,7 %.

Фактическое значение Индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн тонн» за 2019 год составило 23,94 млн тонн, что на 0,14 млн тонн (на 0,59 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 59,4 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+ 0,05 %) по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

При этом увеличению значения Индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации» в 2019 году на 0,59 % до 23,94 млн тонн способствовала благоприятная конъюнктура международной торговли между странами Европы и Азии, а также комплекс мер, реализованных Минтранс России, ОАО «РЖД» и участниками рынка транспортных, экспедиторских и логистических услуг по созданию условий для привлечения транзитных грузопотоков на железнодорожную сеть страны.

Главными драйверами роста объемов роста железнодорожного транзита через Россию, стало увеличение перевозок угля, преимущественно перевозимого с казахстанских месторождений к российским морским портам. На долю угля в 2019 года приходилось примерно четверть от общего объема транзита.

Также опережающими темпами росли объемы транзитных перевозок контейнеров.

Среди мер по созданию благоприятных условий для привлечения транзитных грузопотоков на российские транспортные коммуникации в 2019 года могут быть названы:

- рост маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов;
- реализация федерального проекта «Транспортно-логистические центры»

Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ);

- продолжение успешной реализации Семистороннего соглашения железных дорог Германии, Беларуси, Польши, России, Казахстана, Монголии и Китая об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, в рамках которого была разработана и внедрена технология пограничного пропуска контейнерных поездов «2 на 1» и «3 на 2» длиной до 84 условных вагонов, благодаря чему обеспечивается эффективное использование пропускных способностей железнодорожной сети;

- продолжение начатого в 2018 году эксперимента по отправке контейнеров по Транссибу блок-поездами с «гибкой» длиной от 57 условных вагонов, при стандартной длине грузового поезда – 71 условный вагон;

- запуск АО «ОТЛК ЕРА» технологии отправки монопоездов из Китая, что подразумевает формирование контейнерных поездов по принципу погрузки груженых/порожних крупнотоннажных контейнеров, оформленных в адрес одного европейского перевозчика, что позволяет обеспечить ускоренный перегруз, прием и передачу контейнерных поездов на пограничных переходах по стыкам колеи 1520мм/1435мм;

- расширение использования цифровых инструментов при осуществлении

железнодорожных транзитных перевозок грузов, в частности автоматизированных систем предварительной передачи информации о товарах таможенным органам, что позволяет помещать товары под процедуру транзита еще до их ввоза в Россию, а также совершать иные таможенные операции. Такая технология позволяет обеспечить обработку документов на весь поезд таможенными органами на границе в течение 1,5-2 часов;

- гибкая тарифная политика – на российских железных дорогах в 2019 году уровень тарифов на транзитные перевозки грузов сохранен на уровне 2018 года. При этом скидки к уровню базовых тарифов за использование инфраструктуры в зависимости от направления перевозок и типоразмера контейнера достигают 60%;

- выработка единых принципов формирования сквозных тарифов с железнодорожными компаниями зарубежных стран, что позволяет совершенствовать логистические схемы доставки грузов между Европой и Азией через территорию России.

Необходимо отметить, что во втором полугодии 2019 года рост транзитных железнодорожных перевозок существенно замедлился. К двум основным факторам ослабления прироста транзита можно отнести торговую войну между Китаем и США, что повлияло на контейнерный транзит и ослабление мировой экономики, вызвало снижение цен на мировых товарных рынках, а также снижение спроса на энергоресурсы, в частности на уголь. Снижение объемов перевозок угля и зерна во втором полугодии 2019 года затормозило общий рост транзитных перевозок по железным дорогам в целом за 2019 год.

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» за 2019 год составило 618,0 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в КНР по новым логистическим схемам, что на 65 тыс. контейнеров

в 20-футовом эквиваленте (на 11,75 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 85,61 %.

Грузовую базу контейнерного транзита составляют товары с относительно высокой добавленной стоимостью: машинотехническая продукция (включая машинокомплекты), бытовая химия и косметика, товары народного потребления, такие как одежда и обувь, изделия из черных и цветных металлов, некоторые виды продовольственной продукции, бумага и еще ряд наименований готовой продукции.

В географическом разрезе основными источниками формирования грузовой базы транзитных контейнерных перевозок для железных дорог России выступают Китай (43 %), Германия (13 %), Польша (11 %), Южная Корея (9 %). Основные точки назначения транзитных контейнерных перевозок РЖД – Китай (32 %), Польша (23 %), Германия (12 %).

Рост контейнерного транзита по сети российских железных дорог по сравнению с динамикой морского и авиа-транзита на направлениях Европа – Азия в 2019 году сохранил опережающий характер, что отразилось на увеличении удельного веса железных дорог в общем объеме контейнерного трафика на направлениях Европа – Азия и Азия – Европа.

Одним из важных факторов, содействующих приросту транзитного железнодорожного транзита контейнеров, являлось субсидирование Китаем (провинциями Китая) части транспортных расходов китайских экспортеров. По оценкам экспертов рынка размер субсидий варьировался от 1500 до 2000 тыс. долл. США за стандартный ДФЭ в зависимости от провинции Китая, из которой экспортировался груз, и направления перевозок. Вместе с тем, субсидирование

экспортных отправок в 2020 году может быть существенно сокращено, о чем представители КНР заявили на Втором Форуме высокого уровня «Один пояс, один путь», состоявшегося в Пекине в апреле 2019 года.

Среди факторов, препятствующих развитию рынка перевозок, эксперты отмечают дефицит парка контейнеров и фитиновых платформ.

Другим фактором риска является активное развитие контейнерных перевозок из Китая в Европу в обход России. В частности, в 2019 году по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), связывающему Китай и ЕС через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, объем перевозок возрос почти в 2 раза по сравнению с 2018 годом и составил 26 тыс. ДФЭ благодаря развитию регулярных сервисов перевозки контейнеров через Каспий (через порты Актау/Курык и Баку/Алят). Объем перевозок транзитных контейнеров через каспийские порты по ТМТМ (как части МТК ТРАСЕКА) в 2019 году установил исторический рекорд.

Фактическое значение Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн тонн» за 2019 год составило 67,2 млн тонн, что на 3,2 млн тонн (на 5 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 86,49 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,83 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду 2018 года.

Основной причиной роста в 2019 году было увеличение объемов перевалки сырой казахстанской нефти, поступающей в российский порт Новороссийск по трубопроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).

Как следует из статистических данных «Каспийского трубопроводного консорциума», объем отгрузки нефти через морской терминал (КТК) в порту Новороссийск за январь-декабрь 2019 года составил 63,25 млн тонн, что на 3,5 % превышает показатель 2018 года (61,08 млн тонн). Таким образом, в 2019 году был установлен новый рекорд годовой отгрузки нефтепорта КТК.

Наиболее интенсивно в 2019 году отгрузка осуществлялась в декабре: за этот период в танки нефтеналивных судов было перевалено 5 млн 834 тыс. 854 тонн (46 млн 270 тыс. 277 баррелей). В декабре 2019 года в рейс от выносных причальных устройств ушло 56 танкеров, что позволило зафиксировать годовой показатель на отметке 597 судов.

Из более 63 млн тонн нефти, отгруженных на морском терминале КТК в 2019 году, 55 млн 841 тыс. 511 тонн нефти поставили казахстанские грузоотправители, еще 7 млн 414 тыс. 594 тонн поступило с территории России. Наибольшие объемы нефти в трубопроводную систему КТК в 2019 году поступили с месторождений Тенгиз, Карачаганак, Кашаган.

Отрицательным фактором в рамках оценки Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах» является фактическое отсутствие перегрузки транзитных контейнеров в морских портах Российской Федерации вследствие сложившихся особенностей логистики, характера и структуры транспортно-экономических связей.

Фактическое значение Индикатора 4.4 «Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом, %» в 2019 году составило 9 %, что на 4 % меньше, чем в 2018 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 85,71 %.

Среди причин снижения индикатора – недостаточные темпы обновления флота под российским флагом, а также отток грузов, ранее перевозимых исключительно судами под российским флагом, в Азово-Черноморском регионе на наземные виды

транспорта после открытия грузового движения по Крымскому мосту.

Фактическое значение Индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %» в 2019 году осталось на уровне прошлого года и составило 45,1 % Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 97,2 %.

Потенциал увеличения конкурентоспособности российских автоперевозчиков, вызванный ростом экспорта российских товаров, а также ослаблением российского рубля в 2014-2016 годах, был практически исчерпан. Отрицательным фактором стало также медленное обновление парка грузовыми транспортными средствами, удовлетворяющими стандартам ЕВРО-6, что снижает конкурентоспособность отечественных операторов по сравнению с компаниями из Беларуси, Польши, Турции и стран Балтии.

2.1.1.5

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2019 год по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»

Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 представлены в виде лепестковой диаграммы на Рис. 2.10.

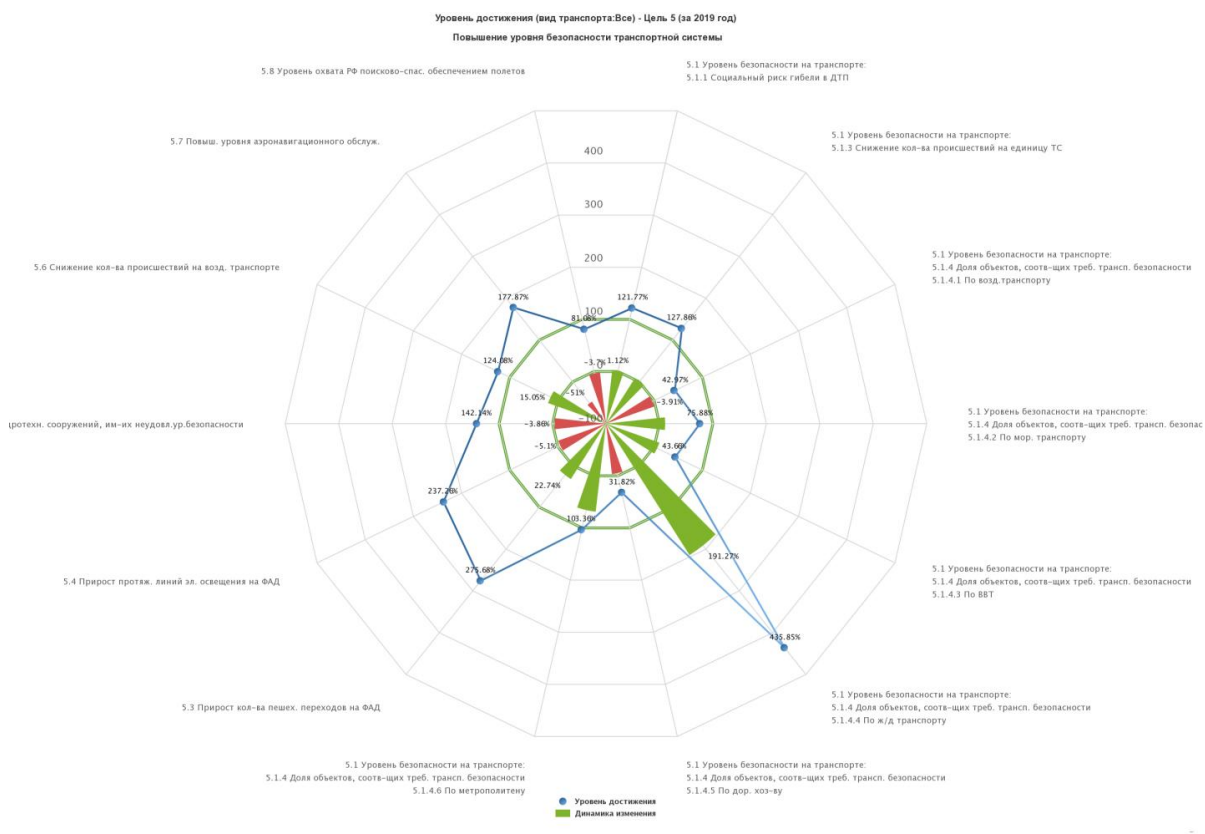


Рис. 2.10. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в процентах от запланированных в 2019 году.

Ниже в Таблице 2.9 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.9
Уровень достижения индикаторов по Цели 5 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	121,77 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	127,86 %
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	42,97 %
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	75,88 %
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	43,66 %
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	435,85 %
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	31,82 %
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	103,36 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	275,68 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	237,26 %
5.5	Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности	142,14 %

	безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	124,08 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	177,87 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	81,08 %
Общий процент достижения по 14 индикаторам - Цель 5 (за 2019 год)		144,38 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2019 год по отношению к 2018 году приведена ниже на Рис. 2.11. в виде линейчатой диаграммы.

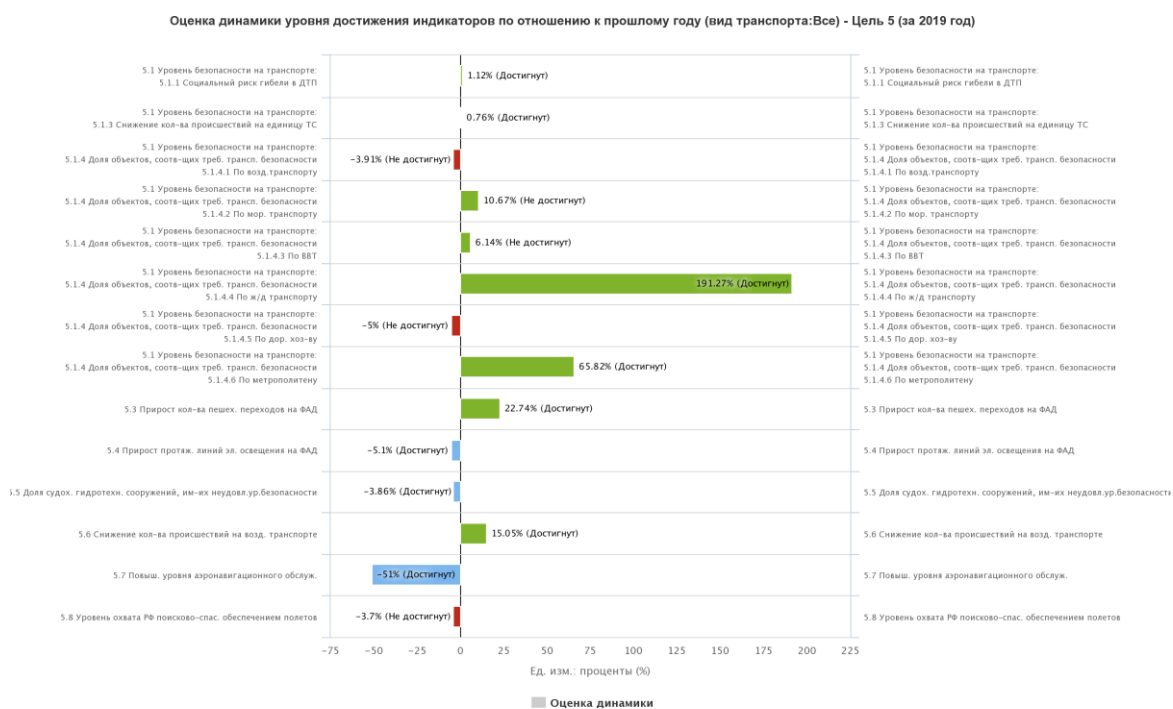


Рис. 2.11. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2019 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.10
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5
за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	1,12 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	0,76 %
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	-3,91 %
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	10,67 %
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	6,14 %
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	191,27 %
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	-5 %
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	65,82 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	22,74 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	-5,1 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	-3,86 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	15,05 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	-51 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	-3,7 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 14 индикаторам - Цель 5 (за 2019 год)		17,21 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» за 2019 год представлена отчетная информация по 14 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 144,38 %.

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 2019 год составило 11,5 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, что на 0,8 погибших в ДТП на 100 тыс. населения меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.1.1 за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 121,77 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,12 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Снижение смертности на дорогах было достигнуто благодаря реализации комплекса мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения – оснащение дорог инфраструктурой для обеспечения безопасности движения: тротуарами, отбойниками, видеокамерами.

В частности, открыты федеральные центры 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.

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

Фактическое значение Индикатора 5.1.3 «Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, %» за 2019 год составило 61,9 %, что на 2,62 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.1.1 за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 127,86 %. Наблюдается положительная динамика (+ 0,76 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

В отношении индикаторов 5.1.4 «Доля объектов транспортной инфраструктуры, (далее – ОТИ), меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» следует пояснить, что требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов, учитывающие уровни безопасности, предусмотренные статьей 8 Федерального закона от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» для различных ОТИ устанавливаются Правительством Российской Федерации. Указанные требования являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры. Источником информации по индикаторам данной группы является АС «Мониторинг» Ространснадзора. Индикатор рассчитывается как отношение количества ОТИ, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, к общему количеству проверенных ОТИ в отчетный период. В связи с некоторым изменением порядка расчета соответствия требованиям к

антитеррористической защищенности объектов, учитывающих уровни безопасности, предусмотренные статьей 8 №16-ФЗ, несколько искажается количественная оценка динамики достижения этими индикаторами заданных значений относительно прошедших отчетных периодов. При актуализации Транспортной стратегии в ближайшее время будут скорректированы прогнозные значения данных индикаторов.

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 31,15 %, что на 1,66 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 42,97 %.

Следует отметить, что в области обеспечения авиационной и транспортной безопасности на воздушном транспорте выявлены существенные проблемы функционирования аэропортов с малой интенсивностью полетов. Ввиду отсутствия необходимого количества персонала и финансирования содержания таких аэропортов не всегда возможно ограждение территории аэропорта и взлетного поля аэропорта, в которых осуществляются рейсы с интенсивностью 1-2 рейса в неделю.

Особенности расположения, климатические условия и объем перевозок у таких аэропортов не позволяет выполнить весь комплекс мероприятий, в том числе закупку, доставку и монтаж инженерно-технических средств обеспечения безопасности, отвечающих требованиям законодательства, или делают невозможным их эксплуатацию. Так, например, весенним паводком каждый год уничтожается значительная часть периметрового ограждения таких аэропортов как Вилуйск, Верхневилуйск, Усть-Нера. Дополнительные проблемы при реализации требований возникают ввиду короткого летнего сезона, что существенно препятствует доставке до аэропорта строительных материалов и техники, а также период возможного строительства.

Не решена проблема обеспечения транспортной безопасности на посадочных площадках и вертодромах.

Для снижения уровня рисков и для обмена позитивным опытом при решении вопросов обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте Ространснадзором ежеквартально проводятся публичные обсуждения правоприменительной практики.

В том числе следует отметить тот факт, что законодательство в области транспортной безопасности создает приоритеты иностранным перевозчикам на территории Российской Федерации. Так, иностранные перевозчики не попадают под действие Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», к ним не применяются Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 886, что ставит в неравные конкурентные условия российских перевозчиков.

Вместе с тем, в заключительном конфиденциальном отчете комиссии ИКАО в 2019 году было отмечено полное выполнение Российской Федерацией требований стандартов и рекомендуемой практики Приложения 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» и Приложения 9 «Упрощение формальностей» с одним из лучших показателей в мире – на уровне около 95 %.

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 31,87 %, что на 4,48 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 75,88 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 10,67 %).

В 2019 году введены в эксплуатацию ранее завершённые объекты федеральной собственности в морском порту Сабетта: подходной и морской каналы, контрольно-корректирующая станция, средства навигационного оборудования (СНО) и объекты для их обслуживания, объекты системы обеспечения безопасности мореплавания, также введена в эксплуатацию база СНО в пос. Рыбачий Калининградской области.

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 31,87 %, что на 4,48 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 43,66 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 6,14 %).

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 23,1 %, что на 11,36 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 435,85 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 191,27%).

В 2019 году проводились следующие работы по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте:

- введены в эксплуатацию дооснащенные системы ТСО (Технические средства обеспечения транспортной безопасности) для контроля и наблюдения железнодорожного пути участка Гаврилово – Бусловская (108-156) км направления Санкт-Петербург – Хельсинки (4 АРМ, 112 видеокamer, 46 тепловизоров);
- введена в эксплуатацию система DWDM технических средств охраны железнодорожного пути участка Санкт-Петербург – Бусловская (0-156) км направления Санкт-Петербург – Хельсинки для обеспечения передачи видеоинформации в пункты управления обеспечением транспортной безопасности;
- введены в эксплуатацию системы ТСО пункта управления Октябрьской железной дороги (2 АРМ, 133 видеокamerы);
- введены в эксплуатацию новые и модернизированные системы ТСОТБ на 38 железнодорожных вокзалах.

Выполнялись работы, связанные с проведением инженерных изысканий, проектированием, строительством объектов для обеспечения транспортной безопасности, их оснащением инженерно-техническими системами и выполнением пусконаладочных работ на этих объектах в рамках мероприятий «Технические средства обеспечения транспортной безопасности при строительстве железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив», в том числе оснащение необходимыми инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности на ст. Багерово и на перегонах.

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 27,49 %, что на 0,23 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 31,82 %.

По Индикатору 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, %» фактическое значение за 2019 год составило 77 %, что на 49,22 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 103,36 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 65,82 %).

Фактическое значение Индикатора 5.3 «Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц» за 2019 год составило 365,0 единиц, что на 64 единицы (21,3 %) больше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения в 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 275,68 %. Наблюдается положительная динамика (+ 22,74 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2018 году.

Фактическое значение Индикатора 5.4 «Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км» за 2019 год составило 7491,1 км, что на 901,3 км (13,7 %) больше, чем за 2018 год. Уровень (процент) достижения в 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 237,26 %.

Рост данного индикатора положительно повлиял на безопасность дорожного движения в Российской Федерации и был вызван высокой динамикой строительства, реконструкции и капитального ремонта федеральных автодорог, обустройства подъездов к городам и городским агломерациям.

На выполнение Индикатора 5.4 позитивное влияние оказала реализация мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Указанные мероприятия в рамках направлены на повышение безопасности дорожного движения, улучшение состояния окружающей среды, повышение качества жизни населения. В 2019 году в рамках проекта были выполнены ремонтные и реконструктивные работы на более 6 700 объектах общей протяженностью более 16 тыс. км на региональных и местных дорогах.

Фактическое значение Индикатора 5.5 «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %» за 2019 год осталось на уровне 2018 года и составило 8,1 %. Уровень достижения индикатора в 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 142,14 %.

Фактическое значение Индикатора 5.6 «Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года, %» за 2019 год составило 70 %, что на 14,6 % меньше, чем за 2018 год. Уровень достижения индикатора в 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 124,08 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 15,05 %).

По Индикатору 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» фактическое значение за 2019 год составило 173,6 тыс. часов, что на 48,4 тыс. часов меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень достижения индикатора

за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 177,87 %.

В сфере воздушного транспорта в 2019 году наблюдается снижение на 22 % к уровню 2018 года средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием.

Среди факторов, которые влияют на безопасность полетов – повышение профессиональной подготовки и дисциплины авиационного персонала; рост надежности технических средств; качества нормативно-технической документации, которая регламентирует летную, техническую эксплуатацию, аэронавигационную систему и обеспечение полетов.

По Индикатору 5.8 «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %» фактическое значение за 2019 год осталось на уровне 2018 года и составило 78,0 % Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 81,08 %.

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

2.1.1.6

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2019 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.

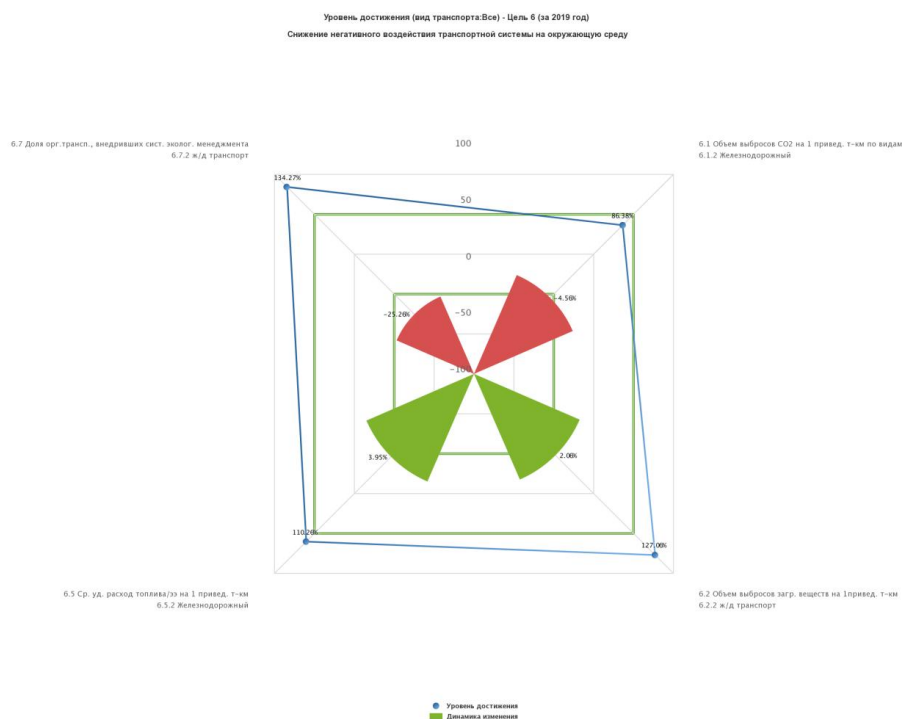


Рис. 2.12. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в процентах

от запланированных в 2019 году.
Ниже в Таблице 2.11 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2019 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.11
Уровень достижения индикаторов по Цели 6 за 2019 год.

Шифр	Индикатор	2019 год
6.1.2	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	80,69 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	127,06 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	110,26 %
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	134,27 %
Общий процент достижения по 4 индикаторам - Цель 6 (за 2019 год)		114,49 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2019 год по отношению к 2018 году представлена ниже на Рис. 2.13. в виде линейчатой диаграммы.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 6 (за 2019 год)

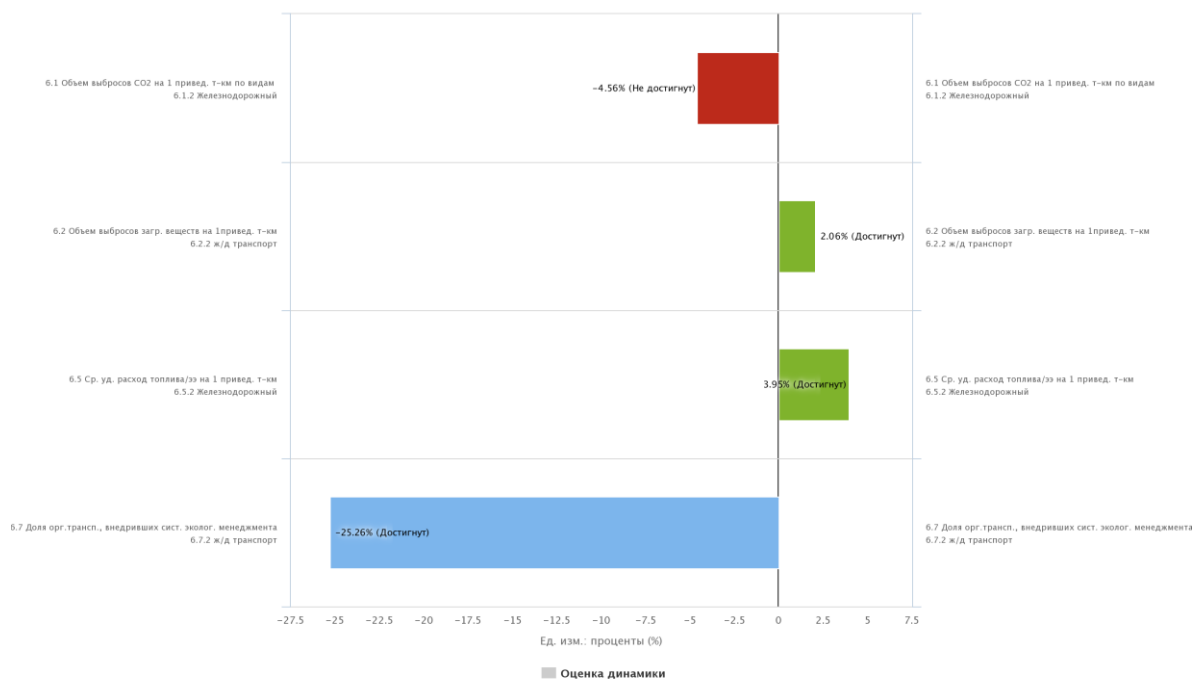


Рис. 2.13. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2019 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.12
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6

за 2019 год по отношению к 2018 году*

Шифр	Индикатор	2019 год
6.1.2	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	-4,56 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	2,06 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	3,95 %
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	-25,26 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 4 индикаторам - Цель 6 (за 2019 год)		-5,95 %
* 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 2019 год представлена отчетная информация по 4 индикаторам Транспортной стратегии, обеспеченных официальным статистическим наблюдением.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 114,49 %.

По отдельным индикаторам Цели 6 в 2019 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 6.1.2 «Объемы выбросов CO₂ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2019 год составило 80,1 %, что на 0,6 % меньше, чем за 2018 год. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 86,38 %.

Обновление парка современными тепловозами, характеризующимися более экономичными дизельными двигателями и энергоэффективным оборудованием содействовало снижению выбросов углекислого газа. На протяжении последних лет ОАО «РЖД» признается самой энергоэффективной железнодорожной компанией мира по рейтингам Международного союза железных дорог и Международного энергетического агентства (МЭА).

Фактическое значение Индикатора 6.2.2 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2019 год составило 55 %, что на 5 % меньше, чем за 2018 год. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 127,06 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 2,06%).

Фактическое значение Индикатора 6.5.2 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2019 год составило 84,8 %, что на 4,2 % меньше, чем за 2018 год. Уровень достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 110,26 %. Наблюдается положительная динамика изменения значений индикатора по отношению к соответствующему периоду прошлого года (+ 3,95%).

Фактическое значение Индикатора 6.7.2 «Доля организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента

	<p>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 2019 году по сравнению с базовым показателем составил 134,27 %.</p> <p>По состоянию на конец 2019 года программы экологического контроля действовали на сети ОАО «РЖД» для всех объектов его подразделений, которым присвоены I, II или III категории негативного воздействия на окружающую среду. Экологический менеджмент и контроль качества окружающей среды осуществляли 56 стационарных экологических лабораторий, аккредитованных в национальной системе аккредитации, 53 лаборатории на автомобильном ходу, 12 вагонов-лабораторий. Все лаборатории были оснащены современным оборудованием. Позволяющим проводить анализ всех видов загрязнений.</p>
2.2	<p style="text-align: center;"><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>В 2019 году проводилась <i>работа по нормативному правовому обеспечению</i> решения задач государственного регулирования в сфере транспортного комплекса.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 12 февраля 2019 г. № ЕД-25-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2019 год.</p> <p>План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации включал 140 законопроектов.</p> <p>По состоянию на 31 декабря 2019 г. из указанного плана принято шесть федеральных законов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Федеральный закон от 18.07.2019 № 192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», которым предусматривается, что российские перевозчики допускаются к осуществлению международных автомобильных перевозок при наличии у них наряду с удостоверением допуска перевозчика карточки допуска транспортного средства к осуществлению международных автомобильных перевозок и устанавливаются обязанности водителя транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, осуществляющего международную автомобильную перевозку, иметь при себе названную карточку допуска и предъявлять ее по требованию органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) за осуществлением таких перевозок. 2. Федеральный закон от 26.07.2019 № 233-ФЗ «О внесении изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который направлен на повышение уровня безопасности движения на железнодорожном транспорте путем выдачи свидетельства на право управления курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом. 3. Федеральный закон от 26.07.2019 № 216-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», излагающий в новой редакции статью 11.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства без тахографа, несоблюдение норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение режима

труда и отдыха водителей).

4. Федеральный закон от 02.08.2019 № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», предусматривающий комплексное совершенствование нормативного правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности, включая уточнение понятийного аппарата Федерального закона «О транспортной безопасности».

5. Федеральный закон от 26.07.2019 № 217-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в соответствии с которым вносятся изменения, направленные на усиление административной ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства, нарушение правил плавания, нарушение правил эксплуатации судов, а также за управление судном лицом, не имеющим права управления.

6. Федеральный закон от 02.08.2019 № 289-ФЗ «О внесении изменений в статью 37 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с которым для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей предусматривается исключение из общего правила, устанавливающего, что решение об использовании автомобильной дороги или участка автомобильной дороги на платной основе может быть принято при условии обеспечения возможности альтернативного бесплатного проезда транспортных средств по автомобильной дороге общего пользования.

Правительством Российской Федерации внесены в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации шестнадцать законопроектов.

По десяти законопроектам проводилась работа в комитетах Государственной Думы по подготовке их к принятию во втором чтении, по 17 законопроектам по подготовке их к принятию в первом чтении.

В Правительстве Российской Федерации на рассмотрении для последующего внесения в Государственную Думу находилось двадцать девять законопроектов, представленных Минтрансом России.

Среди других мер нормативно-правового обеспечения следует отметить, что во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» Минтрансом России подготовлена нормативно-правовая база, обеспечивающая создание системы отслеживания перевозок товаров с применением средств идентификации (электронных запорно-пломбировочных устройств - пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС:

- обеспечено утверждение постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. № 1877, которым устанавливаются требования к средствам идентификации (пломбам), правила осуществления транзитных международных автомобильных и железнодорожных перевозок, перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и контрольных пунктов, где будет осуществляться наложение/снятие средств идентификации (пломб);

- разработан и 27 декабря 2019 г. внесен в Правительство Российской Федерации проект распоряжения Правительства Российской Федерации о создании системы контроля, предусматривающей применение средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС с использованием Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности.

В 2019 году Минтрансом России приняты меры, направленные на оптимизацию

затрат субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков на реализацию требований в области обеспечения транспортной безопасности путем устранения избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на уровень защищенности объектов транспортного комплекса.

В целях реализации данной задачи 2 августа 2019 г. Президентом Российской Федерации В.В. Путиным подписан Федеральный закон № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» (далее – Закон № 270-ФЗ).

В соответствии с планом-графиком подготовки подзаконных нормативных правовых актов, необходимых для реализации Закона № 270-ФЗ, утвержденным Правительством Российской Федерации от 20 ноября 2019 г. № 10556п-П9, предполагается разработка и издание 37 подзаконных актов Правительства Российской Федерации и Минтранса России, внесение изменений в требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) всех видов транспорта, а также издание отдельных требований по обеспечению транспортной безопасности для ОТИ, не подлежащих категорированию и для ТС всех видов транспорта.

Кроме того, из положений Федерального закона «О транспортной безопасности» исключена обязанность хозяйствующих субъектов и перевозчиков по проведению процедур категорирования, а также оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности для ОТИ, не подлежащих категорированию, и ТС по видам транспорта (за исключением судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации).

При этом, предусмотрена разработка и утверждение субъектами транспортной инфраструктуры паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, не подлежащих категорированию, и транспортных средств.

Таким образом, практическая реализация данного подхода позволит сократить расходы на оплату услуг специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности, а также позволит сформировать новый уровень взаимодействия между субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками и компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности (федеральными агентствами), и предоставит дополнительную самостоятельность в вопросах планирования и реализации мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности.

В сфере управления реализацией стратегических документов в сфере транспорта в 2019 году в установленном порядке осуществлялся мониторинг реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», разработаны параметры прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса на 2019-2024 годы, утверждена Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2019 год.

В 2019 году были продолжены работы по разработке схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения.

Обеспечено принятие распоряжений Правительства Российской Федерации

о внесении изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в части следующих объектов:

- реконструкция железнодорожной линии на участке Аксарайская II - Малый Арал и станции Аксарайская II Приволжской железной дороги»;
- строительство морского терминала по перевалке сжиженного углеводородного газа в районе бухты Перевозной в морском порту Владивосток и строительства контейнерного терминала и терминала навалочных грузов в морском порту Посъет»;
- реконструкция станций Ачинск-1 и Седельниково, а также развития железнодорожного направления Пермь - Соликамск и строительства терминала по перевалке сжиженных углеводородных газов на северном берегу бухты Мучке»;
- строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в бухте Бечевинская в морском порту Петропавловск – Камчатский, терминала по перевалке навалочных, генеральных и зерновых грузов и морского отгрузочного терминала минеральных удобрений в морском порту Усть-Луга»;
- строительство скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», обхода г. Кострома автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск и обхода г. Иваново автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа»;
- строительство терминала в бухте Север для отгрузки нефти с Пайяхской группы месторождений в морском порту Диксон»;
- строительство перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в губе Ура в морском порту Мурманск, реконструкции и расширения угольного терминала в морском порту Ванино»;
- реконструкция железнодорожных путей общего пользования на участке Пихтовое – Высоцк и станции Высоцк»;
- строительство специализированного перегрузочного комплекса навалочных грузов в морском порту Восточный»;
- реконструкция станции Боровичи и строительства зернового терминала в морском порту Азов»;
- реконструкция станции Череповец II;
- реконструкция универсального перегрузочного комплекса минеральных удобрений с увеличением пропускной способности до 11,8 млн тонн в год Большого порта Санкт-Петербург»;
- строительство зернового терминала мощностью 1,2 млн тонн в год в морском порту Азов»;
- строительство морского терминала по перегрузке нефтепродуктов в морском порту Темрюк».

Направлены в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проекты изменений (в части:

- 1) строительства обхода г. Медынь автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-130 Москва – Малоярославец – Рославль – граница с Республикой Белоруссия;
- 2) строительства обхода г. Оренбурга автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан;
- 3) строительства и реконструкции участков автомобильной дороги федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь;
- 4) строительства морского угольного терминала морского порта Диксон на базе Сырадасайского угольного месторождения мощностью до 4,5 млн тонн в год;
- 5) строительства морского терминала по перевалке зерна, контейнеров,

генеральных, навалочных, наливных грузов в морском порту Ростов-на-Дону мощностью 2 млн тонн в год;

б) реконструкции станций Сальск Северо-Кавказской железной дороги, Елховка и Сухой Карабулак Приволжской железной дороги.

Подготовлены и направлены на согласование в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации изменения в части:

1) строительства сухогрузного перевалочного комплекса в морском порту Высоцк;

2) строительства зернового терминала в морском порту Высоцк;

3) строительства терминала для перегрузки глинозема в бухте Ванина мощностью 3 млн тонн в год в морском порту Ванино;

4) строительства морского терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата морского порта Архангельск на архипелаге Новая Земля (губа Безымянная, остров Южный) в Архангельской области;

5) увеличения мощности планируемого к строительству терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата до 43,2 млн тонн в год в морском порту Сабетта;

б) строительства терминала по перегрузке навалочных грузов в морском порту Мурманск;

7) реконструкции железнодорожной инфраструктуры на участке Чум – Лабытнанги;

8) комплексной реконструкции железнодорожных путей общего пользования на участке Междуреченск – Тайшет;

9) реконструкции станции Капустин Яр Приволжской железной дороги;

10) реконструкции железнодорожных путей общего пользования на участке Ожерелье – Узловая – Елец;

11) строительства железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив, реконструкции железнодорожных путей общего пользования на участке транспортный переход через Керченский пролив – Джанкой с ответвлением на Феодосию и Керчь, реконструкции станции Джанкой;

12) строительства аэропортового комплекса «Мирный».

В целях содействия инновационному развитию транспортного комплекса завершено выполнение первого этапа опытно-конструкторской работы «Разработка опытного образца Системы автоматизированного сбора информации о транспортных средствах в многосторонних автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации Дальневосточного федерального округа.

В целях контроля внедрения рекомендованных Рабочей группой Минтранса России инновационных технологий в Планы показателей деятельности федеральных агентств, подведомственных Минтрансу России, включен показатель: «Осуществление государственных закупок инновационных видов продукции, в том числе из Перечня, рекомендованного Рабочей группой Министерства транспорта Российской Федерации по импортозамещению и повышению инновационности государственных закупок в транспортном комплексе» (приказ Минтранса России от 29 марта 2019 г. № 181).

Минтранс России принимал участие в реализации планов мероприятий («дорожных карт») «Автонет», «Маринет», «Аэронет» Национальной технологической инициативы.

В 2019 году обеспечено функционирование Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» (далее – система «ЭРА-ГЛОНАСС»).

По состоянию на 24 января 2020 г. в системе «ЭРА-ГЛОНАСС»

зарегистрировано более 4 922,0 тыс. транспортных средств.

За 2019 год система приняла и обработала 32 446 связанных с происшествиями экстренных вызовов, в том числе 21 960 автоматических экстренных вызовов, инициированных при тяжелых дорожно-транспортных происшествиях на автодорогах Российской Федерации.

В сфере совершенствования контрольно-надзорной деятельности планом мероприятий «дорожной картой» по реализации механизма «регуляторной гильотины», утвержденной Правительством Российской Федерации 29 мая 2019 г. № 4714п-ПЗ6, предусмотрена подготовка проекта постановления Правительства РФ, направленного на отмену с 1 января 2021 года нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и ведомственных актов, устанавливающих обязательные требования в сфере транспорта, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного контроля (надзора), с одновременной разработкой проектов нормативных правовых актов, устанавливающих актуализированные обязательные требования.

Министерством транспорта Российской Федерации подготовлен соответствующий проект акта Правительства Российской Федерации, который в настоящее время проходит установленные регламентные процедуры.

При сотрудничестве профессионального и предпринимательского сообщества Минтранс России ведется работа над проектами федеральных законов, которыми будет определена обновленная система обязательных требований в сфере транспортного комплекса, призванная обеспечить снижение административной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности, а также повышение результативности и эффективности исполнения контрольно-надзорных функций.

Учитывая их высокий приоритет, законопроекты включены в план законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2020 год, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2019 г. № 3205-р.

Министерством транспорта Российской Федерации сформирован и исполняется план-график подготовки нормативных правовых актов, необходимых для реализации положений проектируемых федеральных законов, а также пункта 4 «дорожной карты» по реализации механизма регуляторной гильотины.

Работа над проектами нормативных правовых актов ведется Министерством транспорта Российской Федерации совместно с экспертами рабочих групп по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта при Подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы.

Также Минтранс России подготовлены тексты статей особенной части законопроектов «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» и «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», определяющие структуру всех обязательных требований, а также систему государственного контроля на транспорте, основанные на риск-ориентированном подходе и направленные на продолжение внедрения механизмов профилактики нарушений обязательных требований с широким использованием цифровых технологий, включая развитие дистанционных методов контроля.

В рамках совершенствования контрольно-надзорной деятельности Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в 2019 году проведен комплекс мероприятий по переходу на риск-ориентированную модель надзорной деятельности, предполагающую дифференцированный подход к проведению контрольных (надзорных) мероприятий в зависимости от степени риска причинения вреда жизни

и здоровью граждан.

Субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики отнесены к определенным категориям риска, планирование контрольно-надзорной деятельности осуществляется в зависимости от присвоенной категории риска, что повышает результативность и эффективность контрольно-надзорной деятельности, ведет к снижению административной нагрузки на субъекты надзора. Информация о субъектах надзора, которым присвоены категории чрезвычайно высокого, высокого и значительного риска, размещается на официальном сайте Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. За 2019 год было рассмотрено более 100 заявок от юридических лиц о согласовании эквивалентных мер по авиационной безопасности.

В июне 2019 года должностные лица службы приняли участие в плановой проверке Российской Федерации Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Был осуществлен комплексный аудит системы обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации, в том числе практической реализации установленных требований в области авиационной (транспортной) безопасности в аэропортах Шереметьево и Пулково, а также в авиакомпаниях ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания Россия».

По результатам проверки разработан и прошел согласование план корректирующих мероприятий, аудиторы ИКАО отметили высокий уровень системы государственного надзора за обеспечением авиационной безопасности в Российской Федерации.

Основным социальным и экономическим последствием профилактического воздействия является создание комфортных условий и среды посредством доведения для субъектов контроля (надзора) информации об обязательных требованиях законодательства Российской Федерации в сфере транспортной безопасности в понятной и удобной форме, мотивирующей субъекты контроля (надзора) к снижению нарушений обязательных требований, что, в конечном счете, позволит снизить контролируемые риски в сфере транспортной безопасности.

В рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» Федеральной службой по надзору в сфере транспорта было сокращено количество нормативно-правовых актов (с 456 до 369).

В течение 2019 года обеспечено проведение ряда мероприятий по реструктуризации состава имущества в сфере транспорта и дорожного хозяйства, направленных на повышение эффективности деятельности государственного сектора экономики.

Обеспечено исполнение указания Президента Российской Федерации В.В. Путина от 21.07.2014 № Пр-1764, в рамках которого на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 10.04.2019 № 674-р, создано 5 филиалов ФКП «Аэропорты Красноярья» на базе имущественных комплексов аэропортов Тура (Горный), Байкит, Ванавара, Хатанга и Енисейск.

Также обеспечено исполнение указания Президента Российской Федерации В.В. Путина от 10.09.2017 № Пр-1793 (часть 3) о включении в состав ФКП «Аэропорты Чукотки» государственного предприятия чукотского автономного округа «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)».

Обеспечена передача и закрепление на праве хозяйственного ведения за ФГУП «КЖД» железнодорожной составляющей транспортного перехода через Керченский пролив.

Завершена реорганизация ФГУП «АГА(А)» в форме присоединения к нему ФГУП «ААД».

	<p>Минтрансом России проведены мероприятия по обеспечению согласования 58 проектов директив Правительства Российской Федерации и Росимущества представителям интересов Российской Федерации в советах директоров акционерных обществ и принятию соответствующих решений, направлению предложений Минтранса России, касающихся голосования по вопросам повестки дня общих собраний акционеров и назначения представителей для голосования на общих собраниях акционеров, обеспечению подготовки позиции представителей государства от Минтранса России – членов советов директоров акционерных обществ.</p> <p>Акционерными обществами транспортного комплекса, входящими в специальный перечень, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.01.2003 № 91-р, выплачены по итогам 2018 года дивиденды в пользу Российской Федерации в сумме 20 914,9 млн рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ОАО «РЖД» – 13 364,3 млн рублей; – ПАО «Совкомфлот» – 1 434,8 млн рублей; – ПАО «Аэрофлот» – 1 527,5 млн рублей; – АО «Международный аэропорт Шереметьево» – 1 138,7 млн рублей; – ПАО «ГТЛК» – 503,6 млн рублей; – ПАО «НМТП» – 2 946,0 млн рублей. <p>Акционерными обществами транспортного комплекса, входящими в специальный перечень, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.01.2003 № 91-р, за 2019 год реализовано непрофильных активов на 15 448,3 млн рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ОАО «РЖД» – на 15 379,6 млн рублей (1435 объектов); – ПАО «Совкомфлот» – на 60,2 млн рублей (1 объект); – ПАО «Аэрофлот» – на 8,5 млн рублей (6 объектов).
2.3	<p style="text-align: center;"><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией в отчетном году</u></p> <p>Общий объем инвестиций в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, по данным формы П-2 Росстата составил 2049,7 млрд рублей или 14,4 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране.</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2019 году составило 1036,7 млрд руб. или 92,4 % от предусмотренных назначений. Объем финансирования из федерального бюджета Государственной программы «РТС» в 2019 году составил 979,2 млрд рублей.</p> <p>По итогам реализации инвестиционных мероприятий достигнуты следующие результаты.</p> <p><i><u>В сфере сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры:</u></i></p> <ul style="list-style-type: none"> – завершено строительство и реконструкция 567 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 188,5 км автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства; – доля автомобильных дорог высшей технической категории в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» составляет 26,9 %; – 23 декабря 2019 г. открыто железнодорожное движение по транспортному переходу через Керченский пролив; – введены в эксплуатацию дополнительные главные пути и новые железнодорожные линии протяженностью 640 км; – суммарная провозная способность магистралей (БАМ, Транссиб) составила

132 млн тонн;

- суммарная наличная пропускная способность железнодорожных магистралей в рамках развития транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» составила 95 пар грузовых поездов в сутки;
- капитальный ремонт и реконструкция железнодорожных путей общего пользования выполнен в объеме 6017,2 км;
- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 85,8 % от общей протяженности автомобильных дорог федерального значения;
- доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составила 44,47% от общей протяженности;
- доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» составила 65,28 % от общей протяженности;
- доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой составляет 37,8 %;
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, на уровне 8,1 %;
- функционируют 310 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- открыты после завершения реконструкции (строительства, технического перевооружения) 4 пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В сфере железнодорожного транспорта в 2019 году введено 96,2 км новых железнодорожных линий.

Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока обеспечена на уровне 1097 км/сутки, транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом составили 618 тыс. двадцатифутовых эквивалентов с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в КНР по новым логистическим схемам, сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа-Западный Китай» (Красное – Илецк, Озинки, Карталы, Петропавловск) составили 2,1 суток, сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад-Восток» (Красное, порты и погранпереходы Северо-Запада – Наушки, Забайкальск, порты и погранпереходы Дальнего Востока) составили 8,8 суток, суммарная наличная пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей составила 95 пар грузовых поездов в сутки, суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна составила 93 млн тонн, суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна составила 138 млн тонн.

Реализовывались мероприятия по строительству и модернизации железнодорожной инфраструктуры на направлениях «Север-Юг», «Европа-Западный Китай», «Запад-Восток». Утверждены все задания на проектирование объектов (73 шт.). В 2019 году разработаны основные проектные решения.

В 2019 году были продолжены мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. Введены в эксплуатацию 17,4 км главных путей, станционных 35,9 км, 5 железнодорожных мостов. Самыми значимыми мероприятиями в рамках данного

направления стали:

- открытие движения по второму главному пути на перегоне Лена-Восточная – Предленский Восточно-Сибирской железной дороги с мостом через реку Лена;
- введение в эксплуатацию железнодорожного моста через реку Зeya Забайкальской железной дороги;
- модернизация Владивостокского тоннеля Дальневосточной железной дороги.

В 2019 году продолжилась модернизация ближних и дальних железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Введено 183 км путей различного назначения, в том числе 43,6 км вторых путей, 10,6 км станционных путей, ввод в постоянную эксплуатацию двухпутной электрифицированной линии 128,8 км развернутой длины путей обхода Краснодарского ж/д узла.

В 2019 году продолжилась модернизация ближних и дальних железнодорожных подходов к портам Северо-Западного бассейна. Обеспечен ввод основных средств по проекту «Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива»;

Была продолжена реализация комплексного инвестиционного проекта «Развитие Московского транспортного узла», в рамках которого основными значимыми проектами и достижениями в 2019 году стали:

- организация движения поездов на МЦК с 4-минутным интервалом в час пик;
- 21 ноября 2019 года открыто движение по первым двум диаметрам проекта «Московские центральные диаметры». Маршрут МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» связал Смоленское и Савеловское направления (Одинцово – Лобня). Маршрут МЦД-2 «Курско-Рижский» – Курское и Рижское (Нахабино – Подольск). Общая протяженность первых двух диаметров составляет 132 километра, на них разместилось 57 станций.

В сфере развития дорожной сети на автомобильных дорогах федерального значения после завершения строительства и реконструкции в 2019 году осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 567,0 км (Росавтодор – 364,4 км (из которых в рамках федерального проекта «Морские порты России» – 112,9 км, в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» – 248,5 км), Государственная компания «Российские автомобильные дороги» ввела в эксплуатацию – 202,6 км (в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста»), в том числе 188,5 км построены в рамках заключенных Государственной компанией инвестиционных соглашений на принципах государственно-частного партнерства).

На территории Московского транспортного узла введены в эксплуатацию участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 5,85 км с искусственными сооружениями общей длиной 1145 пог. м, включая 3 путепровода на пересечении с железнодорожными путями Московского большого и малого колец. Это позволило существенно повысить безопасность движения по автомобильным и железным дорогам, увеличить скорость доставки грузов и пассажиров из-за ликвидации простоев на железнодорожных переездах в одном уровне.

На территории Санкт-Петербургского транспортного узла завершено строительство и реконструкция участков федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 22,7 км с искусственными сооружениями общей длиной 174,2 пог. м, включая участок автомобильной дороги «Сортавала» Санкт – Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» протяженностью 20,8 км и другие.

В Дальневосточном федеральном округе на федеральных автомобильных дорогах «Усури», «Виллой», «Колыма» на территории Республики Саха (Якутия),

Хабаровского края, Магаданской области завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 35,4 км с искусственными сооружениями общей длиной 1 333,8 пог. м. Это позволило улучшить транспортное сообщение северных территорий Дальнего Востока, повысить пропускную способность и безопасность движения на автомобильных дорогах, входящих в состав транспортного коридора «Запад – Восток», а также на маршрутах, обеспечивающих доставку грузов и пассажиров к морским портам Тихоокеанского бассейна.

В Северо-Кавказском федеральном округе на федеральных автомобильных дорогах «Кавказ» и Черкесск – Домбай – граница с Республикой Абхазия на территории Республики Дагестан, Кабардино-Балкарской Республики, Карачаево-Черкесской Республики, Чеченской Республики завершена реконструкция участков общей протяженностью 79,9 км с искусственными сооружениями общей длиной 1 788 м, включая мостовой переход через р. Самур в районе пункта пропуска Яраг-Казмаляр на границе с Республикой Азербайджан в Республике Дагестан, этап строительства обхода г. Гудермеса в Чеченской Республике. Это позволило повысить пропускную способность и безопасность движения на автомобильных дорогах, входящих в состав транспортного коридора «Север – Юг», а также на автодорожных маршрутах, обеспечивающих доставку грузов и пассажиров к морским портам Каспийского моря.

В 2019 году завершено строительство ряда обходов населенных пунктов, включая вышеуказанный этап строительства обхода г. Гудермеса в Чеченской Республике, н.п. Нарышкино на автомобильной дороге А-141 Орел – Брянск до магистрали «Украина» в Орловской области, пос. Ихала в Республике Карелии на автомобильной дороге А-121 «Сортавала», пос. Сосновка на автомобильной дороге «Уссури» и других. Это позволяет улучшить состояние окружающей среды в населенных пунктах, повысить пропускную способность и безопасность движения на автомобильных дорогах, расположенных на направлениях транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток».

В 2019 году в рамках развития скоростных автомобильных дорог обеспечено строительство и реконструкция 188,5 км автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства.

Завершена инвестиционная стадия (строительство) следующих проектов:

- строительство участка км 97 – км 149 скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург»;
- строительство участка км 543 – км 646 скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург»;
- строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 543 – км 684, 8 этап км 646 – км 684.

Таким образом, в 2019 году было завершено строительство федеральной скоростной трассы М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург общей протяженностью 607 км, (без учета участка обхода г. Твери, который является частью автомобильной дороги М-10 «Россия», и протяженность которого составляет порядка 56 км), соединяющей между собой два крупнейших мегаполиса России, что является важнейшим шагом к формированию транспортных коридоров «Север – Юг», «Запад – Восток» и «Европа – Западный Китай».

В 2019 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составила 46194,5 км или 85,78 % от общей протяженности.

В 2019 году на дорогах Росавтодора объем работ по ремонту автомобильных дорог составил 5 819 км, капитальному ремонту – 1 811,3 км.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» в 2019 году

объем работ по ремонту автомобильных дорог составил 341,8 км, капитальному ремонту – 59 км.

В 2019 году была продолжена практика оказания поддержки из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на мероприятия по развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения.

Субъектами Российской Федерации обеспечено строительство и реконструкция участков автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения в объеме 22,9 км, в том числе в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» – 6,2 км, в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» – 16,7 км.

За счет иных межбюджетных трансфертов в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» в 2019 году завершены строительные работы на крупном объекте, важном для ускорения социально-экономического развития Амурской области: участке автомобильной дороги Благовещенск – Свободный протяженностью 6,2 км.

За счет субсидий из федерального бюджета, предоставленных в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» субъектами Российской Федерации обеспечен ввод в эксплуатацию участков региональных и местных дорог общей протяженностью 5,6 км, в том числе два мостовых перехода на автодорожном маршруте Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь на территории Чукотского автономного округа, что будет содействовать ускорению социально-экономического развития северных территорий Дальневосточного федерального округа, развитию Северного морского пути.

За счет иных межбюджетных трансфертов, предоставленных субъектам Российской Федерации в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2019 году завершены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог Ленинск-Кузнецкий – Кемерово протяженностью 21,0 км на территории Кемеровской области, Карпинск – Кытлым протяженностью 16,1 км и кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбург протяженностью 11,35 км на территории Свердловской области, Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян протяженностью 19,6 км с искусственными сооружениями общей длиной 112,5 пог. м на территории Республики Бурятия, Нарьян-Мар – Усинск протяженностью 14,97 км с искусственными сооружениями общей длиной 1 083,4 пог. м. на территории Ненецкого автономного округа, Петропавловск-Камчатский – Мильково протяженностью 22,98 км на территории Камчатского края, Южно-Сахалинск – Оха протяженностью 6,0 км на территории Сахалинской области. Завершено строительство мостового перехода «Фрунзенский» через р. Самара на территории Самарской области, второго пускового комплекса мостового перехода через р. Волга в г. Волгограде, мостового перехода «Коммунальный» через р. Енисей в г. Кызыле в Республике Тыва, мостового перехода через р. Катунь у с. Тюнгур на подъезде к с. Кучерла на территории Республики Алтай и других.

В рамках Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в 54 субъектах Российской Федерации введены в эксплуатацию автомобильные дороги с твердым покрытием к 213 общественно значимым объектам сельских населенных пунктов и объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции общей протяженностью 688,89 км.

В сфере развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в 2019 году с целью обеспечения эксплуатационных характеристик внутренних

водных путей, повышения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, а также и обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях в 2019 году завершены работы на 6 объектах реконструкции:

- 1) «Техническое перевооружение насосных станций Канала имени Москвы»;
- 2) «Проект реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап» 1 (первый) этап»;
- 3) «Проект реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна. II этап». Реконструкция Пермского шлюза»;
- 4) «Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла. Ремонтные плавучие затворы»;
- 5) «Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла. Привод верхних рабочих ворот (ВРВ). Нижние двустворчатые ворота (НДВ). Реконструкция»;
- 6) «Проект реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюз № 25-26 Саратовского гидроузла. Нижние двустворчатые ворота (НДВ). Реконструкция».

В сфере морского транспорта в 2019 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов на 25,95 млн тонн:

- 1) строительство причала № 38 в морском порту Новороссийск (3,5 млн тонн);
- 2) реконструкция контейнерного терминала в г. Балтийске, Калининградская область (1,5 млн тонн);
- 3) реконструкция объектов второго грузового района морского порта Мурманск (2 млн тонн).

Осуществлен ввод в эксплуатацию мощностей в объеме 16,5 млн тонн в рамках комплексного развития транспортного узла «Восточный-Находка». Введен в эксплуатацию регазификационный терминал в Калининградской области мощностью 2 млн тонн.

Кроме того, частично реализовано мероприятие по строительству угольного терминала в районе м. Открытый (Приморский край), в 2019 году прирост его производственной мощности составил 0,45 млн тонн.

В сфере воздушного транспорта в 2019 году введены в эксплуатацию после строительства 2 взлетно-посадочные полосы: Саратов и Шереметьево-3.

Введены после реконструкции (строительства) 2 вспомогательных объекта аэропортовой инфраструктуры в Улан-Удэ и Среднеколымск.

В рамках реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (далее – Проект, ТЛЦ) входит в состав комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – Комплексный план), утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р, и в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» предусматривает обеспечение формирования к 2024 году сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн (нарастающим итогом с 2019 года), что позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км/сутки.

Основными показателями Проекта являются:

- суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых транспортно-логистических центров, значение показателя к 2024 году – 51,6 млн тонн;
- количество введенных в эксплуатацию ТЛЦ, значение показателя к 2024 году – 8 ТЛЦ;

– средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, значение показателя к 2024 году – 440 км в сутки.

Объем финансового обеспечения реализации мероприятий Проекта составляет 45 850 млн рублей, в том числе 9 960 млн рублей – средства федерального бюджета и 35 890 млн рублей – внебюджетные средства.

В рамках выполнения плана мероприятий по реализации Проекта для координации работ по Проекту создана Межведомственная рабочая группа, в которую вошли представители федеральных органов исполнительной власти (Минсельхоз России, Минобороны России, Минкавказ России, Минкомсвязь России, Минвостокразвития России, Минпромторг России), ОАО «РЖД», Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, Российского экспортного центра, Федеральной таможенной службы, Почты России, Внешэкономбанка, Российского фонда прямых инвестиций и др.

С участием членов Межведомственной рабочей группы проведены рабочие совещания в регионах предполагаемого размещения ТЛЦ с участием представителей региональных органов исполнительной власти и заинтересованных инвесторов по вопросам выбора площадок для размещения объектов ТЛЦ, обеспечения примыканий к транспортной и инженерной инфраструктуре, определения оптимальных организационно-финансовых моделей реализации проектов строительства ТЛЦ. При выборе площадок размещения объектов сети ТЛЦ предпочтение отдавалось локациям вблизи крупных мультимодальных транспортных узлов, на маршрутах, либо на пересечении маршрутов международных транспортных коридоров, на грузонапряженных направлениях перевозок.

По результатам проведенных совещаний заинтересованность в участии в Проекте выразили органы исполнительной власти Краснодарского и Приморского края, Калининградской, Калужской, Московской, Нижегородской, Самарской, Ростовской, Новосибирской и Свердловской областей, Республика Бурятия, г. Москвы и Санкт-Петербурга, а также частные инвесторы, среди которых крупнейшие российские транспортные компании, в том числе ОАО «РЖД» и ПАО «ТрансКонтейнер».

Первой контрольной точкой Проекта является формирование Генеральной схемы развития сети ТЛЦ (срок – 30 июня 2019 года).

Генеральная схема была сформирована своевременно.

Генеральная схема развития сети ТЛЦ определяет, в том числе, топологию опорной сети, технологическую модель, структурно-планировочные требования к объектам инфраструктуры. Топология сети определена с учетом как экономических критериев (величина валовой добавленной стоимости и оборот розничной торговли региона размещения ТЛЦ), так и технических и технологических критериев, среди которых возможность непосредственного примыкания к магистральным транспортным коммуникациям (железнодорожным, автодорожным, водным), наличие резервов пропускной способности магистральной транспортной инфраструктуры, наличие в зоне предполагаемого размещения ТЛЦ свободных (резервных) мощностей инженерных систем, возможность работы с транзитными и экспортно-импортными грузопотоками. Введен в тестовую эксплуатацию первый этап ТЛЦ «Белый Раст» суммарной мощностью 2,2 млн. тонн (контейнеры). Введен в эксплуатацию первый этап ТЛЦ «Калининград» суммарной мощностью 9 млн. тонн (7 млн. тонн – контейнеры, 2 млн. тонн – прочие грузы).

Перспективная грузовая база сети ТЛЦ определялась на основе составления прогноза транспортно-экономического баланса Российской Федерации с использованием инструментария информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК). Перспективная маршрутная сеть и прогнозные размеры движения регулярных интермодальных и скоростных грузовых

поездов на опорной сети ТЛЦ отрабатывались с использованием инструментов имитационного моделирования, для чего была создана цифровая имитационная модель ее работы.

На заседании Межведомственной рабочей группы, состоявшемся в июне 2019 года Генеральная схема в целом была одобрена.

В соответствии с планом мероприятий по реализации Проекта к 31 декабря 2019 года сформирован ТЛЦ «Белый Раст», расположенный в Дмитровском городском округе Московской области (контрольная точка Проекта). Обеспечена строительная готовность объектов контейнерно-контрейлерного терминала с перерабатывающей способностью 275 тысяч ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) в год. Получено «Заключение о возможности временной подачи и уборки вагонов на строящийся железнодорожный путь необщего пользования ООО «ТЛЦ «Белый Раст» Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России от 25 декабря 2019 года. 27 декабря 2019 года произведена погрузка контейнерного поезда на ТЛЦ «Белый Раст» с последующей отправкой на станцию Иня-Восточная (Новосибирск).

В рамках выполнения мероприятия «Формирование перечня мер государственной поддержки строительства / реконструкции, эксплуатации узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров» плана мероприятий по реализации Проекта разработан проект нормативно-правового акта Правительства Российской Федерации «О предоставлении и распределении иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на уплату процентов по инвестиционным кредитам (займам) в транспортном комплексе».

В рамках обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения были достигнуты следующие результаты.

Транспортная подвижность населения составила 8,6 тыс. пасс.-км на 1 человека.

На железнодорожном транспорте транспортная подвижность населения достигла 912 пасс.-км на 1 жителя.

В 2019 году пассажиропоток в пригородном железнодорожном сообщении Московского транспортного узла составил 774,9 млн пассажиров в год.

В 2019 году в дальнем следовании отправлено 116,6 млн человек, в том числе в регулируемом государственном секторе 74 млн человек, объем транспортной работы в пригородном сообщении составил 1278,7 млн ваг.-км. На это направлено, в том числе, предоставление субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах.

В 2019 году количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении железнодорожным транспортом с учетом мер государственной поддержки составило 473,5 тыс. человек.

Предоставление субсидии 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, направлено на обеспечение перевозки в 2019 году 1084,9 млн пассажиров в пригородном сообщении, что на 3,3 % выше уровня 2018 года.

С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2019 году продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта на компенсацию части потерь в доходах, возникающих в результате предоставления гражданам государственной помощи

в виде бесплатного проезда в пригородном сообщении при условии ведения персонафицированного учета поездок федеральных льготников.

В сфере обеспечения потребности в перевозках пассажиров воздушным транспортом авиационная подвижность населения составила 0,87 полетов на 1 человека в год, объем пассажирских перевозок по маршрутам, минуя г. Москву, составил 19,2 млн пассажиров, количество субсидируемых региональных маршрутов ВВЛ составило 244 ед., доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов составила 39 %.

В 2019 году действовали программы поддержки перевозок пассажиров воздушным транспортом.

В рамках предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению осуществлена перевозка 1,26 млн человек (полеты выполнялись 13 авиакомпаниями)

В рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» осуществлена перевозка почти 2 млн человек (полеты выполнялись по 242 маршрутам, из них 149 софинансируемых). Было осуществлено 3,1 тыс. самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой, 31,7 тыс. самолето-вылетов из аэропортов, входящих в состав федеральных казенных предприятий. Реализация мероприятия направлена на обеспечение функционирования аэропортов местных воздушных линий в целях доступа населения к услугам транспорта.

Результаты интеграции в мировое транспортное пространство и развития транзитного потенциала страны.

Экспорт транспортных услуг составил 18,5 млрд долларов США.

Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом увеличились с 553 тыс. ДФЭ в 2018 году до 618 тыс. ДФЭ в 2019 году.

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай» (Красное – Илецк, Озинки, Карталы, Петропавловск) уменьшились с 3,2 до 2,3 суток.

В 2019 году доля участия российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов составила 45,1 %.

Проводилась активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении (Киргизия, Литва, Болгария, Казахстан, Эстония, Швейцария, Турция, Марокко, Ирак).

В 2019 году обеспечена пропускная способность морских пунктов пропуска на уровне 4,9 тыс. транспортных средств в год, пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска составила 15,5 тыс. транспортных средств в год, пропускная способность автомобильных пунктов пропуска составила 4 102,3 тыс. транспортных средств в год, открыты после завершения реконструкции (строительства, технического перевооружения) 4 пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В 2019 году открыты:

- воздушный пункт пропуска Красноярск (Емельяново);
- морские пункты пропуска Тамань, Шахтерск, Восточный.

В течение 2019 года обеспечивалось бесперебойное функционирование 310 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В рамках отраслевых органов Содружества Независимых Государств с участием Минтранса России и подведомственных организаций была продолжена работа по совершенствованию нормативно-правовой базы сотрудничества, а также

реализации мероприятий Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года и Плана 3-го этапа реализации Стратегии экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2020 года и других программных документов и актуальных вопросов.

В рамках Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства (России и Белоруссии) осуществлялась работа по обеспечению взаимодействия транспортных комплексов на основе реализации Приоритетных направлений и первоочередных задач дальнейшего развития Союзного государства на 2018-2022 годы и Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2019-2021 годы.

В рамках Евразийского экономического союза была продолжена работа по реализации Основных направлений транспортной политики (далее – Основные направления), утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19, что позволяет объединить усилия сторон и приступить к системной работе, направленной на снятие имеющихся ограничений на перевозки всеми видами транспорта до 2025 года.

Практическая реализация Основных направлений осуществлялась на основе среднесрочных планов – «дорожных карт» (утверждены Решениями Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 г. № 2 и от 25 октября 2017 г. № 3), предусматривающих комплекс конкретных мероприятий.

Рассмотрен вопрос, касающийся разработки транспортно-экономического баланса Евразийского экономического союза. Наряду с этим проводилась работа по:

- снятию барьеров и ограничению по доступу на внутренний рынок государств-членов ЕАЭС;
- совершенствованию положений Договора о ЕАЭС;
- реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности;
- внедрению технических регламентов ЕАЭС.

Ключевым направлением взаимодействия 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»;

– продвижение проектных инициатив в рамках органов двустороннего и многостороннего сотрудничества. продвижение проектов по выстраиванию оптимальных транспортно-логистических схем в контексте международного взаимодействия осуществляется преимущественно в рамках международных транспортных коридоров и маршрутов, формируемых в рамках реализации Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 и комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, утвержденного Правительством Российской Федерации и предусматривающих реализацию задач по формированию инфраструктуры транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».

Проводилась работа по подготовке к формированию перечня евразийских транспортных коридоров, направленная на обеспечение физической и операционной связуемости региональных транспортно-логистических систем.

Данная задача решается одновременно в рамках региональных и отраслевых объединений, таких как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

	В целом по итогам выполненных мероприятий в 2019 году транспортный комплекс работал стабильно и удовлетворял потребности в транспортных услугах.
2.3.1	Итоги реализации в 2019 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, представлены в Приложении 1.

3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>Основными факторами, повлиявшими на ход имплементации 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.</p> <p>В 2019 году экономический рост в России продолжил восстановление после слабой динамики в первом полугодии текущего года.</p> <p>По оценке Минэкономразвития России, в 2019 году темп роста ВВП составил 1,3 % после 2,5 % в 2018 году. В 4 квартале 2019 года темп роста ВВП оценивается на уровне 2,3 % относительно аналогичного периода прошлого года (далее – г/г) по сравнению с 1,7 % г/г в 3 квартале 2019 года (в том числе в декабре – 2,4 % г/г после 1,9 % г/г в ноябре). Вклад промышленности на фоне стабильных темпов роста сохранился на уровне предыдущего года. Кроме того, отмечаются позитивные показатели урожая и стабильная обстановка в секторе животноводства. При этом замедление темпов роста наблюдалось как в сегменте розничной торговли (до 1,6 % после 2,8 % годом ранее), так и в сегменте оптовой торговли (несмотря на значительное ускорение под влиянием разовых факторов в 4 квартале 2019 года).</p> <p>Внешний спрос также оказывал негативное воздействие на уровень экономической активности. В 2019 году внешнеторговый оборот России сократился к аналогичному периоду 2018 года (97,3 %), в том числе экспорт товаров – 94,5 %, что обусловлено как динамикой цен, так и с сокращением физических объемов экспорта по большинству товарных групп. При этом импорт вырос в 2019 году на 2,2 %.</p> <p>В 2019 году индикаторы инвестиционного спроса демонстрировали слабую динамику (100,7 % к уровню 2018 года).</p> <p>Снижение инвестиционной активности обусловлено следующими тенденциями:</p> <ul style="list-style-type: none"> – временным ростом уровня процентных ставок в экономике; – смещенным на вторую половину года стартом реализации инвестиционных проектов, запланированных в рамках национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. <p>Основной задачей по Цели 1, направленной на сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, в 2019 году являлось безусловное выполнение Указа № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.</p> <p>Реализация Цели 1 предусматривает максимальное повышение экономической и социальной эффективности реализуемых проектов, в том числе с помощью привлечения внебюджетных средств со стороны частных инвесторов. При этом важна концентрация финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным влиянием</p>

на основные показатели эффективности транспортной системы. Мероприятия, выполненные в 2019 году в рамках реализации Цели 1, были направлены на обеспечение динамичного роста экономики России, социальное развитие страны 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.

Значимыми факторами, оказавшими влияние на достижение Цели 1 Транспортной стратегии, являются объемы фактического финансирования мероприятий Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – Программы) в 2019 году.

Основной объем инвестиций Программы направлен на реализацию федеральных проектов национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» (далее Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры), ведомственных проектов и ведомственных целевых программ государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» по развитию сети автомобильных дорог федерального значения, железнодорожных линий, аэродромной сети, увеличению пропускной способности российских морских портов, обустройству пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, устранению логистических ограничений, в том числе регуляторных, при осуществлении экспортных перевозок.

Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта за 2019 год составил 1036,7 млрд рублей (92,4 % от предусмотренного на 2019 год), в том числе в рамках финансирования Государственной программы (далее – ГП) «Развитие транспортной системы» – 979,2 млрд рублей (94,2 % от предусмотренного объема на 2019 год), что составляет 94,4 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2019 году.

В рамках ГП «Развитие транспортной системы» финансируются как федеральные и ведомственные проекты, так и ведомственные целевые программы. В том числе на проектную часть ГП в 2019 году фактически профинансировано 457,4 млрд рублей (46,7 % бюджетных расходов ГП за отчетный период, 91,1 % от предусмотренного лимита на 2019 год), на процессную часть ГП – 521,8 млрд рублей (53,3 % бюджетных расходов ГП за отчетный период, 97,2 % от предусмотренного лимита на 2019 год).

В проектную часть ГП (в которой проекты отрейтингованы исходя из их ценности для достижения целей ГП) входят федеральные и ведомственные проекты, наиболее крупными из которых являются:

– Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в составе 7 Федеральных проектов, на выполнение которых в 2019 году было выделено 299,8 млрд рублей (89,5 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 30,6 % от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы»;

– национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в составе 4 Федеральных проектов, на выполнение которого в 2019 году было выделено 142,34 млрд рублей (освоено 97,0 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 14,5% от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы»;

– 6 ведомственных проектов, на выполнение которых направлено 30,18 млрд рублей (83,5 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 3,1 % от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы».

В процессную часть (своего рода бюджет поддержания и обеспечения, сформированный на базе текущих расходов) ГП входят 17 ведомственных целевых программ (далее ВЦП), наиболее крупными из которых являются:

– ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения», на выполнение которой в 2019 году было выделено 304,9 млрд рублей (99,8 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 31,1 % от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы»;

– ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», на выполнение которой в 2019 году было выделено 57,8 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 5,9 % от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы»;

– ВЦП «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования ГК «Российские автомобильные дороги», на выполнение которой в 2019 году было выделено 49,6 млрд рублей (99,9 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 5,1 % от фактических бюджетных расходов на ГП «Развитие транспортной системы».

В рамках других государственных программ Российской Федерации в 2019 году на выполнение мероприятий сферы транспорта было выделено 57,5 млрд рублей (69 % от предусмотренного объема на 2019 год) или 5,9 % от всего бюджетного финансирования в сфере транспорта.

В 2019 году наиболее полно использованы средства от предусмотренного объема бюджетных ассигнований по следующим ВЦП: «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения» (99,8 %), «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта» (100 %), «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений» (100 %), «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства» (100 %), «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» (100 %), «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути» (10 %), «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта» (100,6 %), а также средства на мероприятия сферы транспорта в ГП «Развитие образования» (99,3 %), ГП «Развитие культуры и туризма» (100 %), ГП «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации» (100 %) и ГП «Доступная среда» (100 %).

Не вполне эффективно осуществлялось кассовое исполнение предусмотренных объемов на 2019 год следующих ведомственных проектов и программ: ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» (50 %) и ВЦП «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок» (51,9 %), а также ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» (2,3 %) и ГП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя на период до 2022 года» (47,4 %).

Кассовые (фактические) расходы по финансированию мероприятий федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», интегрированных в пилотную государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596) за 2019 год составили

372,7 млрд рублей. Из них на капитальные вложения было использовано 212,7 млрд рублей или 74,7 % от общего объема назначений по программе, предусмотренных на 2019 год (57,1 % от всех кассовых (фактических) расходов), в том числе из средств федерального бюджета – 164,9 млрд рублей (77,5 % всех расходов на капитальное строительство), из консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации (далее – бюджетов субъектов) – 1,14 млрд рублей (0,54 % всех расходов на капитальное строительство).

Кассовые (фактические) расходы на капитальные вложения составили по подпрограммам:

Железнодорожный транспорт – 21,9 млрд рублей или 99,7 % от общего объема назначений, предусмотренных на 2019 год, в том числе из федерального бюджета – 6,9 млрд рублей (76,0 % назначений федерального бюджета, 31,8 % расходов на железнодорожный транспорт), из внебюджетных источников – 14,9 млрд рублей (116,6 % назначений, 68,2 % расходов).

Дорожное хозяйство – 120,4 млрд рублей (96,1 % назначений на 2019 год), в том числе из федерального бюджета – 119,6 млрд рублей (96,4 % назначений федерального бюджета, 99,4 % расходов на дорожное хозяйство), из бюджетов субъектов – 0,78 млрд рублей (65,1 % назначений, 0,6 % расходов).

Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание – 22,3 млрд рублей (60,4 % назначений), в том числе из федерального бюджета – 14,5 млрд рублей (59,0 % назначений федерального бюджета, 64,9 % расходов на воздушный транспорт), из бюджетов субъектов – 0,36 млрд рублей (124,2 % назначений, 1,61 % расходов), из внебюджетных источников – 7,5 млрд рублей (61,7 % назначений, 33,5 % расходов).

Морской и речной транспорт – 47,9 млрд рублей (47,8 % назначений), в том числе из федерального бюджета – 23,7 млрд рублей (77,6 % назначений федерального бюджета, 49,4 % расходов морской и речной транспорт), из внебюджетных источников – 24,3 млрд рублей (34,8 % назначений, 50,6 % расходов).

Надзор в сфере транспорта – 0,19 млрд рублей (100 % назначений), в том числе из федерального бюджета – 0,19 млрд рублей (100 % расходов).

Объем привлечения внебюджетных средств на капитальные расходы в целом по программе в 2019 году составил 46,6 млрд рублей (49,3 % от предусмотренных назначений на год или 21,9 % кассовых расходов), на прочие нужды – 78,6 млрд рублей (64,8 % от предусмотренных назначений на год или 49,3 % кассовых расходов). Всего израсходовано внебюджетных средств по программе в 2019 году 125,3 млрд рублей, что составляет 58,0 % назначений внебюджетных средств, 33,6 % всех фактических расходов по финансированию ФЦП.

Необходимо отметить также следующие факторы, оказавшие позитивное влияние на реализацию Цели 1 Транспортной стратегии в 2019 году:

– реализация Указа № 204 в части выполнения важнейших планов развития транспортной отрасли: Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Это оказало крайне существенное положительное влияние на развитие и повышение качества транспортной инфраструктуры, повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации. Вместе с тем, реализация Указа потребует актуализации Транспортной стратегии, внесения корректировки в План ее мероприятий, а также изменения показателей и индикаторов в направлении отражения задач Указа;

– значительная степень концентрации финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным влиянием на основные характеристики работы транспорта такие,

как надежность и безопасность транспортных услуг для населения, а также снижение стоимости перевозок и повышение скорости для внутренних и внешних грузоотправителей;

- более масштабное привлечение внебюджетных средств частных инвесторов к реализации инфраструктурных транспортных проектов, предусмотренных стратегическими документами транспортной отрасли;

- активное содействие со стороны органов федеральной и региональной власти решению наиболее актуальных задач развития и обеспечения эффективного функционирования инфраструктуры всех видов транспорта, в том числе развитию сети автомобильных дорог различного значения, скоростных автомобильных дорог, развития дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, развития аэропортовой сети, увеличению пропускной способности российских морских портов, повышению качественных характеристик внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Основные общесистемные отрицательные факторы, оказывающие негативное влияние на реализацию мероприятий и достижение плановых значений индикаторов по Цели 1 в 2019 году:

- сохранение сложного положения в отношении возможности для российских компаний привлекать внешние источники финансирования, долгосрочные иностранные кредиты в связи с внешнеполитическими факторами. Это имеет важное значение, прежде всего, для реализации фондоемких и, соответственно, высокочрезвычайных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортно-логистических узлов, имеющих большие сроки окупаемости;

- ограниченность бюджетных возможностей, необходимость оптимизации государственных расходов и, как следствие, сокращение объемов финансирования новых транспортных проектов;

Недостижение заданных значений индикаторов цели 1 Транспортной стратегии в сфере дорожного хозяйства по объему ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального, значения и реконструированных участков автодорог регионального значения связано с недостаточным финансированием соответствующих мероприятий в результате экономического спада 2015-2016 годов и вынужденным исчерпанием в указанный период и последующие годы заделов в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, необходимых для обеспечения максимальных стабильных объемов ввода объектов в эксплуатацию. Также отмечается, что недостаточность объемов финансирования строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог для достижения предусмотренных Транспортной стратегией объемов ввода в эксплуатацию дорожных объектов в существенной степени связано с увеличением объемов финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, находящихся в управлении Федерального дорожного агентства и Государственной компании «Российские автомобильные дороги» с 310,9 млрд руб. в 2018 году до 343,2 млрд руб. в 2019 году, т.е. на 10,4 % или в сопоставимых ценах на 15,6 %. Указанное увеличение в значительной степени обусловлено принятием в дорожную сеть в соответствии с Планом Минтранса России по приему/передаче автомобильных дорог общего пользования из собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности в федеральную собственность, утвержденным протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 13 апреля 2018 года № 2, новых маршрутов, состояние которых на значительном протяжении не соответствует нормативным требованиям.

На ускорение достижения вышеуказанных и других индикаторов существенное положительное влияние оказывает решение задачи Комплексного плана «Поэтапное развитие транспортных коммуникаций между административными центрами

субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста», предусматривающего мероприятия по строительству сети скоростных автомобильных дорог, связывающих центры экономического роста с другими административными центрами субъектов Российской Федерации.

В части реконструкции региональных и местных автомобильных дорог недостижение вышеуказанных показателей в значительной степени также связано с недостаточными инвестиционными возможностями дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов. Вместе с тем, необходимо отметить, что реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в период 2020 – 2024 годов позволит существенно повысить величины показателя доли региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, обеспечить ликвидацию наиболее «узких мест» на сети региональных и местных автомобильных дорогах, снизить в последующий период потребность в проведении ремонтных мероприятий на сети региональных и местных дорог и высвободить часть средств на цели развития автомобильных дорог. Ускорение развития сети региональных и местных автомобильных дорог будет достигаться также в рамках капиталоемких мероприятий вышеуказанного национального проекта и Комплексного плана.

Среди причин невыполнения индикатора Транспортной стратегии 1.3.1.1. «Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения» и 1.3.1.2. «Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения» следует также отметить:

1) наличие системных проблем на различных этапах строительства участков автомобильных дорог, возникающих при подготовке территории строительства, а также при выполнении строительно-монтажных работ. Среди возникающих системных проблем нужно выделить землеустроительные (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; 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 ввиду отсутствия/отзыва лицензии на отдельных месторождениях; приостановка строительно-монтажных работ ввиду необходимости выполнения дополнительного комплекса работ по приведению ранее выполненных работ в соответствие с новыми техническими решениями;

2) нарушение плановых сроков производства работ подрядчиком.

Для того, чтобы минимизировать негативные последствия отрицательно влияющих факторов, действовавших в 2019 году целесообразно использовать такие меры управления реализацией Государственной программы и Транспортной стратегии, как:

- пошаговое планирование хода реализации проектов, использование всех необходимых компетенций, инструментов и методов для получения эффективных результатов, достижения показателей и целей проектов;
- введение персональной ответственности за достижение целей и показателей проектов;
- 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;

- выработка единых и последовательных подходов к существующим рискам проектов: их определению, оценке и элиминированию; планирование управления рисками проектов; организация целенаправленной деятельности по управлению рисками; координация процессов управления рисками. Оптимизация распределения конкретных рисков между участниками и исполнителями проектов с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками; использование на уровне инвестиционных проектов механизмов страхования рисков. Уточнение используемых инструментов и уровня организации управления для каждого конкретного проекта;

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

- разработка подробных календарных планов - графиков реализации проектов, своевременная актуализация результатов мониторинга реализации проектов и достижения контрольных точек, актуализация планов реализации Транспортной стратегии и Государственной программы;

- широкое общественное обсуждение актуализации проектов и мероприятий с привлечением заинтересованных сторон, общественных организаций, экспертов, в том числе из числа сотрудников образовательных организаций, подведомственных Минтрансу России и федеральным агентствам;

- использование внешней экспертизы для обеспечения качества разработки и реализации проектов;

- анализ и использование лучшего отечественного и зарубежного опыта.

Среди положительных аспектов развития автодорожной инфраструктуры в 2019 году можно отметить следующее.

В 2019 году на федеральных автомобильных дорогах по завершении строительства и реконструкции осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 567 км.

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» в 2019 году осуществлен ввод в эксплуатацию 451,1 км федеральных автомобильных дорог, из них в части деятельности Росавтодора введено в эксплуатацию 248,5 км федеральных автомобильных дорог.

В том числе на направлении транспортного коридора «Север – Юг» завершены строительством и реконструкцией участки федеральных автомобильных дорог «Сортавала» Санкт – Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» на территории Ленинградской области и Республики Карелия общей протяженностью 35,2 км с искусственными сооружениями общей длиной 190,1 пог. м, Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия на территории Мурманской области, на которой осуществлена замена ремонтнепригодного мостового перехода через канал Князегубской ГЭС общей длиной 357,5 пог. м с подходами протяженностью 2,516 км, М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург в Тверской области, на которой завершена реконструкция мостового перехода через р. Волгу на км 176 (II очередь) протяженностью 2,42 км с искусственными сооружениями 1171,6 пог.м, Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань в Тамбовской области общей протяженностью 12,59 км с искусственными сооружениями общей длиной 330,27 пог. м, Р-217 «Кавказ» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой на территории Республики Дагестан, Кабардино-Балкарской Республики, Чеченской Республики общей протяженностью

12,0 км с искусственными сооружениями общей длиной 835,83 пог. м., включая мостовой переход через р. Самур в районе пункта пропуска Яраг – Казмаляр на границе с Республикой Азербайджан в Республике Дагестан, А-147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия и А-146 Краснодар – Верхнебаканский на территории Краснодарского края, на которых осуществлена замена 5 ремонтонепригодных мостов общей длиной 194,9 пог. м с подходами протяженностью 1,3 км.

В целях развития транспортного коридора «Запад – Восток» завершено строительство и реконструкция участков федеральных автомобильных дорог А-141 Орел – Брянск до магистрали «Украина», на которой построен обход н.п. Нарышкино в Орловской области общей протяженностью 35,2 км с искусственными сооружениями общей длиной 190,1 пог. м, М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск на территории Пензенской области и Республики Башкортостан общей протяженностью 1,16 км с искусственными сооружениями общей длиной 471,725 пог. м, М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа в Республике Татарстан и Чувашской Республике общей протяженностью 22,198 км, Р-242 Пермь – Екатеринбург в Пермском крае общей протяженностью 6,492 км с искусственными сооружениями общей длиной 406,36 пог. м, Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск и Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита в Республике Бурятия и в Красноярском крае общей протяженностью 11,694 км с искусственными сооружениями общей длиной 109,5 пог. м, А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток в Хабаровском крае общей протяженностью 23,8 км с искусственными сооружениями общей длиной 419,5 пог. м.

Кроме того, на развитие вышеуказанных маршрутов существенно влияет введение в эксплуатацию в 2019 году на территории Московского транспортного узла участков федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 5,85 км с искусственными сооружениями общей длиной 1145 пог. м, включая 3 путепровода на пересечении Московских большого и малого колец с железнодорожными путями.

В части деятельности ГК «Автодор»:

- осуществлен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 202,6 км, в том числе завершено строительство и введена в эксплуатацию скоростная автомобильная дорога «Москва – Санкт-Петербург», обеспечено скоростное автомобильное сообщение между двумя крупнейшими мегаполисами России;

- на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) построено и реконструировано 188,5 км автомобильных дорог;

- осуществлен ввод в эксплуатацию 5 платных участков автомобильных дорог общей протяженностью 388,0 км (план – 388,0 км);

- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составила 2 835,6 км или 83,1 % от общей протяженности автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании;

- общий объем капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог составил 400,8 км (план – 377,5 км).

В сфере железнодорожного транспорта в 2019 году темпы ввода в эксплуатацию новых железнодорожных линий в последние годы 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 рамках направления «Увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза до 180 млн тонн» были реализованы проекты:

- открыто движение по второму главному пути на перегоне Лена – Восточная – Предленский Восточно-Сибирской железной дороги с мостом через реку Лена, что позволило увеличить провозную способность на данном участке с 26,9 млн тонн до 34,5 млн тонн в год;

- введен в эксплуатацию железнодорожный мост через реку Зея Забайкальской железной дороги, который заменил «Сталинский» мост 1936 года постройки и позволил увеличить пропускную способность на данном участке почти в 2 раза;

- модернизирован Владивостокский тоннель «Сталина» Дальневосточной железной дороги длиной 1380 метров, который также занял первое место на конференции Мировой тоннельной ассоциации в США в номинации «лучший реализованный проект 2019 года».

В рамках направления «Увеличение провозной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна до 125,1 млн тонн» были реализованы следующие проекты:

- ввод в постоянную эксплуатацию двухпутной электрифицированной линии 128,8 км развернутой длины путей обхода Краснодарского железнодорожного узла в рамках проекта «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла»;

- завершено оснащение участка Морозовская – Волгодонская системой автоматической блокировки, что позволило разгрузить участок Лихая – Ростов за счет переключения транзитного грузового поездопотока на направление Лихая – Морозовская – Куберле.

В сфере морского транспорта прирост производственной мощности российских морских портов составил 25,95 млн тонн.

Некоторое недовыполнение объемов ввода связано с переносом сроков завершения мероприятий 1 этапа строительства специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке, Хабаровский край и строительства комплекса по производству, хранению и отгрузке СПГ в районе КС «Портовая» Ленинградской области на 2020 год, отсутствия документов ответственного исполнителя, подтверждающих факт ввода производственных мощностей по мероприятию «Строительство таманского терминала навалочных грузов в морском порту «Тамань».

В сфере внутреннего водного транспорта отставание по достижению установленных значений индикатора 1.12.2 объясняется в целом снижением грузопотоков на внутреннем водном транспорте, в том числе и проходящих обработку в речных портах. Складывающиеся логистические цепочки по доставке и перевалке грузов не предусматривают участие внутреннего водного транспорта, по направлениям, где есть возможности освоения грузопотоков внутренним водным транспортом. Традиционные грузы для реки в большей степени передаются на железные дороги и автомобильный транспорт. На общем фоне ранее прогнозируемого роста грузопотоков на внутреннем водном транспорте не наблюдается и как следствие фактические объемы переработки грузов в речных

портах ниже запланированных объемов, предусмотренных в Транспортной стратегии в показателе «Перевалка грузов речными портами, млн тонн».

В сфере воздушного транспорта 2019 году введены в эксплуатацию после реконструкции (строительства) 2 взлетно-посадочных полосы (далее – ВПП) (Саратов, Шереметьево-3), реконструкция 2 ВПП (Хабаровск, Бомнак) завершена в полном объеме, однако для ввода их в эксплуатацию требуется корректировка проектной документации, которая в настоящее время осуществляется.

При этом ВПП в аэропорту Хабаровск не была введена в эксплуатацию в срок в связи с необходимостью проведения корректировки проектных решений 2015 года в части положения стартовой аварийно-спасательной станции и очистных сооружений, светосигнального оборудования аэродрома, приведения проектных решений в соответствие с действующими нормами (устройство технических средств охраны и видеонаблюдения периметра аэродрома).

Реконструкция ВПП Бомнак завершена в полном объеме, однако объект не был введен в эксплуатацию в 2019 году по причине отсутствия нормативного акта на земельный участок под реконструкцию объекта.

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

С начала 2019 года наблюдалось замедление роста мировой экономики, которое обусловлено эскалацией взаимных торговых противоречий, повышенной волатильностью финансовых рынков.

Вместе с тем в России в 2019 году промышленное производство увеличилось на 2,4 % (после 2,9 % в 2018 году). Добывающая и обрабатывающая промышленность внесли приблизительно равный вклад в динамику промышленного производства. В декабре темпы роста выпуска промышленности восстановились до уровня 2,1 % к уровню соответствующего месяца 2018 года. Ускорение роста произошло главным образом за счет обрабатывающих производств, в то время как показатели добывающей промышленности оставались на сравнительно низких уровнях в результате выполнения Россией обязательств в рамках соглашения ОПЕК+. Выпуск обрабатывающих отраслей в 2019 году увеличился на 2,3 % (2,6 % в 2018 году). Основными драйверами роста обрабатывающей промышленности стали пищевая промышленность, химическая отрасль и металлургия. Вместе с тем производство машиностроительной продукции по итогам года продемонстрировало отрицательную динамику.. Темпы роста выпуска пищевой промышленности в декабре достигли максимальных темпов роста с 2014 года (11,2 % г/г), что было обусловлено, в том числе, переработкой высокого урожая 2019 года. Кроме того, значимый вклад в улучшение динамики выпуска обрабатывающих отраслей внесла металлургия.

Рост добычи полезных ископаемых в течение года демонстрировал нисходящую тенденцию и в целом по итогам года составил 3,1 % (после 4,1 % в 2018 году). Последовательное снижение темпов роста (с 4,7 % г/г в 1 квартале 2019 года до 1,3 % г/г в 4 квартале 2019 года и 1,8 % г/г в декабре) было связано, в первую очередь, с ситуацией в нефтяной отрасли, на которую оказывало сдерживающее влияние выполнение Россией взятых на себя обязательств в рамках соглашения ОПЕК+. В результате годовые темпы роста производства сырой нефти и газового конденсата в 4 квартале 2019 перешли в отрицательную область, а в целом за год рост составил 1,0 %. На показателях газовой отрасли негативно отразились, во-первых, снижение экспортных поставок естественного природного газа и, во-вторых, снижение внутреннего потребления в осенне-зимний период. В декабре наблюдалось восстановление темпов роста промышленности.

Объем перевозок грузов транспортом общего пользования в 2019 году составил 7273,7 млн тонн (102,3 % к уровню 2018 года, что обусловлено прежде всего ростом объема грузоперевозок автомобильным транспортом (103,3 % млн тонн к уровню 2018 года).

В то же время, в отчетном периоде снизилась перевозка грузов на железнодорожном транспорте (-0,7 %). Основной вклад в указанное снижение внесли грузоемкие товарные группы: уголь, нефть и нефтепродукты. Вместе с тем отмечается рост погрузки минеральных строительных материалов (на 0,4 %), металлических руд (на 2,3 %), химических и минеральных удобрений (на 3,1 %).

В 2019 году перевозки грузов железнодорожным транспортом по путям общего пользования составили 1405,7 млн тонн (99,3 % к уровню 2018 года).

Снижение объема грузоперевозок железнодорожного транспорта на 0,7 % обусловлено, прежде всего, уменьшением перевозок в отчетный период нефтяных грузов, черных металлов, лесных и хлебных грузов.

При этом на железнодорожном транспорте в 2019 году достигнут рекордный объем перевозки контейнеров – более 5 млн ДФЭ. Основной драйвер роста рынка – международные перевозки. Так, в 2019 году объем железнодорожных контейнерных перевозок в транзитном сообщении вырос на 11 % (до уровня 618 тыс. ДФЭ).

В 2019 году грузооборот морских портов составил 840,3 млн тонн (102,9 % к уровню 2018 года).

Основным драйвером роста перевалки является увеличение экспорта сырьевых грузов. Доля экспортно-импортных грузов по итогам 2019 года составила 691 млн тонн (82,3 %), транзитных грузов 67,2 млн тонн (8 %). При этом перевалка каботажных грузов в 2019 году снизилась (88,1 % к уровню 2018 года), несмотря на наметившуюся тенденцию ее роста с 2014 по 2018 год.

Объем перевалки сухогрузов составил 376 млн тонн (-3%), наливных грузов – 464,2 млн тонн (+8,2 %).

Уменьшение объема перевалки сухогрузов через морские порты России обусловлено снижением перевалки зерна на 30,9 % до 38,6 млн тонн, черных металлов на 12,6 % до 26,7 млн тонн.

Перевалка наливных грузов увеличилась за счет перегрузки сырой нефти на 8,1 % до 276,1 млн тонн и сжиженного газа на 41,6 % до 32,8 млн тонн, объем перевалки нефтепродуктов составил 149,9 млн тонн (103,3 % к уровню 2018 года).

Перевалка грузов в контейнерах выросла в 2019 году до 56,5 млн тонн (105,4 % к уровню 2018 года).

Одним из дополнительных факторов роста перевалки в морских портах России является сокращение транзита экспортируемых грузов через порты стран Балтии и Украины. Так, транзит российских грузов через порты данных стран в период с 2011 года снизился со 104 млн т до 46 млн т, данные грузы были переключены в порты Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов.

В российских морских портах распределение грузов по географическому критерию не является равномерным ввиду особенностей расположения производственных мощностей и рынков сбыта. Большая часть угля переваливается в портах Дальнего Востока, грузы в контейнерах и минеральные удобрения – в основном в балтийских портах, зерно и металлы – в портах Азово-Черноморского бассейна.

По морским бассейнам в 2019 году лидирующее место по объему перегрузок продолжает сохранять Азово-Черноморский морской бассейн, в этом бассейне перегружается 30,7 % всего объема грузов. В Балтийском и Дальневосточном бассейнах перегружается 30,5 % и 25,4 % грузов соответственно, доля Арктического бассейна составляет 12,5 %, Каспийского – 0,9 %.

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 104,8 млн

тонн грузов, что на 13 % больше грузооборота 2018 года. Объем перевалки сухогрузов вырос до 31,7 млн тонн (+ 4 %), а наливных грузов увеличился до 73,1 млн тонн (+ 17 %).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов вырос на 4,1 % до 256,4 млн тонн, из них объем сухогрузов остался на уровне 2018 года и составил 110,2 млн тонн, наливных – 146,2 млн тонн (+ 7 %).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 258,1 млн тонн (- 5,2 %), в том числе перевалка сухогрузов снизилась до 96,1 млн тонн (-19,4 %), наливных – выросла до 162 млн тонн (+ 6 %).

В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 7,4 млн тонн грузов (+ 53,2 %), из них сухогрузов – 2,8 млн тонн (+ 4 %), наливных – 4,6 млн тонн (рост в 2 раза к уровню 2018 года).

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 213,5 млн тонн (+ 6,5 %), из них сухогрузов – 135,3 млн тонн (+ 8 %), наливных грузов – 78,2 млн тонн (+ 4 %).

В 2019 году объем перевозок по внутренним водным путям снизился до 108,1 млн тонн (на 7 % ниже уровня 2018 года).

В 2019 году объем перевозок морским транспортом сократился и на 12,1 % по сравнению с 2018 годом и составил 32,1 млн тонн. Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил 60 % против 77,04 % в 2018 году.

Снижение грузовой деятельности на внутренних водных путях России на фоне роста перевозок по прочим видам транспорта свидетельствует о переходе грузов с водного на наземные виды транспорта, в первую очередь железнодорожный. Причины заключаются в инфраструктурных ограничениях на внутренних водных путях, снижении перевозок строительных грузов (на них приходится более половины перевозок речным транспортом) и введении понижающих тарифов на перевозки железнодорожным транспортом нефтеналивных грузов в летний период на направлениях, дублирующих речные маршруты. Также в результате масштабного повышения стоимости судового топлива заметно увеличились издержки судоходных компаний. При этом одной из основных проблем отрасли остается старение флота и инфраструктуры.

В 2019 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте снизился на 10 тыс. тонн и составил 1,17 млн тонн, что ниже уровня 2018 года на 0,8 %.

Снижение объема перевозок грузов гражданской авиацией России отмечается в международном сегменте на 5,1 %, при этом во внутреннем сегменте отмечается рост объема перевозки грузов.

Тенденция снижения объема грузоперевозок воздушным транспортом связана с ростом стоимости авиационного топлива, банкротством и отзывом лицензий у ряда авиаперевозчиков (ВИМ-Авиа, Когалымавиа). Это привело к сокращению предложения транспортных услуг по перевозке грузов воздушным транспортом и в условиях этого дефицита наблюдается рост тарифов.

Следует отметить следующие негативные факторы, повлиявшие на динамику достижения Цели 2 Транспортной стратегии в отчетном периоде:

- низкие темпы обновления подвижного состава транспорта, сохраняющиеся в последние годы. Это в свою очередь препятствует росту конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международных рынках транспортных услуг;
- ограниченный доступ крупных российских транспортных компаний к дешевым кредитным ресурсам вследствие санкций иностранных партнеров, отсутствие доступа к дешевым кредитам отрицательно сказывается на темпах обновления подвижного состава, прежде всего флота морских и речных судов под российским флагом, а также парка грузовых автотранспортных средств;

- ввод в эксплуатацию новых регулярных контейнерных маршрутов, проходящих по коридору ТРАСЕКА в обход России, что приводит к росту международной конкуренции и снижению доли страны на рынке трансконтинентальных контейнерных перевозок;

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

- недостаточное развитие технического обслуживания и ремонта на автомобильном транспорте общего пользования, низкий уровень обновления парка, что усиливает процессы старения подвижного состава, ухудшения его технического состояния;

- высокие темпы роста стоимости топлива и коммунальных тарифов, опережающие рост инфляции, которые приводят к увеличению себестоимости транспортных услуг, снижению спроса на транспортные перевозки. Также росту себестоимости транспортных услуг способствует и упразднение субъектами ранее действовавших налоговых льгот Российской Федерации по уплате налога на отдельные категории имущества организаций;

- уменьшение основной грузовой базы речных портов России – снижение объемов переработки нерудных стройматериалов и доли перевозок строительных грузов, что привело к сокращению объемов перевалки грузов в речных портах.

Отмечаются положительные факторы, позитивно повлиявшие на реализацию Цели 2 в отчетный период:

- продолжение процесса цифровизации международных автомобильных грузовых перевозок и участие России в этом процессе. В частности, Российская Федерация присоединилась к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (постановление Правительства Российской Федерации от 30 января 2018 г. № 83), 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;

- 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; это оказало положительное влияние на динамику роста доли объемов доставки грузовых отправок в нормативные или договорные сроки;

- работа по обновлению парка подвижного состава, проводимая ОАО «РЖД», вывод из эксплуатации старогодных вагонов и локомотивов. Пополнение новым подвижным составом с повышенными тяговыми характеристиками привело к снижению ограничений пропускной и провозной способности участков и направлений на железных дорогах, что оказало, безусловно, позитивное влияние на динамику скорости доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом.

Достижение положительного финансового результата деятельности предприятий транспортного комплекса является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешное выполнение Цели 2

Транспортной стратегии.

Сальдированный финансовый результат деятельности транспортного комплекса за 2019 год увеличился на 218,1 млрд руб. по сравнению с прошлым годом и составил 831,2 млрд руб. (или 135,6 %). 1968 транспортных организаций получили прибыль в размере 934,5 млрд руб., что составило 130,5 % от прибыли за 2018 год, а 813 организаций имели убыток на сумму 103,3 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 70,8 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций транспорта на 1 января 2020 года составила 1851,1 млрд руб. (в том числе просроченная – 68,6 млрд руб. или 3,7 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1537,7 млрд руб. (в том числе просроченная – 46,8 млрд руб. или 3,1 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 20,4 %, что немного превышает допустимое значение (10 %).

Задолженность по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 1 января 2020 года 3066,4 млрд руб., в том числе просроченная составляет 42,9 млрд руб., или 1,4 % от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности проданных товаров, работ, услуг за 2019 год составил 7,1 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 113,5 % – к коммерческим и управленческим расходам, 6,6 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций за 2019 год увеличился на 37,3 млрд руб. по сравнению с прошлым годом и составил 194,8 млрд руб. 126 организаций получили прибыль в размере 195,4 млрд руб. (121,7 %), а 33 организации имели убыток на сумму 0,62 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 79,2 % от общего числа организаций, в том числе 77,8 % – по грузовым перевозкам, 85,3 % – по междугородним и международным перевозкам пассажиров и 80,0 % – по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении.

Темп роста финансового результата за 2019 год по сравнению с соответствующим периодом прошлого года составил 124,8 % по организациям, занимающимся перевозками грузов, 114,5 % – по междугородним и международным пассажирским перевозкам. При этом по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении этот показатель составил 70,1 % и в целом по предприятиям железнодорожного транспорта – 123,7 %.

Кредиторская задолженность на 1 января 2020 года составила 616,2 млрд руб. (в том числе просроченная – 7,8 млрд руб. или 1,3 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 366,4 млрд руб. (в том числе просроченная – 6,6 млрд руб. или 1,9 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 68,2 %, что превышает допустимое значение (10 %). Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятия. Особенно в неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся перевозкой пассажиров в пригородном сообщении, где кредиторская задолженность превышает дебиторскую в 4,1 раза.

Задолженность по полученным кредитам и займам в целом по железнодорожному транспорту составила по состоянию на 1 января 2020 года 1620,4 млрд руб., в том числе по междугородним и международным перевозкам пассажиров 81,3 млрд руб., по перевозкам грузов 1539,1 млрд руб. Просроченной задолженности по кредитам и займам нет.

Уровень рентабельности предприятий железнодорожного транспорта составил

8,9 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 131,4 % – к коммерческим и управленческим расходам, 8,2 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Организации в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта за 2019 год показали отрицательный сальдированный финансовый результат в размере 19,0 млрд рублей.

Прибыль в размере 31,8 млрд руб. получили 704 организации, что составило 106,5 % по сравнению с 2018 годом, а 442 организации имели убыток на сумму 50,8 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 61,4 % от общего числа организаций. Положительных результатов за этот период добились только организации, занимающиеся грузовыми перевозками (однако сальдированный результат составил 46,3 % по сравнению с прошлым годом) и перевозками пассажиров в международном сообщении (116,0 %).

Кредиторская задолженность по организациям на 1 января 2020 года составила 298,9 млрд руб. (в том числе просроченная – 19,8 млрд руб. или 6,6 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 200,4 млрд руб. (в том числе просроченная – 7,4 млрд руб. или 4,1 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 49,2 %, что значительно превышает минимально допустимое значение (10 %). Такое соотношение негативно влияет на финансовую устойчивость предприятий в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Задолженность предприятий по полученным кредитам и займам составила по состоянию на 1 января 2020 года 172,1 млрд руб., в том числе просроченная – 0,27 млрд руб., или 0,2 % от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности (убыточности) организаций автомобильного и городского пассажирского транспорта составил минус 4,8 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, минус 74,3 % – к коммерческим и управленческим расходам, минус 5,0 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг

Организации в сфере морского транспорта за 2019 год показали отрицательный сальдированный финансовый результат в размере 7,0 млрд рублей.

Прибыль в размере 11,6 млрд руб. получили 47 организаций (рост по сравнению с 2018 годом составил 105,3 %), а 26 организаций имели убыток на сумму 18,7 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 64,4 % от общего числа организаций, в том числе 66,2 % – по грузовым перевозкам, 50,0 % – по перевозкам пассажиров.

Кредиторская задолженность организаций морского транспорта составила 76,1 млрд руб. (в том числе просроченная – 16,4 млрд руб. или 21,6 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 58,1 млрд руб. (в том числе просроченная – 1,4 млрд руб. или 2,4 % в общем объеме задолженности).

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 130,9 %, в том числе по организациям, занимающимся перевозкой грузов – 131,6 %, перевозкой пассажиров – 78,7 %, что говорит о стабильности предприятий морского транспорта, занимающихся перевозкой пассажиров.

Задолженность по полученным кредитам и займам организаций составила по состоянию на 1 января 2020 года 105,3 млрд руб., в том числе просроченная – 14,1 млрд руб., или 13,4 % от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности проданных предприятиями морского транспорта товаров, работ, услуг за 2019 год составил 4,1 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 76,8 % – к коммерческим и управленческим расходам.

Организации в сфере внутреннего водного транспорта за 2019 год показали

положительный сальдированный финансовый результат в размере 13,4 млрд руб. (122,4 % по сравнению с прошлым годом). 60 организаций получили прибыль в размере 15,2 млрд руб., (126,6 % от показателя 2018 года), а 28 организаций имели убыток на сумму 1,7 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 68,2 % от общего числа организаций, в том числе 70,8 % – по грузовым перевозкам, 56,3 % – по перевозкам пассажиров.

Кредиторская задолженность организаций на 1 января 2020 года составила 21,0 млрд руб. (в том числе просроченная – 1,1 млрд руб. или 5,2 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 19,1 млрд руб., в том числе просроченная – 1,3 млрд руб. или 7,3 % в общем объеме задолженности.

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 10,1 %.

Задолженность по полученным кредитам и займам внутреннего водного транспорта составила 45,0 млрд руб., в том числе просроченная – 0,11 млрд руб., или 0,3 % от общего объема задолженности.

Уровень рентабельности предприятий составил 3,5 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 49,0 % – к коммерческим и управленческим расходам, 3,4 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности по организациям в сфере воздушного транспорта за 2019 год увеличился на 21,6 млрд руб. по сравнению с прошлым годом и составил 46,1 млрд руб. (или 187,8 %). 73 организации получили прибыль в размере 60,4 млрд руб. (рост на 40,7 % по сравнению с 2018 годом), а 28 организаций имели убыток на сумму 14,3 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 72,3 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций, занимающихся воздушными перевозками на 1 января 2020 года составила 305,9 млрд руб., в том числе просроченная – 13,4 млрд руб. или 4,4 % в общем объеме задолженности. Дебиторская задолженность – 312,9 млрд руб., в том числе просроченная – 10,9 млрд руб. или 4,0% в общем объеме задолженности.

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской значительно превышает допустимый уровень и составило 97,8 %.

Задолженность организаций по полученным кредитам составила по состоянию на 1 января 2020 года 277,8 млрд руб., в том числе просроченная 24,5 млрд руб. Удельный вес просроченной задолженности составил 8,8 %.

Уровень убыточности организаций воздушного транспорта составил 0,6 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 11,4 % – к коммерческим и управленческим расходам, 0,6 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта за 2019 год увеличился на 182,7 млрд руб. по сравнению с прошлым годом и составил 602,9 млрд руб., что составляет 73,5 % от общего результата деятельности по всему транспортному комплексу.

Прибыль в размере 620,0 млрд руб. получили 958 организаций, что составило 134,8 % от прибыли 2018 года. Удельный вес прибыльных организаций составил 78,9 % от общего числа организаций.

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 91,8 %, что говорит о стабильности предприятий, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью.

Уровень рентабельности транспортных организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта, за 2019 год составил 17,4 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 257,1 %

– к коммерческим и управленческим расходам, 14,8 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций, занимающихся строительством объектов транспортной инфраструктуры.

В 2019 году транспортные предприятия, занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений получили положительный финансовый результат в объеме 25,9 млрд руб.

По итогам деятельности 471 транспортной организации, занимающейся инфраструктурным строительством, была получена прибыль размере 53,1 млрд руб. (+45,8 %), убыток 159 организаций составил 27,2 млрд руб. Удельный вес прибыльных организаций составил 74,8 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность указанных организаций на 1 января 2020 года составила 637,7 млрд руб., в том числе просроченная – 21,0 млрд руб. (3,3 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 522,0 млрд руб., в том числе просроченная – 28,4 млрд руб. (4,7 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 22,2 %, что превышает допустимое значение (10 %).

По состоянию на 1 января 2020 года задолженность строительных организаций в сфере транспорта по полученным кредитам и займам составила 433,1 млрд руб., в том числе просроченная – 38,5 млрд руб. (8,9 % от общего объема задолженности).

Уровень рентабельности составил 6,3 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 139,7 % – к коммерческим и управленческим расходам, 5,9 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

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

В 2019 году оборот всех предприятий транспортного комплекса, включая занятых строительством автомобильных, железных дорог и прочих инженерных сооружений, составил 11486,5 млрд рублей, что на 13,0 % выше, чем за 2018 год (5,71 % от общего объема оборота организаций по всем видам экономической деятельности в целом по стране).

Из оборота транспортного комплекса за 2019 год:

– оборот по организациям железнодорожного транспорта составил 2520,4 млрд рублей (106,6 % г/г, 21,9 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 2190,2 млрд рублей (86,9 % от всех перевозок железнодорожным транспортом);

– оборот по организациям автомобильного транспорта – 1861,3 млрд рублей (130,5 % г/г, 16,2 %, от общего оборота транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок – 1366,6 млрд рублей или 73,4 % от всех перевозок автомобильным транспортом, против 66,2 % за 2018 год;

– оборот организаций морского транспорта составил 161,2 млрд рублей (97,2 % г/г, 1,4 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 153,1 млрд рублей или 1,33 %, что составляет 95,0 % (93,1 % за 2018 года) от всех перевозок морским транспортом;

– оборот организаций внутреннего водного транспорта – 105,5 млрд рублей (101,4 % г/г, 0,92 % от общего оборота транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 94,0 млрд рублей (89,1 % от всех перевозок внутренним водным транспортом);

– оборот организаций воздушного транспорта – 1588,5 млрд рублей (111,8 % г/г, 13,8 % от общего оборота транспортного комплекса). В данном виде деятельности 11,8 % приходится на перевозки грузов, оборот которых составляет 187,6 млрд рублей.

На вспомогательную транспортную деятельность всего приходится 31,9 % от общего оборота транспортного комплекса или 3659,7 млрд рублей.

Оборот организаций, занятых строительством автомобильных, железных дорог, водных сооружений, увеличился в 2019 году по сравнению с 2018 годом на 4,1 % и составил 1589,8 млрд рублей или 13,8 % от общего объема оборота транспортного комплекса.

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

В соответствии с отчетными данными за 2019 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 13,5 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране или 1928,3 млрд рублей, что на 9,9 % выше, чем за 2018 год.

В целом, с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 121,4 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций всего транспортного комплекса составляет 2049,7 млрд рублей.

Рост объема инвестиций в основной капитал по сравнению с прошлым годом произошел по организациям, осуществляющим перевозки на внутреннем водном транспорте, в 2,4 раза; на воздушном транспорте на – 60,0 %; на железнодорожном транспорте – на 45,3 %; на автомобильном транспорте – на 12,8 %.

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 65,5%, также по организациям в сфере вспомогательной транспортной деятельностью, где инвестиции составили 96,3 %.

Индекс физического объема инвестиций в основной капитал по организациям, занимающимся грузовыми перевозками, за 2019 год увеличился: на железнодорожном транспорте до 147,4 %; на внутреннем водном транспорте до 223,2 %. Падение этого показателя произошло: на морском транспорте – до 59,6 %; на воздушном транспорте – до 86,4 %; на автомобильном транспорте – до 67,7 %.

Из общего объема инвестиций в основной капитал транспортного комплекса за 2019 год инвестиции составили по организациям:

- железнодорожного транспорта – 526,8 млрд рублей (27,3 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 423,2 млрд рублей, что составляет 80,5 % от всех инвестиций железнодорожного транспорта;

- морского транспорта – 26,0 млрд рублей (1,3 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 25,7 млрд рублей (что составляет 99,2 % от всех инвестиций морского транспорта);

- внутреннего водного транспорта – 8,7 млрд рублей (0,5 % от всех инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 7,8 млрд рублей (89,3 % от всех инвестиций во внутренний водный транспорт);

- автомобильного транспорта – 383,2 млрд рублей (19,9 %, от всех капиталовложений в транспортный комплекс), в том числе в разрезе грузовых перевозок 55,2 млрд рублей, что составляет 14,4 % от всех инвестиций автомобильного транспорта;

- воздушного транспорта – 31,7 млрд рублей (1,6 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса). На грузовые перевозки здесь приходится 5,8 % или 1,8 млрд рублей.

Индекс физического объема инвестиций в основной капитал по организациям,

занимающимся пассажирскими перевозками, за 2019 год увеличился: на морском транспорте – в 6,5 раза; на внутреннем водном транспорте – до 189,0 %; на воздушном транспорте – до 155,5 %; на железнодорожном транспорте пригородного сообщения – до 172,7 %.

Кроме того в 2019 году инвестиции в основной капитал по организациям транспортного комплекса, занимающимся строительством, составили 121,4 млрд рублей (91,7% по сравнению с 2018 годом), в том числе строительством автомобильных и железных дорог – 118,2 млрд рублей, что составляет 97,3 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом на строительство (из них 86,6 % приходится на автомобильные дороги и магистрали, 8,7 % на железные дороги и метро, 4,7 % на мосты и тоннели) и строительством водных сооружений – 3,3 млрд рублей (или 2,7%), (из них 41,2 % приходится на гидротехнические сооружения).

Источники финансирования инвестиций в основной капитал в соответствии с данными официальной формы Росстата П-2 составили 1294,8 млрд рублей, рублей или 9,1 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране, в том числе 627,4 млрд рублей или 48,5 % составляют собственные средства организаций и 667,4 млрд рублей или 51,5 % – привлеченные, из них бюджетные средства составляют 68,1 % или 454,3 млрд рублей.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение составил в 2019 году 35,1 %, в том числе из федерального бюджета – 11,1 %, из бюджетов субъектов Российской Федерации – 23,5 %, из местных бюджетов – 0,5 %. По видам транспорта бюджетные средства распределились следующим образом: 9,5 млрд рублей на железнодорожный, 294,4 млрд рублей на прочий пассажирский, 0,80 млрд рублей на водный, 2,4 млрд рублей на воздушный. На складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность было выделено 146,8 млрд рублей.

Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил в 2019 году 840,5 млрд рублей или 64,9 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по организациям транспортного комплекса. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 74,7 %, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 56,1 %, прочего пассажирского транспорта – 87,7 %, водного транспорта – 82,7 %, воздушного транспорта – 95,5 %. Этот показатель по вспомогательной транспортной деятельности и складскому хозяйству составил 84,3 %

Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 5,5 % от общего объема соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 20,2 %.

Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса составили 213,1 млрд рублей (или 26,3 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 33,0 млрд рублей – кредиты банков; 34,1 млрд рублей – заемные средства других организаций; 2,8 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 143,1 млрд рублей – прочие средства. По видам транспорта привлеченные внебюджетные средства распределились следующим образом: 130,6 млрд рублей на железнодорожный, 4,0 млрд рублей на прочий пассажирский, 5,7 млрд рублей на водный, 3,1 млрд рублей на воздушный. На складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность пришлось 57,0 млрд рублей

Уровень результатов, достигнутых за 2019 год по Цели 2, свидетельствует о корректности подходов Минтранса России к реализации Транспортной стратегии

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

Реализация Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в отчетном периоде характеризуется следующими факторами.

Пассажирооборот транспорта общего пользования составил в 2019 году 624,5 млрд пасс.-км (106,6 % к уровню 2018 года) (с учетом оценки городского электрического транспорта). Положительные тенденции роста пассажирооборота в 2019 году наблюдались на воздушном транспорте (112,6 %) и железнодорожном транспорте (103,2 %).

Положительная динамика пассажирооборота и транспортной подвижности населения обусловлена мерами государственной поддержки социально-значимых перевозок.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта (Индикатор 3.1) в 2019 году по сравнению с прошлым годом увеличилась на 100 пасс.-км на 1 чел. в год и составила 8600 пасс.-км на 1 чел. в год. В 2014-2018 годах наблюдалось снижение динамики роста заработной платы и располагаемых доходов населения, что привело к замедлению темпов роста транспортной мобильности граждан. Рост располагаемых доходов на душу населения в 2019 году не компенсировал предшествующего снижения и был достигнут почти полностью благодаря увеличению объемов пассажирских авиаперевозок.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте (Индикатор 3.1.1) за 2019 год снизилась по сравнению с 2018 годом на 124,3 пасс.-км на 1 чел. в год и составила 5171,8 пасс.-км на 1 чел. в год.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте продолжила снижаться вследствие переключений пассажиропотоков между видами транспорта. Среди основных причин переключений – открытие новых станций метрополитена и пересадочных узлов в Москве и Санкт-Петербурге, запуск в ноябре 2019 года Московских центральных диаметров (МЦД-1 и МЦД-2).

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования (Индикатор 3.1.1.1) в 2019 году составила 830,0 пасс.-км на 1 чел. в год, что на 10 пасс.-км на 1 чел. в год меньше, чем за 2018 год.

В 2019 году продолжилась тенденция оттока пассажиров с общественного автомобильного транспорта на личные автомобили, несмотря на рост привлекательности систем городского пассажирского транспорта и сервисов такси, особенно в крупных российских агломерациях.

Кардинальное улучшение дорожных условий, особенно в Европейской части страны, повышало привлекательность использования личных автомобилей для совершения, как маятниковых трудовых поездок, так и поездок в туристических целях.

Вместе с тем, в Москве тенденция «приватизации поездок» была противоположной. Удобный общественный транспорт, парковочная политика, высокая конкуренция в секторе таксомоторных услуг, а также рост услуг каршеринга позволили вернуть часть пассажиропотока на общественный транспорт. В частности, в 2019 году был зафиксирован двукратный рост популярности каршеринга в Москве, общее число перевезенных пассажиров в этом секторе услуг превысило в 2019 году 47 млн человек. Это стало положительным фактором, сдерживающим общий спад транспортной мобильности (подвижности) населения на автомобильном транспорте общего пользования.

Увеличение транспортной мобильности (подвижности) населения на 1 человека

в год на железнодорожном транспорте (Индикатор 3.1.2) в 2019 году на 3 % было вызвано ростом пассажиропотоков на ряде направлений, таких как Центр – Юг в период летних отпусков, а также Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом, в т.ч. скоростными поездами «Сапсан». Кроме этого, увеличились объемы перевозок пассажиров в пригородном сообщении, в первую очередь, в Московской агломерации.

Продолжила расти в 2019 году транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте (Индикатор 3.1.3) на 12 % к уровню 2018 года.

Основным фактором увеличения транспортной мобильности на воздушном транспорте явился рост пассажирооборота на международных авиалиниях в сообщении со странами дальнего зарубежья (Турция, Китай, государства ЮВА страны ЕС). В меньшей степени на рост мобильности населения повлияло увеличение пассажирооборота на внутренних авиалиниях.

Вместе с тем, снижение объемов пассажирокилометровой работы на местных авиалиниях стало фактором, сдерживающим транспортную мобильность российских граждан на воздушном транспорте в 2019 году.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро (Индикатор 3.1.4) в 2019 году составила 309,0 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,1 пасс-км больше, чем в 2018 году. Рост подвижности населения на метро произошел преимущественно за счет увеличения числа станций в на линиях подземки в Москве и Санкт-Петербурге (в Москве были открыты 14 станций, в т.ч. 4 – на новой Некрасовской линии, в Петербурге – 3 станции – «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары»), вследствие чего произошел прирост средней дальности поездки и пассажирооборота.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте (Индикатор 3.1.6) в 2019 году составила 3,77 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,12 пасс-км на 1 чел. в год меньше, чем за аналогичный период 2018 года. Причиной снижения стало то, что в аналогичном периоде прошлого года была достигнута высокая база, связанная с ростом пассажирооборота на линиях прогулочного судоходства в период проведения Чемпионата мира по футболу. Серьезным сдерживающим фактором в 2019 году стал рост стоимости речных круизов вследствие увеличения цен на топливо.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте (Индикатор 3.1.7) в 2019 году составила 0,368 пасс-км на 1 чел. в год, что на 0,022 пасс-км меньше, чем за аналогичный период 2018 года. Снижение пассажирооборота на местных линиях, особенно в Азово-Черноморском бассейне стало ключевым фактором, сдерживающим мобильность населения на морском транспорте.

Индекс гуманитарности транспортной системы, который представляет собой отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта (Индикатор 3.2) в 2019 году составил 0,42, что на 0,005 больше, чем за аналогичный период 2018 года. Увеличение показателя гуманитарности транспортной системы произошло вследствие опережающего роста пассажирооборота на воздушном транспорте.

Рост Индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправления пассажиров на 1 чел. в год)» на 10 % происходил за счет увеличения провозной емкости российских авиаперевозчиков на основных международных и внутренних маршрутах, чему способствовали пополнение флота воздушных судов и, как следствие, рост предложения на внутренних и международных воздушных линиях.

Российские авиакомпании в 2019 году перевезли более 128,1 млн пассажиров

(116,2 млн пассажиров в 2018 году, темп роста 10,3 %).

С 2013 года ведется непрерывное совершенствование правил и механизмов субсидирования региональных авиаперевозок, с 2019 года программа государственной поддержки региональных перевозок и развития маршрутных авиасетей (постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242) реализуется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), что позволило в значительной мере изменить сложившиеся тенденции и достичь значительного улучшения операционных показателей отрасли.

Реализация указанных мер позволила увеличить объем внутренних воздушных перевозок более чем в 3 раза за период 2009 – 2019 гг. (с 22,5 до 73 млн пассажиров). С 2015 года перевозки на ВВЛ восстановили свое преобладание в структуре перевозок российских авиакомпаний.

Значительно возросла доля воздушного транспорта в пассажирообороте страны – с 33,2 % в 2011 году до 51 % в 2018 году.

Развитие государственных систем субсидирования авиаперевозок способствовало ускорению темпов роста региональных перевозок минуя Москву: за период 2009 – 2019 гг. они выросли почти в 4 раза (с 5,26 до 19,21 млн пассажиров).

Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта (Индикатор 3.4) в 2019 году возросла на 2,7, что было вызвано исключительно увеличением пассажирооборота воздушного транспорта.

Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года (Индикатор 3.5) составил 23,1 %, что на 3,87 % больше чем в аналогичном периоде 2018 года. Он произошел, в первую очередь, в агломерациях и крупнейших городах Российской Федерации, в значительной степени этот прирост перевозок был обеспечен в 2019 году Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК), которой было перевезено на 1 % больше, чем за 2018 год.

На рост пассажиропотока влияли многие факторы, в том числе системная работа над созданием сервисов для комфорта и удобства каждой поездки. За последние полгода ЦППК запустила поезда для МЦД «Иволга» на участке Подольск – Царицыно, существенно расширила доступ для пассажиров к оплате проезда с помощью мобильных приложений. На рост пассажиропотока существенно повлиял запуск железнодорожного сообщения на участках МЦД-1 и МЦД-2.

Компания назначала дополнительные электропоезда и вводила в маршруты дополнительные остановки в праздники и во время проведения масштабных фестивалей. На ряде станций перед началом дачного сезона компания открыла сезонные кассы. Значимым событием 2019 года стало открытие остановочного пункта «Инновационный центр» на Белорусском направлении».

Произошел также рост пассажиропотока на линиях «Аэроэкспресса». Услугами компании воспользовались 12,2 млн пассажиров, что на 0,1 млн больше показателя 2018 года. При этом доля компании в перевозках пассажиров в аэропорты составила 12 %.

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) (Индикатор 3.7) составил 3221 единиц, что на 335 единиц больше чем в 2018 году. Поступательное строительство участков автомобильных дорог в 2019 году, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке (например, открытие самого большого в Республике Саха (Якутия) мостового перехода через реку Марха на 756-м км федеральной трассы А-331 «Виллюй», а также 6,5 км подходов к мосту,

открытие движения по реконструированному участку со 150-го км по 158-й км федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт» и др.) стало положительным фактором для роста данного индикатора.

Увеличение доли 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 (Индикатор 3.9) было связано с ростом объемов перевозок авиакомпаниями «Азимут», «Аврора» и др., осуществляющими прямые полеты между российскими городами. Другим фактором стал опережающий рост перевозок в места массового отдыха туристов в России, Турции, Таиланде, ОАЭ, Болгарии и других странах. Таким образом, растущая динамика выездного туризма из российских регионов минуя Москву, определила рост значения данного индикатора.

В настоящее время маршрутная сеть авиаперевозок России сформирована на базе 23 узловых федеральных и региональных узловых аэропортов, включая также аэропорты Москвы, более 220 региональных и местных аэропортов и более 2 000 посадочных площадок.

Вся сеть аэропортов объединена 1432 маршрутами, базой являются 97 магистральных маршрута, соединяющие центры регионов и крупнейшие агломерации в них с Москвой. 767 маршрутов в сети обеспечивают связанность субъектов между собой и 568 относятся к местным авиамаршрутам внутри субъектов Российской Федерации. При этом для обеспечения связности маршрутной сети на территории всей территории Российской Федерации, включая удаленные и труднодоступные регионы, особое значение имеет развитие местных авиаперевозок.

Вместе с тем, снижение объемов пассажирокилометровой работы на местных авиалиниях стало фактором, сдерживающим транспортную мобильность российских граждан на воздушном транспорте в 2019 года.

На фоне двукратного роста объемов внутренних воздушных перевозок за последние 5 лет сегмент местных авиаперевозок вырос всего на 7 %, а в последние 2 года сокращается, при этом основополагающим фактором торможения развития местных авиаперевозок остается низкая платежеспособность населения и дефицит бюджетов субъектов Российской Федерации. Низкая авиационная подвижность населения в труднодоступных регионах связана, прежде всего, с проблемой себестоимости авиаперевозок в сравнении с уровнем доходов населения.

Значительная часть внутренних местных и региональных перевозок в труднодоступных регионах осуществляется через аэропорты с малой интенсивностью пассажиропотоков, входящие в состав федеральных казенных предприятий (ФКП), охватывающих 73 аэропортов местных воздушных линий и 15 посадочных площадок в 7 ФКП в Дальневосточном, Сибирском и Северо-Западном федеральных округах.

За последние пять лет парк воздушных судов всех российских авиакомпаний вырос на 178 единиц техники – с 2014 единицы в 2015 году до 2192 единицы в 2019 году, из них: количество самолетов, эксплуатируемых российскими авиакомпаниями, за период с 2015 года по 2019 год выросло с 1119 единиц до 1301 единицы;

В связи с реализацией в Российской Федерации проектов в сфере импортозамещения, растет количество эксплуатируемых авиакомпаниями отечественных воздушных судов, в частности самолетов RRJ-95 (Sukhoi Superjet 100), число которых в российских авиакомпаниях достигло 105 единиц, в том числе выросло до 31 единицы в дальних регионах страны (ДФО, СФО, УФО, СЗФО).

По мере роста авиаперевозок обостряется проблема дефицита летных кадров

пилотов, что связано с ежегодным недофинансированием летных учебных заведений.

Средний возраст пассажирских вагонов (Индикатор 3.10.1) в 2019 году составил 17,4 лет, что на 0,2 года меньше, чем в 2018 году. Снижение среднего возраста пассажирских вагонов произошло в основном вследствие закупок ОАО «ФПК» на Тверском вагоностроительном заводе в 2019 году нового подвижного состава, в т.ч. купейных вагонов по принципу «двухвагонного сцепа» при одновременном списании старых пассажирских вагонов.

Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава (Индикатор 3.10.2) составил 18,8 лет, что на 0,8 года больше по отношению с предшествующим годом. Поддержание в требуемом состоянии старого моторвагонного подвижного состава путем проведения серий капитальных ремонтов привело к увеличению среднего возраста пригородных поездов. В то же время продолжается обновление подвижного состава на ряде дорог (Московская, Западно-Сибирская и др.). Новые электропоезда удовлетворяют техническим требованиям ЕАЭС.

Средний возраст пассажирских локомотивов (Индикатор 3.10.3) составил 18,2 лет, что на 0,4 года меньше, чем в 2018 году. Положительной динамике индикатора способствовало выбытие наиболее возрастных тепловозов и электровозов, а также приобретение новых локомотивов.

Средний возраст пассажирских самолетов (Индикатор 3.10.5) в 2019 году составил 16,1 года, что на 0,8 года больше, чем в 2018 году. Средний возраст пассажирских самолетов продолжил расти, что было связано с завершением в 2018 году плановых поставок новых воздушных судов «Сухой-Суперджет-100» российским авиакомпаниям. В 2019 году имели место лишь единичные поставки новых воздушных судов, зарегистрированных в российском регистре.

Средний возраст пассажирских морских судов (Индикатор 3.10.6) в 2019 году составило 30 лет, что на 1 год меньше среднего возраста пассажирских морских судов в аналогичном периоде прошлого года. Улучшение значения индикатора было вызвано спуском на воду нескольких круизных судов, в частности:

- 11 сентября 2019 года компания «Водоходь» спустила на воду новейшее круизное судно проекта PV300 «Мустай Карим». Торжественная церемония состоялась в Нижнем Новгороде на заводе «Красное Сормово», где теплоход был заложен в марте 2017 года еще под первоначальным названием «Князь Владимир»;
- 24 мая 2019 года на судостроительном заводе «Лотос» (Астраханская область) состоялся спуск на воду круизного пассажирского судно «Петр Великий», строящегося по проекту PV300VD.

Средний возраст пассажирских речных судов (Индикатор 3.10.7) в 2019 году составило 40 лет, что на 2 года больше, чем в 2018 году. Отсутствие поставок новых речных пассажирских судов в 2019 году стало фактором дальнейшего старения речного пассажирского флота.

Таким образом, среди положительных факторов, повлиявших на рост Индикаторов по Цели 3 в 2019 году, могут быть названы:

- рост пассажирооборота воздушного транспорта, повлиявший на общий индекс подвижности населения страны и гуманитарности транспортной системы;
- открытие новых станций метрополитена в Москве и Санкт-Петербурге, запуск МЦД-1 и МЦД-2;
- 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, «Аэроэкспрессом»;

- растущий спрос на железнодорожные перевозки на ряде направлений, таких как Центр-Юг, а также Москва – Санкт-Петербург, в т.ч. поездами «Сапсан»;

Среди отрицательных факторов, повлиявших на рост Индикаторов по Цели 3 в 2019 году, наибольшее значение имели:

- продолжающийся отток пассажиров с общественного пассажирского транспорта на личные автомобили, в т.ч. для целей внутрироссийского туризма;
- снижение объемов авиаперевозок пассажиров на местных авиалиниях, что является сдерживающим фактором роста транспортной мобильности российских граждан;
- слабые финансовые возможности российских судовладельцев по обновлению морского пассажирского флота;
- рост стоимости речных пассажирских круизных перевозок вследствие роста стоимости судового топлива.

Реализация Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны» в отчетном периоде характеризуется следующими факторами.

Экспорт транспортных услуг (Индикатор 4.1) в 2019 году составил 18,5 млрд долларов США, что на 3,6 % меньше, чем в 2018 году. Основной причиной снижения индикатора в 2019 году стало снижение экспорта услуг воздушного транспорта, в т.ч. по пассажирским перевозкам на 4,6 % относительно уровня 2018 года, и на 26,5 % - по грузовым перевозкам. Снижение объемов перевозок грузов из Китая в Европу через российские аэропорты, ставшее причиной сокращения объема экспорта услуг воздушного транспорта, в свою очередь, было вызвано последствиями торговых войн между США и Китаем, общим снижением деловой активности и экспансией ближневосточных авиакомпаний на рынок перевозок грузов между Европой и Азией с использованием альтернативных существующему транссибирскому маршруту южным воздушным коридорам.

К числу отрицательных факторов также следует добавить сокращение объемов экспорта вспомогательных услуг морского транспорта (на 5,7 % по сравнению с аналогичным показателем 2018 года), а также значительный спад экспорта услуг автомобильного транспорта в сфере грузовых перевозок (на 43,4 %).

Вместе с тем положительными факторами в сфере торговли транспортными услугами в 2019 году стал рост объемов экспорта услуг в сфере грузовых перевозок на морском и железнодорожном транспорте.

Рост транзитных перевозок грузов по транспортным коммуникациям страны железнодорожным транспортом (Индикатор 4.2.1), на 0,59 %, в т.ч. в контейнерах в 20-футовом эквиваленте (Индикатор 4.2.1.1) в 2019 году продолжился вследствие увеличения объемов поставок угля с казахстанских месторождений на мировые рынки через территорию России (на долю угля в 2019 года приходилось примерно четверть от общего объема транзита). Продолжилась тенденция роста объемов транзитных перевозок контейнеров из Китая в Европу и обратно.

Только компаний ОТЛК-ЕРА, на которую в 2019 году приходилось 87 % от общего объема контейнерного транзита через Россию, было перевезено 333 тыс. ДФЭ, что на 18,7 % больше, чем в 2018 году. Расширилась и география перевозок компании в странах Евросоюза в 2019 г. – появились 11 новых европейских центров формирования транзитных контейнеропотоков.

Среди мер по созданию благоприятных условий для привлечения транзитных грузопотоков на российские транспортные коммуникации в 2019 года могут быть названы:

- рост маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов;

– продолжение успешной реализации Семистороннего соглашения железных дорог Германии, Беларуси, Польши, России, Казахстана, Монголии и Китая об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, в рамках которого была разработана и внедрена технология пограничного пропуска контейнерных поездов «2 на 1» и «3 на 2» длиной до 84 условных вагонов, благодаря чему обеспечивается эффективное использование пропускных способностей железнодорожной сети;

– продолжение начатого в 2018 году эксперимента по отправке контейнеров по Транссибу блок-поездами с «гибкой» длиной от 57 условных вагонов, при стандартной длине грузового поезда – 71 условный вагон;

– запуск АО «ОТЛК ЕРА» технологии отправки монопоездов из Китая, что подразумевает формирование контейнерных поездов по принципу погрузки груженых/порожних крупнотоннажных контейнеров, оформленных в адрес одного европейского перевозчика, что позволяет обеспечить ускоренный перегруз, прием и передачу контейнерных поездов на пограничных переходах по стыкам колеи 1520мм/1435мм;

– расширение использования цифровых инструментов при осуществлении железнодорожных транзитных перевозок грузов, в частности автоматизированных систем предварительной передачи информации о товарах таможенным органам, что позволяет помещать товары под процедуру транзита еще до их ввоза в Россию, а также совершать иные таможенные операции. Такая технология позволяет обеспечить обработку документов на весь поезд таможенными органами на границе в течение 1,5-2 часов;

– гибкая тарифная политика – на российских железных дорогах в 2019 году уровень тарифов на транзитные перевозки грузов сохранен на уровне 2018 года. При этом скидки к уровню базовых тарифов за использование инфраструктуры в зависимости от направления перевозок и типоразмера контейнера достигают 60 %;

– выработка единых принципов формирования сквозных тарифов с железнодорожными компаниями зарубежных стран, что позволяет совершенствовать логистические схемы доставки грузов между Европой и Азией через территорию России.

Необходимо отметить, что во втором полугодии 2019 года рост транзитных железнодорожных перевозок существенно замедлился. К двум основным факторам ослабления прироста транзита можно отнести торговую войну между Китаем и США, что повлияло на контейнерный транзит и ослабление мировой экономики, что вызвало снижение цен на мировых товарных рынках, а также снижение спроса на энергоресурсы, в частности на уголь. Снижение объемов перевозок угля и зерна во втором полугодии 2019 года затормозило общий рост транзитных перевозок по железным дорогам в целом за 2019 год.

Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте» за 2019 год составило 618,0 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что на 65 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (на 11,75 %) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2019 год по сравнению с базовым показателем составил 85,61 %. Имеет место отрицательная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (- 0,8 %) по отношению к соответствующему периоду 2018 года.

Грузовую базу контейнерного транзита составляют товары с относительно высокой добавленной стоимостью: машинотехническая продукция (включая машинокомплекты), бытовая химия и косметика, товары народного потребления, такие как одежда и обувь, изделия из черных и цветных металлов, некоторые виды продовольственной продукции, бумага и еще ряд наименований готовой продукции.

В географическом разрезе основными источниками формирования грузовой базы транзитных контейнерных перевозок для железных дорог России выступают Китай (43 %), Германия (13 %), Польша (11 %), Южная Корея (9 %). Основные точки назначения транзитных контейнерных перевозок РЖД – Китай (32 %), Польша (23 %), Германия (12 %).

Рост контейнерного транзита по сети российских железных дорог по сравнению с динамикой морского и авиа-транзита на направлениях Европа – Азия в 2019 году сохранил опережающий характер, что отразилось на увеличении удельного веса железных дорог в общем объеме контейнерного трафика на направлениях Европа – Азия и Азия – Европа.

Одним из важных факторов, содействующих приросту железнодорожного транзита контейнеров, являлось субсидирование Китаем (провинциями Китая) части транспортных расходов китайских экспортеров. По оценкам экспертов рынка размер субсидий варьировался от 1500 до 2000 тыс. долл. США за стандартный ДФЭ в зависимости от провинции Китая, из которой экспортировался груз, и направления перевозок. Вместе с тем, субсидирование экспортных отправок в 2020 году может быть существенно сокращено, о чем представители КНР заявили на Втором Форуме высокого уровня «Один пояс, один путь», состоявшегося в Пекине в апреле 2019 года.

Среди факторов, препятствующих развитию рынка перевозок, эксперты отмечают дефицит парка контейнеров и фитиновых платформ.

Другим фактором риска является активное развитие контейнерных перевозок из Китая в Европу в обход России. В частности, в 2019 году по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), связывающему Китай и ЕС через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, объем перевозок возрос почти в 2 раза по сравнению с 2018 годом и составил 26 тыс. ДФЭ благодаря развитию регулярных сервисов перевозки контейнеров через Каспий (через порты Актау/Курык и Баку/Алят). Объем перевозок транзитных контейнеров через каспийские порты по ТМТМ (как части МТК ТРАСЕКА) в 2019 году установил исторический рекорд.

Фактическое значение Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах» в 2019 году составило 67,2 млн тонн, что на 3,6 % больше, чем за аналогичный период годом ранее.

Основной причиной роста было увеличение объемов перевалки сырой казахстанской нефти, поступающей в российский порт Новороссийск по трубопроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).

Как следует из статистических данных «Каспийского трубопроводного консорциума», объем отгрузки нефти через морской терминал (КТК) в порту Новороссийск за январь-декабрь 2019 года составил 63,25 млн тонн, что на 3,5 % превышает показатель 2018 года (61,08 млн тонн). Таким образом, в 2019 году был установлен новый рекорд годовой отгрузки нефтепорта КТК.

Наиболее интенсивно в 2019 году отгрузка осуществлялась в декабре: за этот период в танки нефтеналивных судов было перевалено 5 млн 834 тыс. 854 тонн (46 млн 270 тыс. 277 баррелей). В декабре 2019 года в рейс от выносных причальных устройств ушло 56 танкеров, что позволило зафиксировать годовой показатель на отметке 597 судов.

Из более 63 млн тонн нефти, отгруженных на морском терминале КТК в 2019 году, 55 млн 841 тыс. 511 тонн нефти поставили казахстанские грузоотправители, еще 7 млн 414 тыс. 594 тонн поступило с территории России. Наибольшие объемы нефти в трубопроводную систему КТК в 2019 году поступили с месторождений Тенгиз, Карачаганак, Кашаган.

Отрицательным фактором в рамках оценки Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах» является фактическое отсутствие

перегрузки транзитных контейнеров в морских портах Российской Федерации вследствие сложившихся особенностей логистики, характера и структуры транспортно-экономических связей.

Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом» снизилась до 9%, что стало следствием недостаточных темпов обновления флота под российским флагом, а также оттоком грузов, ранее перевозимых исключительно судами под российским флагом в Азово-Черноморском регионе, на наземные виды транспорта после открытия грузового движения по Крымскому мосту.

Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов (Индикатор 4.6) в 2019 году составила 45,1 % и осталась на уровне прошлого года. Потенциал увеличения конкурентоспособности российских автоперевозчиков, вызванный ростом экспорта российских товаров, а также ослаблением российского рубля в 2014-2016 годах, был практически исчерпан. Среди отрицательных факторов, не давших продолжить наращивание доли российских международных автоперевозчиков на рынке, стало медленное обновление парка грузовыми транспортными средствами, удовлетворяющими стандартам ЕВРО-6.

Росту конкурентоспособности отечественных автотранспортных компаний по сравнению с компаниями из Беларуси, Польши, Турции и стран Балтии, по-прежнему препятствуют высокие утилизационные сборы, а также отсутствие схожих с конкурентами условий лизинга и получения кредитов на покупку нового подвижного состава.

Таким образом, среди общих положительных факторов, повлиявших на рост Индикаторов по Цели 4, могут быть названы:

- рост объемов экспорта услуг в сфере грузовых перевозок на морском и железнодорожном транспорте;
- устойчивый рост объемов транзитных железнодорожных перевозок грузов через территорию Российской Федерации;
- увеличение объемов перевалки транзитной казахстанской нефти, поступающей в российский порт Новороссийск по трубопроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК);

Среди общих отрицательных факторов, повлиявших на реализацию Цели 4, необходимо отметить:

- резкое сокращение объемов экспорта услуг в сфере грузовых перевозок на воздушном и автомобильном транспорте, а также снижение объемов экспорта услуг в сфере пассажирских авиаперевозок;
- неразвитость логистических схем перегрузки транзитных контейнеров в российских морских портах;
- по-прежнему недостаточная привлекательность для регистрации судов торгового флота под российским флагом по сравнению с зарубежными реестрами;
- приостановка роста удельного веса российских автотранспортных компаний на рынке международных перевозок грузов.

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

Негативными факторами, влияющими на сферу транспортной безопасности являются:

- значительная изношенность объектов транспортного комплекса и, соответственно, высокий риск аварийности;
- возрастание интенсивности движения транспорта;
- рост объемов перевозок опасных грузов (химически опасных веществ,

радиационных материалов, отходов атомной промышленности при доставке к месту захоронения и других категорий, относящихся к опасным грузам в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов), а также нефти, нефтепродуктов и СПГ;

- сохранение высокого уровня дорожно-транспортной аварийности;
- совершенствование методов и способов противоправной деятельности, в первую очередь со стороны террористических организаций по отношению к транспортному комплексу.

Факторами, оказавшими существенное позитивное влияние на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, стали мероприятия качественного развития соответствующей инфраструктуры – увеличение протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, снижение доли протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, масштабное строительство линий электроосвещения, пешеходных переходов в разных уровнях, увеличение количества транспортных развязок и пересечений в разных уровнях, в том числе взамен железнодорожных переездов, установление барьерных ограждений, светофорных объектов, ликвидация мест концентрации ДТП.

В целях повышения безопасности движения устроено более 900 тыс. пог. м линий искусственного электроосвещения, установлено более 2000 светофорных объектов, 75 тыс. дорожных знаков, 434 тыс. пог. м. барьерных ограждений, 226 тыс. пог. м пешеходных ограждений и т.д. Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличилась по сравнению с 2018 годом более, чем на 7 000 км, или на 1,38 %, а в части городской дорожной сети – более, чем на 7 300 км, или на 8,21 %.

Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения с 2011 года нарастающим итогом (Индикатор 5.3.) стратегии составил 365 единиц, из них 64 в 2019 году.

В 2019 году обеспечена доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, на уровне 46%, доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки составила 10,1 %, количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети составило 91,7 %.

Благодаря реализации мероприятий по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы количество происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу (Индикатор 5.1.3) за 2019 год снизилось на 2,6 % относительно аналогичного периода прошлого года.

Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения (Индикатор 5.1.1.) продолжало снижаться и составило в 2019 году 11,5 человек, что на 6,5 % меньше уровня 2018 года.

В сфере дорожного хозяйства проводится ряд мероприятий по повышению технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

За отчетный период проведено:

- категорирование объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) автомобильного транспорта – 53422;
- рассмотрение результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности – 7044;
- рассмотрение планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС в установленной сфере деятельности – 10065.

Органами аттестации Росавтодора выдано свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности – более 15000.

В 2019 году количество защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности составило 62,3 %, уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности составил 77 %, уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и федерального государственного унитарного предприятия «Крымская железная дорога» в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности составил 33,8 %.

В 2019 году уровень защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства составил 23,1 %.

В сфере авиационного транспорта в 2019 году наблюдается снижение на 22 % к уровню 2018 года средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием (Индикатор 5.7).

Среди факторов, которые влияют на безопасность полетов – профессиональная подготовка и дисциплина авиационного персонала; психофизиологическое состояние операторов, надежность технических средств; качество нормативно-технической документации, которая регламентирует летную, техническую эксплуатацию, аэронавигационную систему и обеспечение полетов.

С целью снижения инцидентов и предотвращения авиапроисшествий реализуется комплекс дополнительных организационных, технических, конструктивных и нормативных мер, в том числе образовано 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.

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. Сохраняется актуальность проблемы сознательных нарушений правил полетов частными владельцами воздушных судов: выполнение полета с превышением допустимых ограничений, полеты при отсутствии сертификата летной годности воздушного судна.

Ключевые мероприятия по обеспечению безопасности полетов:

- расширение 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. 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 с целью контроля соблюдения российскими эксплуатантами сертификационных требований, правил выполнения и обеспечения полетов.

В 2019 году Росавиация в сфере авиационно-космического поиска и спасания продолжала работу по совершенствованию функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Поисково-спасательное обеспечение в части дежурства поисково-спасательных

воздушных судов и экипажей по состоянию на 31 декабря 2019 г. осуществлялось с привлечением 98 экипажей поисково-спасательных воздушных судов, в том числе на самолетах – 26 экипажей, на вертолетах – 82 экипажа.

Совместно с экипажами поисково-спасательных воздушных судов дежурство осуществляли 65 спасательных парашютно-десантных групп из состава федеральных казенных учреждений (61 региональной поисково-спасательной базы), подведомственных Росавиации.

В 2019 году уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов составил 78 %.

В сфере железнодорожного транспорта наибольшие проблемы с обеспечением безопасности движения продолжают оставаться в отчетном периоде на путях общего и необщего пользования в хозяйстве пути по причине неудовлетворительного состояния верхнего строения пути, в основном из-за излома рельсов.

На водном транспорте основными причинами происшествий являются:

- несоблюдение норм и правил технической эксплуатации морских судов, а также технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций;
- несоблюдение общепринятых приемов и способов управления судном;
- недостатки в организации ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах;
- невыполнение командным составом и/или судовладельцем, и/или береговыми работниками требований нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания;
- отсутствие учета гидрометеорологических особенностей района плавания и стоянки судов.

В 2019 году уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте составил 51,5%.

В рамках несения аварийно-спасательной готовности на море, включая создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности выполнялись следующие мероприятия:

- обеспечение функционирования Международного координационно-вычислительного центра системы КОСПАС-САРСАТ в г. Москве для приема аварийных сигналов, определения географических координат и государственной принадлежности терпящих бедствие судов, самолетов и других подвижных объектов;
- передача полученной информации о бедствии в системе КОСПАС-САРСАТ в Спасательно-координационный центр Федерального агентства морского и речного транспорта, ФБУ «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания», а также зарубежные координационные и спасательные центры;
- ведение национальной базы аварийных радиобуев и радиомаяков системы КОСПАС-САРСАТ.

В 2019 году созданы и обновлены электронные навигационные карты внутренних водных путей Российской Федерации и база данных навигационной информации на участках внутренних водных путей общей протяженностью 9 159 км.

В результате развития интегрированной системы контроля безопасности на транспорте в 2019 году уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами составил 90 %, обеспечено снижение на 80 % количества смертельных случаев и случаев травматизма относительно уровня 2018 года, введены в эксплуатацию 4 патрульных судна (катера, вертолеты), прирост количества приобретенных передвижных контрольных пунктов транспортного контроля в отчетном периоде составил 10 %.

В 2019 году произведена закупка 4-х построенных патрульных судов, предназначенных для выполнения государственными транспортными инспекторами государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзор

в сфере транспорта своих функций и задач.

Для проведения государственного контроля за соблюдением порядка осуществления по автомобильным дорогам общего пользования международных автомобильных перевозок грузовыми транспортными средствами и автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам, а также весового контроля внутрироссийских перевозок грузов автомобильным транспортом приобретено 9 передвижных контрольных пунктов.

В 2019 году доступность сервиса Единой информационно-аналитической системы Ространснадзора, функционирующей в режиме 24/7 составила 99 %.

В 2019 году 100 субъектов транспортной деятельности подключены к единому защищенному закрытому информационному пространству в сфере обеспечения безопасности населения на транспорте.

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

- реализация в 104 городских агломерациях страны масштабного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;
- выполнение работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения с целью приведения их к уровню, обеспечивающему соответствие транспортно-эксплуатационного состояния требованиям нормативных документов;
- обустройство федеральных автомобильных дорог, обеспечивающее повышение безопасности пешеходов;
- внедрение риск-ориентированного подхода в контрольно-надзорную деятельность;
- улучшение оснащенности 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 отчетном периоде свидетельствуют об эффективности реализации мероприятий в области обеспечения безопасности на транспорте и разумной 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 2019 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 населением и предприятиями;
- 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 2019 году, оказали следующие меры:

- продолжена реализация программы лизинга техники на газомоторном топливе на льготных для лизингополучателя условиях, в 2019 году заключены новые договоры лизинга на поставку энергоэффективной техники, работающей на газомоторном топливе;

- 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;

- пополнен парк нового типа электрифицированного транспорта (электробусов) на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта в г. Москве;

- реализуется комплекс мероприятий, направленных на стимулирование использования электромобильной техники, для этой цели установлены новые зарядные станции для электротранспорта в городе Москве и на территории Московской области;

- увеличено использование сжиженного 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 новых светодиодных светильников на автомобильных дорогах федерального значения.

ГК «Автодор» осуществляет оценку соответствия объектов придорожного сервиса требованиям «Зеленый стандарт ГК «Автодор», проводит выборочный контроль объектов дорожного и придорожного сервиса (площадки отдыха, АЗС, надземный пешеходный переход и др.).

Большая работа по снижению вредного воздействия на окружающую среду проводится на железнодорожном транспорте. В результате проведенных мероприятий объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2011 года) (Индикатор 6.2.2. стратегии) в 2019 году снизился на 5 % (с 60,0 % до 55,0 %) к уровню 2018 года и превысил ожидаемое значение Транспортной стратегии на 26 %.

Так, в целях снижения негативного воздействия на окружающую среду в 2019 году на 7 котельных Забайкальской железной дороги, расположенных в границах города Читы, проведена замена 11 единиц пылегазоочистного оборудования, которое позволит сократить выбросы загрязняющих веществ на 20 %. Еще 25 единиц такого оборудования установлено на котельных в 12 населенных пунктах Забайкальского края и Амурской области. Кроме того, модернизированы котельные на станциях Буряя, Сквородино, Шимановск, Переведена

	<p>на электрообогрев котельная вагонного эксплуатационного депо Карымская.</p> <p>Так в целях снижения негативного воздействия на окружающую среду в 2019 году на 23 котельных Забайкальской железной дороги-филиала ОАО «РЖД», расположенных в границах города Читы, Забайкальского края и Амурской области произведена замена 38 единиц пылегазоочистного оборудования. В 2019 году применено экологичных технологий на 127 объектах в республиках Бурятия, Карелия, Краснодарском, Пермском, Приморском и Хабаровском краях, Калужской, Кировской, Самарской, Амурской и Нижегородской областях.</p> <p>Индикатор 6.5.2. «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2011 года)» в 2019 году выполнен на 110,3 %, что свидетельствует о снижении расходов топливно-энергетических ресурсов на 4,2 % (с 89 % до 84,8 %) относительно 2018 года.</p> <p>Индикатор 6.7.2, отражающий долю организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте в общем количестве организаций транспорта, в 2019 году выполнен на 134,3 %.</p> <p>Новые вызовы и угрозы развитию транспортной системы формируются в рамках международной климатической политики, в частности, в результате присоединения Российской Федерации в 2016 году к Парижскому соглашению по климату и его ратификации в 2019 году. На основании постановления Правительства Российской Федерации от 21.09.2019 № 1228 «О принятии Парижского соглашения» Российская Федерация с 06.11.2019 стала полноправным участником Парижского соглашения и стороной рыночной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата.</p> <p>Одним из важных направлений решения задач, стоящих перед транспортным комплексом Российской Федерации является вклад в реализацию Целей устойчивого развития (ЦУР), принятых Резолюцией 70/1 Генеральной Ассамблеи ООН в 2015 году.</p> <p>Приоритетной задачей в этой связи является сведение к минимуму выбросов опасных химических веществ и материалов, образуемых в результате транспортной деятельности.</p> <p>Актуальность данной задачи определяется важностью обеспечения низкоуглеродного развития транспортного комплекса Российской Федерации, необходимостью создания единой системы мониторинга выбросов парниковых газов на территории Российской Федерации, за счет эффективного, безаварийного, технологически и экологически безопасного функционирования всех видов транспорта, повышения энергоэффективности транспортных средств и стимулирования использования экологически чистых видов топлива.</p> <p>В этой связи Минтранс России разрабатывает техническое задание на выполнение научно-исследовательской работы по теме «Разработка информационной модели мониторинга выбросов парниковых газов от транспортного комплекса Российской Федерации».</p>
3.2	<p align="center"><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта на 2020 год определены Планом законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2020 год, национальными проектами «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период</p>

до 2024 года.

В Правительство Российской Федерации планируется представить следующие законопроекты:

в сфере гражданской авиации:

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта);

О внесении изменений в статьи 8 и 35 Воздушного кодекса Российской Федерации (в части устранения правовой неопределенности и установления оснований для издания требований к летной годности и охране окружающей среды для беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, распространения возмездности на подтверждение соответствия юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление авиационной техники, требованиям федеральных авиационных правил);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования деятельности авиации общего назначения;

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

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

в сфере дорожного хозяйства:

О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части создания и использования Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения) (внесен в Правительство Российской Федерации 4 октября 2019 г.);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части совершенствования государственного и муниципального контроля (надзора) и систематизации обязательных требований в сфере дорожного хозяйства);

О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации (в части регулирования вопросов подготовки документации по планировке территории) (принят Федеральный закон от 27.12.2019 № 427-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ»);

О внесении изменений в Федеральный закон «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части исключения положения о назначении члена наблюдательного совета Государственной компании по представлению Счетной палаты Российской Федерации) (внесен в Правительство Российской Федерации 5 августа 2019 г.);

О внесении изменений в Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (в части совершенствования практики заключения контрактов жизненного цикла) (внесен в Правительство Российской Федерации 6 декабря 2019 г.);

О внесении изменений в статью 21 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части разграничения ответственности за содержание участков автомобильных дорог в границах железнодорожных переездов) (внесен в Правительство Российской Федерации 14 июня 2019 г.);

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 внедрения Системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов) (внесен в Правительство Российской Федерации 23 декабря 2019 г.);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка формирования и ведения Системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (внесен в Правительство Российской Федерации 23 декабря 2019 г.);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения полномочия по осуществлению контроля за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (внесен в Правительство Российской Федерации 16 апреля 2019 г.).

в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

О внесении изменений в статью 18 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части исключения требований к разработке проектов организации дорожного движения в составе проектной документации на объекты капитального строительства);

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 и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правовых основ осуществления регулярных пассажирских международных автомобильных перевозок (в части регулирования установления, изменения и отмены международных маршрутов регулярных перевозок);

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

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте»;

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» (в целях совершенствования организации регулярных перевозок);

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 наделения органов, осуществляющих государственный контроль (надзор), полномочиями для задержания транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам,

при выявлении нарушений законодательства Российской Федерации);

О 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;

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 (в части установления запрета на осуществление лицами, имеющими непогашенную или неснятую судимость за тяжкие и особо тяжкие преступления, деятельности по управлению транспортными средствами, используемыми для пассажирских перевозок в городском транспорте и такси);

Об особенностях допуска отдельных категорий лиц к осуществлению деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами и о внесении изменений в Федеральный закон «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» (в части установления ограничения на осуществление лицами, имеющими непогашенную или неснятую судимость за тяжкие и особо тяжкие преступления, деятельности по управлению транспортными средствами, используемыми для пассажирских перевозок в городском транспорте и такси);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части законодательного регулирования в области внеуличного транспорта);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования деятельности по организации дорожного движения (в части регламентации разработки проектов организации дорожного движения (ПОДД) на период введения временных ограничений и утверждения типовых дополнительных профессиональных программ подготовки специалистов, связанных с организацией дорожного движения);

О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (о каботажных автомобильных перевозках);

О внесении изменений в Кодексе Российской Федерации об административных нарушениях (в части установления административной ответственности за неправомерное осуществление каботажных автомобильных перевозок);

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных нарушениях в части усиления ответственности за незаконную деятельность в сфере перевозок пассажиров и иных лиц автобусами и перевозок пассажиров городским наземным электрическим транспортом;

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

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

О внесении изменений в Кодексе Российской Федерации об административных нарушениях (в части использования данных, получаемых с помощью тахографов и иных технических устройств с измерительными функциями);

О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного

движения» в части допуска к управлению транспортными средствами водителями при осуществлении ими предпринимательской или трудовой деятельности;

О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» в части совершенствования планирования развития транспортной инфраструктуры и перевозок при градостроительной деятельности;

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части повышения уровня безопасности перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

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 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части возложения на Ространснадзор полномочий по задержанию транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам при выявлении нарушений законодательства Российской Федерации).

в сфере железнодорожного транспорта:

О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части повышения эффективности использования земель железнодорожного транспорта, создания условий для модернизации железнодорожной и иной инфраструктуры за счет средств частных инвесторов);

О внесении изменений в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в части уточнения наименования вида федерального государственного контроля (надзора) в сфере железнодорожного транспорта, а также определения исчерпывающего круга лиц, деятельность которых является предметом федерального государственного контроля (надзора) в сфере железнодорожного транспорта);

О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части совершенствования правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и перевозчиков);

О прямых смешанных (комбинированных) перевозках;

О комплексном транспортном обслуживании населения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации.

в сфере морского и внутреннего водного транспорта:

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте (в части отмены лицензирования деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок);

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 статьи 164 и 165 части второй Налогового кодекса Российской Федерации (в части установления нулевой ставки НДС применительно к операциям по реализации услуг по морским круизным пассажирским перевозкам,

а также по реализации товаров (работ, услуг) на борту круизного судна);

О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части регулирования правоотношений по реализации инвестиционных проектов строительства (реконструкции) объектов инфраструктуры морских портов);

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);

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

О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части обеспечения безопасности судоходства при проведении массовых мероприятий на внутренних водных путях);

О внесении изменений в статью 12 Закона Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» (в части совершенствования правоотношений по передаче на безвозмездной основе объектов пункта пропуска);

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 Кодекс внутреннего водного транспорта и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества» (в части упрощенного и ускоренного порядка вовлечения портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий и иного расположенного в портах имущества в хозяйственный оборот);

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);

Об обеспечении апробирования применения новых технологий в морской технике (в части создания условий для апробирования применения новых технологий в морской и речной технике);

в сфере транспортной безопасности:

О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части совершенствования отдельных положений (в части оптимизации затрат на обеспечение транспортной безопасности и устранению избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на обеспечение 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 Федеральный закон «О транспортной безопасности» (в части совершенствования отдельных положений по установлению уровней безопасности и предоставления возможности привлечения служебных собак в рамках защиты от актов незаконного вмешательства);

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 положений, регламентирующих защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства в рамках транспортной и авиационной безопасности);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности (в части установления ответственности собственников (владельцев) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за выполнение требований законодательства Российской Федерации в сфере транспортной безопасности);

О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» (в части уточнения состава единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности и состава передаваемых персональных данных о пассажирах).

в сфере общетранспортных вопросов:

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части упрощения порядка размещения объектов транспортной инфраструктуры);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части совершенствования регулирования развития высокоскоростного железнодорожного сообщения);

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части совершенствования отношений, связанных с созданием искусственных земельных участков, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности);

О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» (в целях гармонизации законодательства в области обращения с отходами и законодательства, регулирующего перевозки грузов, в части, касающейся транспортирования отходов);

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

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

Вопросы совершенствования управления федеральной собственностью

В целях оптимизации состава и повышения эффективности использования государственного имущества в транспортном комплексе в планируемом периоде предусматривается:

– продолжить выполнение мероприятий по реструктуризации федеральной собственности в сфере транспорта и дорожного хозяйства, в рамках которой, обеспечивается в том числе подготовка предложений по созданию, реорганизации, изменению организационно-правовой формы и ликвидации федеральных государственных унитарных предприятий, федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений, находящихся в ведении Министерства и подведомственных ему агентств.

Ожидаемый результат: достижение оптимального состава и структуры федеральных организаций транспортного комплекса, находящихся в ведении Министерства и подведомственных ему агентств, а также федерального имущества таких организаций;

– обеспечить реализацию Министерством в части компетенции прав собственника имущества федеральных государственных унитарных предприятий, а также функций и полномочий учредителя федеральных государственных учреждений, находящихся в ведении Минтранса России. Ожидаемый результат: создание условий для эффективного управления федеральным имуществом, необходимым для выполнения государственных функций подведомственных организаций.

Ожидаемый результат: создание условий для эффективного управления федеральным имуществом, необходимым для выполнения государственных функций подведомственных организаций.

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.

4. Предложения о необходимости корректировки отраслевого документа стратегического планирования

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p style="text-align: center;"><u>Перечень факторов, последствия которых окажут значительное влияние на сферу транспорта</u></p> <p>Полноценные учет и оценка существующих и потенциальных рисков, негативных факторов, которые могут оказать значительное влияние на работу транспортной системы Российской Федерации, необходимы для достижения целей устойчивого развития пассажирских и грузовых перевозок, эффективного функционирования транспортной инфраструктуры и стабильной работы транспортных компаний. Риски и негативные факторы, влияющие на транспортную систему, должны быть отражены в отраслевых документах стратегического планирования.</p> <p>Среди ключевых рисков устойчивого функционирования транспортной системы необходимо отметить возможность изменения макроэкономических показателей.</p> <p>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. Колебания цен на основные экспортируемые сырьевые ресурсы (нефть и нефтепродукты) приводят к изменению доходов бюджетов всех уровней, и связанные с ними возможности финансирования, содержания и модернизации транспортной инфраструктуры.</p> <p>Расширение использования возобновляемых источников энергии, а также устойчивое сокращение доли угля в мировой энергетике в среднесрочной перспективе могут привести к снижению спроса на уголь, нерентабельности его экспортных перевозок и, как следствие, снижению объемов погрузки на российских железных дорогах и переработки экспортных грузов в российских морских торговых портах.</p> <p>Обострение геополитической конкуренции и торговых войн, а также неизбежность новых глобальных или региональных экономических кризисов могут привести к сокращению деловой активности, объемов торговли и туризма, спроса на услуги, оказываемые транспортным сектором России, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Кризисные явления могут существенно подорвать финансовую устойчивость российских транспортных компаний, особенно имеющих высокую кредитную нагрузку.</p> <p>Санкционная политика может ограничивать возможности доступа российских транспортных компаний к международным кредитным ресурсам, повышать стоимость фондирования, что будет сдерживать их конкурентоспособность на мировом рынке транспортных услуг.</p> <p>Серьезным отрицательным фактором для состояния и развития транспортной отрасли может стать спад реальных располагаемых доходов населения и, соответственно, платежеспособного спроса, в том числе на услуги транспорта. Это приведет к существенному снижению подвижности населения, уменьшению объема работы, выполняемой пассажирскими перевозчиками, общественным пассажирским транспортом, особенно в российских регионах.</p> <p>Среди важных экономических факторов, которые могут оказать негативное воздействие на показатели транспорта нужно отметить риски, связанные с внутренними проблемами страны: структура экономики с недостаточным уровнем</p>

диверсификации, низкий уровень и качество инвестиций, в том числе в развитие инфраструктуры, структурный дефицит федерального бюджета при большой доле бюджетных расходов в ВВП, недостаточная эффективность в работе государственных компаний.

Еще одним существенным риском, связанным с экономической ситуацией в стране, а также последствиями мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции является возможное уменьшение инвестиционной активности внебюджетного сектора экономики в 2020-2021 годах и, как следствие, снижение темпов развития и модернизации транспортной инфраструктуры, в том числе, на региональном уровне. Особенно чувствительно это будет для таких регионов, как Крайний Север, в Сибирь и на Дальний Восток. Потенциально, такая ситуация является угрозой для сохранения социально-экономического баланса. Снижение темпов развития и модернизации транспортной инфраструктуры, особенно на региональном уровне, на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, является самостоятельным риском, который таит в себе угрозы обеспечения социально-экономической целостности страны.

Также потенциальные риски связаны со сложной демографической ситуацией, снижением доли населения, находящегося в трудоспособном возрасте.

Фактором риска для транспортной отрасли страны может стать несвоевременная реакция на ускорение научно-технологического развития. Новая технологическая революция на транспорте, связанная с автономизацией мобильности, переходом к использованию электромобилей и транспортных средств, использующих альтернативных источников энергии, масштабным внедрением «долевой» модели экономики в транспортном секторе может привести к отставанию российской транспортной системы от мирового уровня и снижению ее конкурентоспособности, что потребует масштабных инвестиций для перехода на новый технологический уклад.

Существенными технологическими рисками, также приводящими к снижению конкурентоспособности транспортного комплекса страны, могут стать недостаточные темпы развития и внедрения на транспорте передовых цифровых технологий и интеллектуальных систем.

Изменение климата является одной из новых угроз для транспортного комплекса, требующей опережающего прогнозирования и своевременной адаптации для снижения рисков и обеспечения необходимого уровня устойчивости. В 2019 году Правительством Российской Федерации ратифицировано Парижское соглашение от 12 декабря 2015 года, направленное на обеспечение развития, характеризующегося низким уровнем выбросов и сопротивляемостью к изменению климата. Растет число инициатив по экономическим мерам стимулирования стран к снижению объемов выбросов, в том числе от эксплуатации транспорта. Усиление негативного влияния изменений климата на функционирование жизнеобеспечивающих инфраструктур и, как следствие, ужесточение международной политики по вопросам, связанным с транспортом и его влиянием на изменение климата, могут стать причиной рисков, связанных с доступом российских транспортных компаний на зарубежные рынки.

Необходимо отметить и риски, связанные с кадровой ситуацией на транспорте. В случае негативного изменения конкурентоспособности транспортной отрасли на рынке труда по сравнению с другими отраслями, в частности, в отдельных регионах России или в отношении отдельных профессиональных квалификационных групп, может возникнуть риск потери отраслью привлекательности для трудоустраивающихся или оттока уже занятого высокопрофессионального персонала, что может повлиять на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также на конкурентоспособность

российских поставщиков транспортных услуг. Ускорение научно-технологического развития требует нейтрализации рисков несоответствия квалификации персонала изменяющимся требованиям к набору и содержанию компетенций за счет дальнейшего целенаправленного развития отраслевой системы подготовки, обучения и повышения квалификации специалистов.

К рискам в отношении государственного регулирования относится также отставание принятия нормативных правовых актов, которые могут сдерживать реализацию мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, в первую очередь в части землепользования, а также ужесточение налоговой политики Российской Федерации в условиях нестабильной социально-экономической ситуации.

К рыночным рискам относятся: сложность межведомственного взаимодействия; повышение цен на строительные материалы, используемые транспортным комплексом, а также стоимости техники, закупаемой за пределами Российской Федерации и не имеющей произведенных в Российской Федерации аналогов, в связи с возможными колебаниями на рынке валют; рост стоимости заемных средств.

К технологическим (внешним) рискам относятся: разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети; негативные природные факторы и катастрофы.

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

Отметим факторы развития транспортной отрасли, отраженные в документах крупнейших международных организаций.

Одной из ключевых международных тенденций является многосторонняя политика по реализации целей устойчивого развития (ЦУР). Генеральная ассамблея Организации объединенных наций (ООН) утвердила резолюцию A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», которая предполагает многостороннюю политику по реализации целей устойчивого развития (ЦУР). Реализация целей и задач Транспортной стратегии Российской Федерации напрямую связана с развитием устойчивого транспорта и реализацией ЦУР, в частности по таким существенным аспектам, как безопасность дорожного движения, устойчивая мобильность населения, 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».

Мировая тенденция перехода к углеродной и климатической нейтральности отраслей экономики активно влияет на структуру спроса на товары и услуги, смещая его границы в сторону предпочтения потребления наиболее «экологичных» товаров и услуг. Для российской транспортной системы это формирует соответствующие дополнительные требования по усилению внимания к развитию транспортной системы в направлении предоставления на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг с минимальным негативным воздействием на окружающую среду, здоровье человека и климат. Это потребует изменения структуры парков транспортных средств, технологий перевозок и приоритетов использования видов транспорта. Важным производным фактором станет изменение структуры мирового спроса на уголь, нефть и нефтепродукты, что отразится на структуре грузовой базы транспорта и потребует его адаптации

к новым условиям.

Важнейшим трендом для российского транспортного сектора является евразийская экономическая интеграция, предоставляющая для Российской Федерации и ее транспортной системы широкие возможности, связанные с наиболее полной реализацией географических преимуществ, транзитного потенциала, увеличения объемов и расширения географии экспорта транспортных услуг, интенсификация транспортных связей за счет снятия барьеров и создания оптимальных условий осуществления перевозок, снижением их стоимости внутри ЕАЭС, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов Союза.

Одновременно и потенциальным положительным фактором, и вызовом для российской транспортной системы является реализация Китайской инициативы «Один пояс – один путь». Реализация данного проекта и его ключевой составляющей «Экономического пояса Шелкового пути» открывают перед транспортной системой Российской Федерации целый ряд новых возможностей, связанных с развитием евроазиатских транспортных связей и привлечением грузов китайского транзита. В то же время, реализация этой инициативы содержит целый ряд рисков для российских производителей и транспортной системы, которые могут привести к снижению перевозок российских товаров и росту международной конкуренции за грузопотоки китайского транзита со стороны ряда сопредельных с Россией государств.

На основании анализа вышеизложенных рисков, вызовов и факторов влияния на работу транспортной отрасли страны можно сделать выводы 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 экономики страны, так и для национального транспортного комплекса.

Отметим ключевые внешние и макроэкономические риски, которые могут оказать наиболее значительное влияние на транспортную систему, в частности, на уровень достижения индикаторов Транспортной стратегии:

- сохранение низкого спроса и низких цен на энергоресурсы в течение длительного срока. Это резко снизит доходы бюджета и инвестиционные возможности государства по инвестированию в развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры;

- негативные внешнеэкономические процессы: общее замедление мирового экономического роста, связанное с последствиями коронавирусной инфекции, ухудшением экономической ситуации во многих странах, в том числе, в Китае, обострения торговых отношений между Китаем и США, осложнение ситуации в европейской банковской системе. Эти процессы привели к возобновлению спада на сырьевых и финансовых рынках, сокращению объемов международной торговли и туризма;

- потенциальные угрозы эскалации геополитической напряженности могут негативно повлиять на деловую и потребительскую активность и, соответственно, снизить спрос на услуги пассажирского и грузового транспорта;

- 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.

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:

- недофинансирование со стороны государства развития транспортной инфраструктуры в связи с вынужденным сокращением и оптимизацией бюджетных расходов;

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

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

- низкий уровень инвестиционной активности в транспортной сфере, вызванной высокой стоимостью кредитных ресурсов для транспортных компаний;

- эпидемиологические угрозы, существенно влияющие инвестиционную активность в экономике, а также на объемы и структуру пассажирских и грузовых перевозок.

Сдерживающими факторами являются также существующие инфраструктурные ограничения на сетях автомобильных и железных дорог, а также на внутренних водных путях, значительная неравномерность развития транспортной сети и уровня транспортной доступности регионов, отсутствие сети современных мультимодальных транспортно-логистических центров.

Наиболее значимыми позитивными факторами, способными оказать существенное влияние на реализацию задач Цели 1 Транспортной стратегии могут быть названы:

- расширение сферы использования механизмов государственно-частного партнерства для развития технологически передовых транспортных инфраструктурных проектов: 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».

Главными 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;

- последствия эпидемиологических угроз, существенно влияющие на объемы и структуру спроса на грузовые перевозки;

- 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.

Среди положительных факторов, которые могут оказать существенное позитивное влияние на реализацию Цели 2 нужно выделить:

- развитие и увеличение объемов перевозок грузов по Северному морскому пути;
- реализация комплекса мер по переключению грузопотоков с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, в т.ч. развитие контрейлерных перевозок;
- 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;
- создание и внедрение технологий перевозок грузов при помощи сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров.

Наиболее существенными 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:

- ухудшение экономического состояния страны вследствие экономического кризиса: сохранение низкой деловой активности и подавленных потребительских настроений, падение уровня жизни, снижение занятости, ослабление курса национальной валюты, инфляционные ожидания и пр.;
- эпидемиологические угрозы, существенно влияющие на объемы и структуру пассажирских перевозок, в том числе на использование населением транспорта общего пользования;
- связанный с экономическим, а также медицинским положением риск снижения объемов внутреннего и международного туризма в России;
- отсутствие инвестиционных возможностей у многих компаний-перевозчиков на всех видах транспорта для обновления подвижного состава, что приводит к его старению;
- сохранение низкой доли скоростных и высокоскоростных сообщений в общем объеме пассажирских перевозок (приводящая к низкой скорости передвижения пассажиров в городах, в пригородном сообщении и на средние расстояния);
- 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.

Главными факторами, способными оказать позитивное влияние на реализацию Цели 3 могут быть названы:

- внедрение современных цифровых технологий в пассажирские транспортные системы общего пользования;

- реализация сбалансированной транспортной и градостроительной политики в городах, предусматривающей обеспечение учета резервов провозной возможности транспортной системы на всех этапах градостроительной деятельности и ограничение максимальных характеристик застройки с целью предотвращения перегрузки городских сетей улиц и автомобильных дорог;

- совершенствование нормативных и методических основ для внедрения финансовой модели закупки работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусматривающей оплату транспортной работы перевозчика без привязки к конкретному маршруту и перечисление заказчику перевозок 100 % платы за проезд пассажиров (т.н. «брутто-контрактации»);

- обеспечение координированного развития всех видов транспорта субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем транспортного обслуживания населения общественным транспортом);

- обеспечение разработки и соблюдения региональных стандартов транспортного обслуживания населения;

- успешная реализация политики по развитию мультимодальных транспортно-пересадочных узлов;

- введение сквозных графиков движения и единых проездных документов для различных видов пассажирского транспорта (единых стандартов платежных сервисов пассажирских перевозок для всех регионов страны);

- продолжение реализации программ субсидирования на социально-значимых пассажирских 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;

- продолжение практики оборудования транспортных средств навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС, дальнейшее развитие сервисов ГЛОНАСС и основанных на них интеллектуальных транспортных систем;

- применение механизмов «долевой экономики», в частности, каршеринга и карпула с целью сокращения сферы использования личного транспорта;

- 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:

- отставание российских транспортных компаний в обновлении подвижного состава и внедрении транспортно-логистических технологий, и вызванное этим снижение конкурентоспособности в сфере международных перевозок;

- возможность переключения больших объемов экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на зарубежный транспорт и транспортные коммуникации, проходящие в обход территории России;

- усиление конкуренции за транзит со стороны сопредельных государств;

- 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, медицинским (эпидемиологическим) и политическим причинам.

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;
- расширение доступа российских транспортных компаний к транспортным рынкам государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС);
- формирование интеграционного транспортного контура в рамках российской инициативы создания большого Евразийского партнерства на базе ЕАЭС с участием Китая, Индии, Ирана, Пакистана, стран СНГ и ряда других государств. Продвижение на международной арене проектов и инициатив по развитию транспортной отрасли Российской Федерации;
- реализация Межправительственного соглашения Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок;
- реализация межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог между Россией, Китаем и Монголией;
- 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 и увеличение объемов транзитных перевозок контейнерными маршрутными поездами по Транссибу;
- возможности для дальнейшего развития хабовых технологий в крупнейших российских аэропортах с целью привлечения трансферных пассажиро- и грузопотоков;

Наиболее существенными 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:

- высокий уровень износа основных фондов, старения инфраструктуры и транспортных средств, вследствие чего значительно повышается вероятность аварий и катастроф;
- несоответствие дорожной инфраструктуры постоянно растущему уровню автомобилизации;
- сложная эпидемиологическая ситуация;
- повышение количества и тяжести ДТП в условиях роста автомобилизации в российских регионах;
- возможности использования автотранспортных средств для террористических атак в местах массового скопления людей в городах;
- рост угроз осуществления террористических атак на общественном пассажирском транспорте;
- выделение недостаточных объемов финансирования на реализацию федеральных и региональных программ, связанных с обеспечением всех уровней

транспортной безопасности.

Среди основных положительных факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 5 могут быть названы:

- осуществление модернизации федеральной и региональной дорожной сети в соответствии с международными стандартами в области безопасности дорожного движения, в том числе оснащение дорожной сети необходимым освещением, а также разноуровневыми развязками и пешеходными переходами;
- оснащение внутренних водных путей современными средствами навигационного сопровождения судов;
- реализация в полном объеме мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р;
- реализация мер по обеспечению экологической безопасности транспортного комплекса и выполнение международных соглашений в этой области;
- развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте;
- создание единой защищенной цифровой платформы 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;
- продолжающийся значительный рост автомобилизации в российских регионах;
- недостаточность принимаемых мер государственного регулирования, способствующих увеличению экологичности транспорта: расширению применения транспортных средств с электрическим приводом и «нулевым» выбросом, а также отсутствие мер и механизмов к увеличению мотивации приобретения подобных транспортных средств на альтернативных видах топлива коммерческими перевозчиками на всех видах транспорта;
- неразвитость существующей инфраструктуры для экологических транспортных средств: недостаток заправок электрических автомобилей, автомобилей на газомоторном топливе, велопарковок;
- отставание в развитии альтернативной мобильности, в т.ч. веломобильности;

В числе наиболее важных положительных факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 6 могут быть названы:

- разработка и принятие современной нормативно-правовой базы использования альтернативных видов топлива с помощью введения единого программного документа перевода транспортных средств на альтернативные виды топлива; разработка и реализация мероприятий по снижению выбросов вредных веществ, в том числе парниковых газов;
- создание муниципальных систем экологического мониторинга и отслеживание широких массивов транспортной статистики – 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, об объемах пассажиров, изменивших транспортные предпочтения, и количестве автомобилей на перехватывающих парковках;

	<ul style="list-style-type: none"> – внесение изменений в Правила дорожного движения, способствующих совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения, развитию электромобильного транспорта и велосипедного движения, защите окружающей среды от воздействия выбросов автомобильной техникой вредных веществ; – 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). Представляется важным и целесообразным 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; – установление экологического налога на потребление углеводородного топлива на автомобильном транспорте.
4.2	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке содержания Транспортной стратегии</u></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"> – максимальное повышение качества жизни граждан во всех аспектах, связанных с транспортом; увеличение мобильности населения на основе комплексного развития транспортной системы, предоставления населению комплексных высококачественных транспортных услуг всеми видами транспорта, повышение их доступности на всей территории страны, безопасности перевозок и снижения негативного воздействия транспорта на среду проживания и здоровье человека; – опережающее создание необходимой транспортной платформы для вхождения страны в число пяти крупнейших экономик мира, с учетом развития высокотехнологичных производств, устойчивого роста и изменения пространственной организации секторов экономики, развития импортозамещения и несырьевого экспорта, цифровизации транспортной системы; опережающее развитие транспортной инфраструктуры и видов транспорта для обеспечения ускоренного развития отраслей экономики; – повышение уровня 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; – обеспечение гарантированных нормативных характеристик транспортной инфраструктуры; – 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. <p>При формировании приоритетов, целей и задач актуализируемой Транспортной стратегии должны быть учтены Указы Президента Российской Федерации, послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию</p>

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, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642, Стратегия пространственного развития Российской Федерации, принятая распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, 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 представляется целесообразным подготовить предложения по определению приоритетов регионального развития транспортной инфраструктуры с учетом определенных документов 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.

Относительно корректировки целевых индикаторов Транспортной стратегии необходимо учесть изменение порядка мониторинга реализации отраслевых документов. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г. № 1162 мониторинг и контроль реализации отраслевых документов осуществляются разработчиком 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 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.

Необходимо обновить показатели и индикаторы развития транспортного комплекса в соответствии с вариантами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный 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 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 необходимо провести актуализацию состава мероприятий реализации Транспортной стратегии и значений ее целевых индикаторов на период до 2035 года.

Необходимо привести оценки ресурсного обеспечения Транспортной стратегии в соответствие 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 включить в Транспортную стратегию цель или блок мероприятий по повышению уровня научно-технологического развития транспортного комплекса и соответствующих ему компетенций и квалификаций персонала 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, должна быть проведена с учетом утвержденных документов программного и стратегического планирования в сфере транспорта:

- Государственная программа «РТС», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации 20.12.2017 № 1596;
- Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р;
- 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;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;
- Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации

	<p>Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012; – 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»); – План мероприятий стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне; – другие документы стратегического планирования, касающихся развития транспорта, а также положения Парижского соглашения по климату от 12 декабря 2015 г.
4.3	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке мероприятий Транспортной стратегии</u></p> <p>При корректировке мероприятий в сфере сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры и формирования единого транспортного пространства в Транспортной стратегии должны быть учтены положения стратегии пространственного развития Российской Федерации.</p> <p>Исходя из этого, целесообразно актуализировать задачи и мероприятия Транспортной стратегии, связанные с обеспечением экономического и социального развития малонаселенных территорий, обладающих собственным экономическим потенциалом и (или) имеющих существенное значение для обеспечения территориальной целостности страны и безопасности государства.</p> <p>Значимыми факторами, которые должны быть учтены при корректировке Транспортной стратегии, являются центростремительные процессы и тенденции роста экономической роли крупных городов. Такие тенденции приводят к необходимости актуализации задач развития транспортных систем городских агломераций и повышению эффективности транспортных связей между ними.</p> <p>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 программ и инвестиционных программ субъектов естественных монополий с точки зрения синхронизации в пространстве и времени размещения соответствующей инфраструктуры. Для выполнения этого требования целесообразна проработка положений транспортной политики, направленных на:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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; – обеспечение согласованного планирования развития транспортной инфраструктуры, организации транспортного обслуживания населения и организации дорожного движения на сети автомобильных дорог общего пользования; – обеспечение соответствия провозных возможностей транспортных систем

параметрам застройки за счет координации транспортной и градостроительной политики.

Предлагается обеспечить увязку планов и программ развития транспортной инфраструктуры (федеральной, региональной и муниципальной) на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем транспортного обслуживания населения общественным транспортом) субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе.

Для достижения целей и выполнения задач с целевыми показателями, предусмотренными Стратегией, по развитию отраслей и сфер государственного управления в области транспорта предусматривается реализация следующих основных мероприятий в сфере дорожного хозяйства:

- создание сети автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь, между центрами экономического роста и по направлениям МТК;
- реализация механизмов предоставления комплексной «инфраструктурной услуги» пользователю на сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, понимая под этим: обеспечение безопасности, сокращение времени в пути, информирование пользователей, поддержку со стороны службы аварийных комиссаров, управление инцидентами, придорожный сервис международного качества, покрытие сотовой связью, поддержание высокого качества состояния автомобильных дорог (дорожное покрытие, вывески, дорожная разметка и освещение), а также обеспечение развития сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог и развитие предоставляемых сервисов с учетом потребностей пользователей;
- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;
- устранение «узких мест» на сети автомобильных дорог за счет строительства обходов городов, искусственных сооружений, развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети;
- развитие автомобильных дорог на подходах к автомобильным пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам;
- комплексное развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах, исходя из задачи, установленной Указом № 204, обеспечить увеличение объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн квадратных метров в год, а также дорожной сети в сельской местности;
- строительство путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения;
- создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог;
- осуществление планирования дорожной деятельности на уровне субъектов Российской Федерации на основе документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации), подготовленных с использованием средств математического моделирования транспортных систем);
- совершенствование ценообразования, переход к установлению расценок, стимулирующих подрядчиков к снижению себестоимости дорожных работ, в том числе за счет внедрения инноваций;

- формирование системы постоянно действующего мониторинга освоения инноваций в дорожном хозяйстве, стимулирование внедрения прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов;
- совершенствование системы диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- совершенствование зимнего содержания дорог с использованием современных технологий и применением экологически чистых противогололедных материалов, использование высокопроизводительной multifunctionальной техники, оснащенной легко и быстро заменяемым навесным оборудованием;
- разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем, современных технологий организации и управления дорожным движением, систем мониторинга метеорологической информации для повышения безопасности дорожного движения;
- стремление к достижению «нулевой смертности» на автомобильных дорогах;
- развитие телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения на всем протяжении федеральных автомобильных дорог услуг подвижной радиотелефонной связи, а также возможности беспроводной передачи голоса и данных;
- переход на механизм «пользователь платит» для автомобильных дорог. К 2025 году будет внедрена такая система на автомобильных дорогах регионального значения. К 2035 году будет обеспечен переход к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций.

До 2025 года основные усилия в сфере развития дорожного хозяйства будут направлены на формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, ликвидацию дефицита пропускной способности существующих объектов автодорожной инфраструктуры, приведение сети автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние.

В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

- реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который охватывает региональные дороги 83 субъектов Российской Федерации и автодороги 104 крупнейших городских агломераций, в том числе административные центры регионов, в которых суммарно проживает 146 млн человек;
- завершение к 2022 году строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги вокруг Москвы;
- завершение к 2024 году строительства скоростной автомобильной дороги М-11 «Нева» на участке км 149 – км 208 (обход г. Твери);
- завершение к 2022 году строительства автомобильной дороги «Таврида»;
- реконструкция участков, ограничивающих пропускную способность, на сети автомобильных дорог федерального значения;
- строительство и реконструкция дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту, в том числе дальний западный обход г. Краснодара;
- развитие автодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского, Каспийского, Балтийского, Дальневосточного бассейнов, а также бассейнов Западной и Восточной Арктики.

Развитие федеральной сети автомобильных дорог Российской Федерации предусматривается как за счет строительства новых участков федеральных автомобильных дорог, так и за счет приемки около 21 тыс. км автомобильных дорог иных форм собственности.

С 2025 года предусматривается ускорение темпов ввода новых объектов автодорожной инфраструктуры. Реализация мероприятий будет, в первую очередь, направлена на повышение скоростных параметров и дальнейшее сетевое развитие автомобильных дорог общего пользования. В этот период предусматривается:

- формирование целостной опорной сети автомобильных дорог, основу которой будут создавать автомагистрали и скоростные дороги, обеспечивающие высокую скорость перевозок между центрами экономического роста и входящие в состав МТК с доведением на них допустимых нагрузок и габаритов
- до международных норм и обеспечения их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в европейскую и азиатскую транспортную сеть, роста экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала страны;
- обеспечение автодорожных подъездов к морским портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации;
- формирование круглогодичных автодорожных связей с удаленными регионами Арктической зоны, Сибири и Дальнего Востока, в том числе для пионерного освоения территорий и ресурсов.

В период с 2025 по 2035 годы, в том числе планируется:

- эксплуатация к 2030 года на платной основе автомобильной дороги федерального значения М-1 «Беларусь» на всем протяжении;
- завершение формирования скоростного автодорожного сообщения по направлению Север-Юг путем:
 - реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» в направлении порта Усть-Луга и участка Санкт-Петербургского южного полукольца (А-120), соединяющего указанную дорогу с автомобильными дорогами М-11 и М-10;
 - реконструкция «вылетных» магистралей г. Санкт-Петербург в направлении г. Мурманска и г. Пскова (Р-21 и Р-23);
 - реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 933 – км 1024 в Ростовской области с последующей эксплуатацией на платной основе;
 - реконструкция автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» до I категории на всем протяжении со строительством обходов городов на ней.
- развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог по направлению Запад – Восток путем:
 - продления до 2035 года скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань по маршруту Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск – Кемерово – Барнаул с доведением дороги до I категории на всем протяжении;
 - реконструкции автомобильных дорог, связывающих европейскую часть России с регионами Сибири и Дальнего Востока: Р-258 «Байкал», Р-297 «Амур», А-331 «Виллой», Р-504 «Колыма», А-360 «Лена» и А-370 «Уссури»;
 - реконструкции автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха;
 - строительства мостов в местах паромных и ледовых переправ на автомобильных дорогах А-331 «Виллой» и Р-504 «Колыма».
 - реконструкции всех федеральных дорог, не имеющих твердых покрытий, включая автозимники, в дороги с твердым типом покрытия.

В сфере дорожного хозяйства формирование (строительство) международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (Санкт-Петербург – Москва –

Самара – Оренбург – Сагарчин) будет завершено в 2027 году. Строительство скоростной автомобильной дороги М-11 «Нева» на участке км 149 – км 208 (обход г. Твери) будет завершено в 2027 году.

В результате реализации дорожных проектов конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования будет преобразована из радиальной в сетевую, что создаст дополнительные резервы пропускной способности.

Основную транспортную нагрузку примут на себя дороги, входящие в опорную сеть, ключевым элементом которой выступит целостная сеть скоростных автомобильных дорог и автомагистралей протяженностью более 16 тыс. км.

Ключевыми ориентирами развития в сфере железнодорожного транспорта станут:

- увеличение объемов перевозок грузов по сети железных дорог в восточном направлении за счет реализации крупных проектов горнодобывающей и перерабатывающей отраслей экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также увеличение экспорта продукции российских предприятий в страны АТР;
- развитие скоростного и высокоскоростного движения между крупными городскими агломерациями и центрами экономического роста страны;
- строительство новых направлений и ликвидация ограничений провозной и пропускной способности, а также электрификация участков сети железных дорог для улучшения транспортной доступности и связанности регионов страны, освоения новых месторождений и развития отраслей экономики;
- введение специализации железнодорожных линий под преимущественно грузовое и пассажирское движение, а также внедрение полигонных технологий организации перевозочного процесса;
- повышение качества обслуживания пассажиров и расширение спектра сервисных услуг;
- обеспечение комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение доступности и качества грузовых перевозок для всех категорий пользователей;
- цифровизация железных дорог;
- внедрение технологии информационного моделирования на всем жизненном цикле объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- переход к цифровым двойникам в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- цифровизация клиентских сервисов в обслуживании пассажиров с применением BigData технологий, CRM-систем;
- внедрение инновационного подвижного состава, масштабное обновление парка пассажирских вагонов до 2025 года;
- модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта для развития перевозок инновационным подвижным составом и двухэтажными поездами;
- сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры путем утверждения Правительством Российской Федерации исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры;
- совершенствование системы технического регулирования в части исключения избыточных норм, не устанавливающих требования безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, повышения производительности труда, сокращения сроков внедрения и вывода на рынок инновационных строительных технологий и материалов;

- развитие отечественного инжиниринга в области высокоскоростного подвижного состава и объектов инфраструктуры;
 - внедрение систем, обеспечивающих повышение безопасности на железнодорожных переездах;
 - создание автоматизированных систем диагностики объектов инфраструктуры, подвижного состава и природно-климатических условий, внедрение технологий прогнозирования развития деградиционных изменений, влияющих на безопасность движения поездов, обслуживания объектов по состоянию и оперативного предупреждения опасных отказов технических средств и влияния внешних факторов;
 - совершенствование и гармонизация нормативной базы в целях создания условий для динамичного развития железнодорожного транспорта;
 - модернизация материально-технической базы, в том числе обновление парка подвижного состава;
 - обеспечение необходимого уровня безопасности движения и экологической безопасности железных дорог;
 - внедрение современных технологий организации интермодальных перевозок, подвижного состава и автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозок;
 - совершенствование тарифной политики в направлении повышения ее гибкости и формирования «сквозных тарифных ставок»;
 - создание и развитие системы управления безопасностью движения у всех участников перевозок железнодорожным транспортом, в том числе внедрение к 2030 году «интеллектуальных» поездов со встроенной системой автоведения и самодиагностики;
 - обеспечение замены технических средств по достижении назначенного срока службы;
 - установление назначенного срока службы узлов и деталей, непосредственно влияющих на безопасность движения на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе;
 - повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств;
 - развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание «интеллектуальных» грузовых станций и «интеллектуальных» железнодорожных вокзалов;
 - реализация программ ресурсосбережения и сокращение энергоемкости всех видов деятельности, переход на использование альтернативных видов топлива.
- Предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:
- реконструкция железнодорожных подходов к морским портам Российской Федерации, в том числе с электрификацией отдельных участков, в первую очередь, на Восточном полигоне сети;
 - строительство Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему с целью обеспечения возможности разведки и эксплуатации месторождений, а также роста добычи ресурсов в Ямало-Ненецком автономном округе;
 - проекты по выносу грузового движения из крупных городов (строительство обходов), включая строительство западного железнодорожного обхода Саратовского узла;
 - развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода;
 - развитие железнодорожного направления Пермь – Соликамск;
 - электрификация участка Ртищево-Кочетовка (специализация под грузовое

движение);

- сокращение времени хода до 16 часов в сообщении Москва – Adler по существующему направлению Центр – Юг за счет организации скоростного пассажирского движения с электрификацией участка железной дороги Ожерелье – Узловая – Елец и его специализацией под пассажирское движение, а также строительство новой двухпутной линии Кривенковская – Сочи с ответвлением до ст. Лазаревская;

- организация высокоскоростного движения на специализированных железнодорожных магистралях со скоростями движения поездов до 350-400 км/ч по направлениям: «Москва – Санкт-Петербург», «Москва – (Юг)» (Москва – Тула – Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону), а также поэтапное создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия» (Красное – Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург – Челябинск – Курган – граница с Казахстаном);

- развитие скоростного железнодорожного движения на существующей инфраструктуре между крупными региональными центрами со скоростью 160-200 км/ч и более на направлениях: Москва – Белгород, Москва – Ярославль, Москва – Брянск, Самара – Саранск - Пенза, Новосибирск – Барнаул, Владивосток – Хабаровск и других и внедрение современного подвижного состава на этих направлениях;

- развитие железнодорожной инфраструктуры в крупных городах (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск);

- увеличение пассажиропотока в пригородном сообщении Центрального транспортного узла до 850 млн пассажиров в 2024 году и до 1,0 млрд пассажиров к 2035 году;

- строительство новых железнодорожных линий Салехард – Надым, Курагино – Кызыл, Февральск – Огоджа, Якутск – Кангалассы, Правая Лена – Якутск, Нижний Бестях – Мома – Магадан, Могзон - Озерный ГОК, Новая Чара – Апсатская, Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского.

Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург» будет закончено не позднее 2029 года (начало строительно - монтажных работ не позднее 2024 года, завершение проектирования не позднее 2025 года).

После 2035 года будут закончены проекты по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – (Юг)» (Москва – Тула – Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону), созданию высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия», строительству железнодорожной линии «Селихин – Ныш» с переходом пролива Невельского. Первый этап – строительство железнодорожной линии до порта ДеКастри будет осуществлено не позднее 2032 года, второй этап – строительство перехода через пролив Невельского будет осуществлено не позднее 2037 года.

Другим значимым проектом является строительство технологической линии – «Северосибирской магистрали» (Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), в целях создания опорной транспортной сети и обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья, а также формирования альтернативного маршрута для части участков Транссиба и БАМа.

Для успешной реализации мероприятий и проектов, предусмотренных Стратегией, требуется запуск производства отечественных конструкций, технических средств и технологического оборудования, подвижного состава нового поколения, в том числе с облегченными высокопрочными композитными материалами кузова вагона и увеличением наработки локомотивов на отказ на 30-40 %, разработка двигателей нового поколения, в том числе использующих

низкоуглеродные виды топлива, путевой, строительной и другой специализированной техники для указанных конструкций.

Основными направлениями развития в сфере морского транспорта и морских портов станут:

- повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке;
- увеличение портовых мощностей для обеспечения потребностей отраслей экономики в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах страны;
- увеличение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом;
- переориентация перевалки российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств в порты Российской Федерации;
- улучшение транспортного обслуживания труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием СМП;
- увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и морскими портами;
- развитие инфраструктуры для морских паромных и круизных пассажирских перевозок;
- повышение конкурентоспособности морских портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»;
- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территориях и в акваториях морских портов.
- Развитие мощностей морских портов Российской Федерации предусматривается с учетом создания экономически обоснованных резервов для обеспечения увеличивающихся объемов перевалки грузов.

В период с 2020 по 2024 годы продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны, строительство новых перегрузочных комплексов, прежде всего, в Балтийском, Дальневосточном и Арктическом бассейнах в связи увеличением объемов экспорта в зарубежные страны и освоением новых месторождений. В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

- комплексное развитие Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала «Лавна»;
- увеличение мощности российских морских портов, входящих в состав транспортного узла «Восточный – Находка»;
- ввод в эксплуатацию морского международного грузопассажирского района в г. Пионерский (Калининградская область).

Важную роль в освоении Арктики будет играть развитие СМП с созданием транспортной инфраструктуры на северном побережье Российской Федерации, а также целенаправленная подготовка специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации транспортных объектов в Арктическом регионе.

Для развития СМП предусматривается строительство ледокольного флота нового поколения, в том числе работающего на сжиженном природном газе, а также гидрографических, лоцмейстерских и аварийно-спасательных судов ледового класса, реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота, продление срока эксплуатации ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, строительство терминала сниженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта, строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения

безопасности.

В сфере развития морского транспорта объемы производственной мощности морских портов составят 1300 млн тонн к 2024 году, 1400 млн тонн к 2030 году и 1500 млн тонн к 2035 году. Объем перевалки грузов морскими портами: составит 1050 млн тонн к 2024 году, 1120 млн тонн к 2030 году и 1250 млн тонн к 2035 году. Объем перевозок грузов по Северному морскому пути составит: 60 млн тонн к 2024 году, 75 млн тонн к 2030 году и 100 млн тонн к 2035 году. Доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом составит к 2024 году 3 %, к 2030 году 4 %, к 2035 году 5 %;

В период с 2025 по 2035 годы приоритетное развитие получают порты Дальневосточного и Арктического бассейнов для формирования круглогодичного морского сообщения с использованием СМП по направлениям: Северная Европа – АТР и АТР – Северная Америка. Ключевая задача – обеспечить переключение на трассу СМП части транзитных грузов, которые в настоящее время следуют через Суэцкий канал.

В этот период продолжится развитие морских портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов, углубление их специализации и создание на их базе мощных портовых агломераций, ориентированных на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов и имеющих необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автодорожные подходы.

В настоящее время существенная доля грузов, переваливаемых в морских портах, – это сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие портово-промышленных зон.

В целях повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в крупных морских портах предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов с использованием средств цифровизации, спутниковой навигации и средств автоматического съема информации.

Основными мероприятиями развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей станут:

- увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;
- ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;
- повышение качественных характеристик внутренних водных путей, реконструкция гидротехнических сооружений и приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии;
- существенное обновление транспортного и обслуживающего флота;
- развитие речных портов, оснащение их современными перегрузочными комплексами, развитие внутриводных и подъездных путей;
- создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;
- повышение безопасности перевозок грузов и пассажиров;
- развитие современных систем связи и навигации.

В период до 2024 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

- реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы;

- реконструкция гидросооружений Беломорско-Балтийского канала;
- реконструкция Волго-Балтийского водного пути;
- реконструкция Волго-Донского судоходного канала;
- реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы;
- реконструкция гидротехнических сооружений и водных путей Азово-Донского, Волжского Енисейского и Камского бассейнов.

В период с 2025 по 2035 годы предусматривается повышение пропускной способности внутренних водных путей за счет строительства второй ветки Волго-Донского канала, а также строительства II нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

В сфере развития внутреннего водного транспорта после 2024 года:

- протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность будет сокращена до 4 тыс. км к 2024 году, до 2 тыс. км – к 2030 году, 1 тыс. км – к 2035 году;
- количество судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, составит: 56 единиц к 2024 году, 68 единиц к 2030 году, 70 единиц к 2035 году). Не будет введен в эксплуатацию в запланированные сроки Нижегородский низконапорный гидроузел;
- увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом) будет происходить более низкими темпами: 37 % к 2024 году, 39 % к 2030 году и 40 % к 2035 году.

За счет реализации мероприятий на внутреннем водном транспорте планируется сокращение участков внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, не обеспечивающих эффективную работу транспортного флота, и ликвидация таких участков к 2035 году, увеличение (прирост) транзитной гарантированной пропускной способности Единой глубоководной системы на 14,3 млн тонн к 2024 году.

Важная роль в транспортной системе южных регионов Российской Федерации принадлежит Волго-Донскому каналу, по которому осуществляются связи между портами Северо-Западного, Волжского и Донского речных бассейнов, а также обеспечивается непосредственный выход флота на международные судоходные пути Азово-Черноморского и Каспийского морских бассейнов. Увеличение грузопотоков по Волго-Донскому каналу периодически приводит к его перегрузке и многочасовым задержкам судов. Для решения этой проблемы предусматривается строительство второй ветки Волго-Донского канала, которая позволит увеличить его пропускную способность до 30-35 млн тонн в год.

В непосредственной зоне тяготения Волго-Донского канала расположены морские порты Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Строительство II нитки Волго-Донского канала повысит привлекательность водного маршрута для перевозки грузов между Каспийским, Азовским и Черным морями, создаст благоприятные условия для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на водный транспорт за счет обеспечения надежной и бесперебойной работы гидросооружений, увеличения сроков навигации и ликвидации задержек в пути следования судов.

Для реализации преимуществ внутреннего водного транспорта необходимо создание линейки перспективных судов, которая включает:

- речные грузовые суда с уменьшенным надводным габаритом;
- танкеры и суда-контейнеровозы смешанного «река-море» плавания;
- речные пассажирские судна повышенной комфортности для речных круизов, речные суда для перевозки пассажиров в городах и пригородных районах, речные суда для отдаленных регионов, не обеспеченных наземными видами

транспорта.

Для обеспечения опережающего роста экономики страны и повышения качества жизни населения регионов необходимы качественные шаги, направленные на снижение стоимости пассажирских перевозок и расширения маршрутных сетей.

Реализация таких мер поддержки, как субсидирование пассажирских перевозок внутренним водным транспортом будут способствовать сокращению для судоходных компаний расходной части, что в свою очередь будет способствовать снижению стоимости перевозок внутренним водным транспортом и увеличению пассажиропотока.

Ключевым ориентиром развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки станет обеспечение транспортной доступности, в первую очередь в удаленных и труднодоступных регионах.

До 2025 года основными мероприятиями станут:

- в секторе аэропортовой деятельности – проведение реконструкции инфраструктуры 66 региональных аэропортов, 40 из которых расположены на территории Дальневосточного федерального округа. В частности, предусмотрена реализация таких крупных проектов как:

- реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск);
- реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск);
- реконструкция и строительство аэропортового комплекса Грозный «Северный» (аэродромная инфраструктура);
- строительство аэропортового комплекса «Мирный» (г. Мирный, Республика Саха (Якутия));
- реконструкция (восстановление) аэропорта Нерюнгри, Республика Саха (Якутия);
- реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ).

- в секторе развития региональных и местных авиаперевозок и построения маршрутной сети – обеспечение комплексного удовлетворения потребностей субъектов и населения Российской Федерации в доступных воздушных перевозках (в первую очередь, в труднодоступные населенные пункты) при долгосрочном планировании государственной поддержки.

Маршрутная сеть воздушных перевозок должна формироваться на основе пассажирского спроса и заявок субъектов Российской Федерации на принципах обеспечения доступности удаленных населенных пунктов, прибыльности воздушных перевозок, долгосрочной государственной поддержки маршрутов, перевозки по которым не обеспечивают прибыльность, и с учетом наличия альтернативных видов транспорта, в первую очередь железнодорожного.

Маршрутная сеть включает: коммерческие авиаперевозки, выполняемые без финансовой поддержки государства; коммерческие авиаперевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства для отдельных, социально слабо защищенных категорий населения; некоммерческие социальные перевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства на основе механизмов субсидирования рейсов в региональном авиасообщении, в том числе с использованием механизмов софинансирования из федерального и регионального бюджетов; некоммерческие социальные местные перевозки, выполняемые в настоящее время по правилам субсидирования в соответствующих субъектах Российской Федерации;

В секторе региональных авиаперевозок предусматривается:

- государственная поддержка посредством субсидирования региональных авиаперевозок (с использованием федерального бюджета и софинансирования

с участием региональных бюджетов) для развития многоуровневой хабовой сети аэропортов и авиаперевозок, взаимосвязанной с параметрами Стратегии пространственного развития Российской Федерации, и обеспечения транспортной доступности северных, северо-восточных и удаленных территорий;

– оптимизация использования бюджетных средств в программах субсидирования в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» и постановлением Правительства Российской Федерации «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» на основе сближения их механизмов, когда субсидируемые на «порейсовой» основе региональные маршруты по мере их «раскатки» (роста объемов авиаперевозок) поэтапно переводят на субсидирование по количеству перевезенных пассажиров.

В этом случае на начальном этапе «раскатки» рейса государство принимает на себя большую долю финансовых рисков, а затем, по мере роста перевозок на раскатанных линиях, обоснованно их снижает.

В секторе местных авиаперевозок важным направлением является разработка критериев, на основе которых осуществляется поддержка развития местных авиаперевозок в регионах Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны Российской Федерации (районов Крайнего Севера и приравненных к ним) с использованием предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях обеспечения доступности местных воздушных перевозок населению.

Критерии транспортной доступности должны формироваться с учетом исключения конкуренции субсидирования различных видов транспорта, дифференцированно по регионам на основе исследования населенных пунктов с численностью постоянного населения выше порогового значения (порог устанавливается регионом с учетом его специфики) в целях выявления наличия всесезонной доступности наземным транспортом до ближайшего действующего аэропорта в течение времени, не превышающего порогового значения (порог также устанавливается регионом в часах с учетом его специфики).

По результатам исследования, с учетом специфики регионов, выявляются и обосновываются требования к частоте авиасвязи населенных пунктов с административными центрами регионов, а по населенным пунктам, не обеспеченным необходимым уровнем транспортной доступности, планируется развитие местных дорог или строительство посадочных площадок (местных аэропортов) в рамках программ развития местного авиасообщения субъектов Российской Федерации.

Решение проблемы дефицита кадров авиационного персонала на региональных и местных воздушных линиях требует закупки и аренды самолетов и вертолетов для обеспечения требуемого налета выпускниками образовательных организаций гражданской авиации, а также привлечения воздушных судов и инструкторского состава эксплуатантов воздушного транспорта образовательными организациями для проведения летной подготовки.

В сфере развития воздушного транспорта после 2024 года будут реализованы мероприятия:

– по реконструкции 13 аэропортовых комплексов в Республике Саха (Якутия) (г. Маган, г. Усть-Нера, «Полярный»), Удмуртской Республике (г. Ижевск),

Чеченской Республике (г. Грозный), Амурской (г. Тында), Архангельской (г. Архангельск), Челябинской (г. Магнитогорск) и Читинской областях (г. Чита), Ненецком (г. Нарьян-Мар) и Чукотском автономном округе (г. Марково, «Бухта Провидения», «Лаврентий»);

Авиационная подвижность к 2024 году составит 0,8 полетов на 1 чел. в год вместо запланированных 0,95, к 2030 – 0,95, а к 2035 – 1 полетов на 1 чел. в год, вместо запланированных 1,55;

В период до 2035 года предусматривается реализация также следующих мероприятий и проектов:

- продолжение реконструкции аэропортовой инфраструктуры и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Московский авиаузел;

- внедрение на воздушном транспорте нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях;

- внедрение систем обнаружения и ухода от столкновений беспилотных воздушных судов (DAA), создание инфраструктуры линии контроля и управления (C2), внедрение системы организации движения беспилотных воздушных судов;

- внедрение и развитие автоматизированной системы контроля использования воздушного пространства на базе цифровых технологий авиационного наблюдения;

- переход Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на цифровые технологии с обеспечением полетов в верхнем и нижнем воздушном пространстве Российской Федерации;

- обновление существующего парка авиакомпаний преимущественно воздушными судами российского производства и разработка нового поколения перспективных воздушных судов;

- гармонизация законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации;

- совершенствование системы топливообеспечения полетов гражданской авиации;

- создание опорной информационно-телекоммуникационной и радиотехнической инфраструктуры обеспечения полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов на базе многопозиционных систем и мультисервисных технологий;

- разработка, внедрение и дальнейшее развитие технологий и инфраструктуры интеграции беспилотных воздушных судов в совместное с пилотируемыми воздушными судами воздушное пространство.

К 2035 году для реализации мероприятий Стратегии потребуется полное обеспечение воздушными судами отечественного производства нужд региональной и малой авиации, а также авиации общего назначения.

Основными мероприятиями в сфере развития пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации станут:

- приведение пунктов пропуска к нормативному состоянию в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации и ЕАЭС;

- создание благоприятных условий в пунктах пропуска для обеспечения внешнеэкономической деятельности, перемещения через Государственную границу Российской Федерации грузов и пересечения ее физическими лицами;

- введение системы предварительного информирования при прибытии (убытии) транспортных средств, товаров, грузов, растений, животных, сопровождающих лиц и пассажиров в целях совершенствования процедур

пограничного, таможенного, фитосанитарного, ветеринарного и транспортного контроля;

- создание системы прослеживаемости движения грузов по территории ЕАЭС;

- улучшение оснащенности пунктов пропуска, развитие информационно-технических средств государственных контрольных органов.

Ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) не менее 40 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации к 2024 году и не менее 60 пунктов пропуска к 2035 году (нарастающим итогом).

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 2012-2019 гг.

Еще одно направление актуализации задач и мероприятий Транспортной стратегии включает создание современного информационно-навигационного обеспечения, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, а также повышение эффективности работы аэронавигационной системы в условиях дальнейшего роста объемов перевозок воздушным транспортом, развитие 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.

В рамках актуализации мероприятий развития транспортной системы Арктики должны быть проработаны меры обеспечения транспортной доступности сети населенных пунктов вахтово-экспедиционного типа – «точек экономического роста» в районах Арктической зоны Сибири и Дальнего Востока. Планируется 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.

Предусматривается реализация мероприятий, касающихся развития транспортно-логистической инфраструктуры Крыма на основе системного подхода с учетом совершенствования транспортно-экономических отношений в связи с вводом в действие мостового перехода через Керченский пролив и подходов к нему со стороны Краснодарского края с учетом изменений, произошедших в 2012-2019 гг.

Предусматривается актуализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Предусматривается реализация мероприятий по комплексному развитию российских морских портов в Каспийском бассейне на основе постановления

Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации от 25 июля 2017 г. № 334-СФ и Плана мероприятий стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне. Мероприятия предусматривают в том числе совершенствование железнодорожных и автомобильных подходов к морским портам в целях развития Каспийского транспортно-логистического комплекса.

Развитие транспортной системы Дальневосточного региона также является одним из предполагаемых направлений актуализации комплекса мероприятий развития транспортной системы.

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.

Значимыми являются вопросы сбора и анализа транспортной статистики, информации о работе транспорта. При актуализации комплекса приоритетов, задач и мер Транспортной стратегии 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 стадийности и значительной продолжительности по времени реализации проектов по созданию и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, для их успешной реализации в установленные Стратегией сроки, необходимо как можно более раннее определение точных сроков и стоимости реализации, а также закрепление в структуре Государственной программы Российской Федерации по развитию транспортной системы.

Для проектов и мероприятий с горизонтом планирования с 2025 по 2035 годы необходимо определение сроков и стоимости их реализации не позднее 2022 года.

В этой связи для успешной реализации Стратегии, необходимо разработка и утверждение новой Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» до 2035 года не позднее 2023 года.

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

- актуализация мероприятий по развитию транспортно-логистических технологий и систем для обеспечения высокоэффективных мультимодальных перевозок. Предусматривается создание опорной сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров. При этом суммарная мощность опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров к 2024 году достигнет 40-42 млн тонн, к 2030 – 60-65 млн тонн, к 2035 – 90-95 млн тонн;

- 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 транспортно-логистической информационной среды транспортного комплекса;
- применение технологий искусственного интеллекта в транспортном комплексе для 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;
- 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 глобальной навигационной спутниковой системы 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 на основе технологий ГЛОНАСС и систем электронного пломбирования;

– оснащение эксплуатируемых грузовых автомобилей навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС.

В сфере автомобильного транспорта ключевыми ориентирами станут:

- обновление парка автотранспортных средств, преимущественно за счет новых линеек отечественных легковых, грузовых автомобилей, и специальной техники;
- внедрение электронного документооборота при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом;
- повышение безопасности и эффективности автомобильных перевозок;
- совершенствование системы контроля процесса перевозки для отслеживания клиентом в режиме онлайн всех этапов процесса доставки грузов, в том числе с использованием искусственного интеллекта в планировании и управлении для выстраивания наиболее оптимальных маршрутов;
- повышение экологичности автомобильных перевозок;
- создание системы управления жизненным циклом автотранспортной техники;
- разработка и использование адаптивных технологий управления перевозочным процессом, в том числе для решения задач гибкого интервального регулирования движения автотранспортных средств в целях увеличения пропускной способности сети автомобильных дорог;
- внедрение мобильных сервисов по аналогии с сервисами агрегаторов такси.

Для стимулирования обновления автопарка целесообразно принятие нормативного правового акта, устанавливающего срок эксплуатации автотранспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревшего и отработавшего нормативный срок службы подвижного состава, не обеспечивающего необходимую эксплуатационную надежность.

Повышение безопасности и эффективности работы автомобильного транспорта будет обеспечено за счет совершенствования технологий перевозок, разработки технических решений по оптимизации требований по оснащению автомобильного транспорта бортовыми устройствами, обеспечивающими передачу информации в целях осуществления контроля (надзора) за безопасностью перевозок пассажиров и грузов, а также внедрения автоматизированных систем мониторинга и управления перевозками грузов и пассажиров, включая технические средства и информационные технологии для выполнения следующих функций:

- планирования, маршрутизации и диспетчеризации перевозок;
- дистанционного мониторинга движения автотранспортных средств (позиционирование автотранспортных средств в процессе перевозки и контроль за их движением).

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок целесообразно обеспечить внедрение систем мониторинга, контроля и поддержания работоспособного состояния водителей в пути.

Для повышения экологичности автомобильных перевозок потребуется увеличение объемов производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии (сжатый природный газ и сжиженный природный газ, биотопливо, электроэнергию и другие), а также создание сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, криогенных автозаправочных станций для заправки автомобилей сжатым природным газом и сжиженным природным газом, а также сети станций для зарядки электротранспорта, разработка двигателей, работающих на водородных топливных элементах.

Использование альтернативных видов топлива позволит уменьшить себестоимость перевозок, снизить выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации автотранспортных средств и в перспективе создаст задел для перехода к 2050 году к углеродной нейтральности транспортного комплекса.

Для создания системы управления жизненным циклом автотранспортной техники потребуется введение маркировки и идентификации автотранспортных средств и их компонентов, отражающих их технический уровень, экономичность, экологичность, безопасность и надежность, а также создание межведомственной системы мониторинга технического уровня и безопасности автотранспортных средств на всем протяжении их жизненного цикла.

Кроме того, необходимо продолжить исследования и испытания в области использования автономных (беспилотных) автомобилей и к 2030 году обеспечить запуск первых беспилотных автомобилей. Переход на использование беспилотных автомобилей позволит решить проблему дефицита квалифицированных водителей, повысить безопасность движения за счет исключения человеческого фактора, уменьшить себестоимость перевозок, повысить точность соблюдения графика движения.

Необходимо отметить, что указанные меры в сфере развития автомобильного транспорта относятся также к сфере пассажирских автотранспортных перевозок и имеют важное значение при актуализации мероприятий по третьей цели транспортной стратегии.

В сфере дорожного хозяйства предусматривается:

- доведение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, до 9,1 % к 2024 году и до 6 % к 2035 году;
- строительство 14 обходов крупных городов на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения к 2024 году и 25 обходов к 2035 году (нарастающим итогом);
- ввод в эксплуатацию после строительства к 2024 году 170 путепроводов и к 2035 году 485 путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом);

В сфере железнодорожного транспорта предусматривается:

- формирование базовой модели новой тарифной системы, стимулирующей перевозку грузов железнодорожным транспортом, с вводом в действие с 2026 года при сохранении до 2025 года в отношении всех участников транспортного рынка принципов долгосрочного тарифообразования, предусмотренных распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р;
- доведение средней скорости доставки грузовых отправок в груженых вагонах на железнодорожном транспорте к 2024 году до 417 км в сутки и к 2035 году до 435 км в сутки, в том числе за счет применения различных способов перевозки грузов (контейнерный, контрейлерный, почтово-багажный);

– расширение сети электрифицированных линий для сокращения эксплуатационных расходов на перспективу до 2035 года на 3940 км.

В сфере внутреннего водного транспорта предусматривается:

– увеличение количества судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, на 65 единиц к 2024 году и до 75 единиц к 2035 году (нарастающим итогом);

– увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом): 52 % к 2024 году, 53 % к 2030 году и 55 % к 2035 году;

– увеличение протяженности водных путей со светоотражающей и освещаемой обстановкой до 40 % (от общей протяженности внутренних водных путей) к 2024 году, и до 50 % к 2035 году (нарастающим итогом);

В целом в результате развития инфраструктуры, технологий и систем экономически эффективных перевозок грузов предусматривается снижение уровня логистических издержек в экономике до 15,1 % в ВВП к 2024 году и до 12 % в ВВП к 2035 году. Ожидается повышение места Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) до 50-го к 2024 году и до 30-го к 2035 году. Предусматривается повышение индекса производительности труда к уровню 2018 года на 28,7 % к 2024 году и на 73,2 % к 2035 году к уровню 2018 года. К 2030 году предусматривается завершение перехода на электронный документооборот всех перевозок грузов на всех видах транспорта.

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

– обеспечение клиентоориентированности предоставления населению доступных, качественных и безопасных транспортных услуг, доступных как по цене, так и по месту их оказания, удовлетворение за счет этого растущих потребностей населения на всех этапах оказания транспортных услуг;

– развитие методологии реализации социальных транспортных стандартов, включая социальные стандарты на автомобильном пассажирском транспорте и наземным городским электрическом транспорте, а также стандарты устойчивой мобильности, в том числе в сфере пригородных пассажирских перевозок;

– реализация комплекса мер, предусматривающего при проектировании и строительстве автомобильных дорог учет территориального расположения строящихся объектов производственного и жилого назначения, строительство съездов к населенным пунктам и промышленным объектам;

– формирование единой дорожной сети круглогодично доступной для населения;

– определение на опорной транспортной сети точек и участков потенциального развития перспективных коммерческих и социально значимых пассажирских маршрутов;

– развитие устойчивых систем городского, пригородного транспорта, транспортных связей в сельских районах, а также между городами и сельскими районами;

– 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;

– 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;

- последовательное повышение доступности и качества транспортных услуг для маломобильных групп населения, обеспечение к 2035 году полной доступности всех транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для этих групп населения;

- опережающее развитие видов общественного транспорта, повышение его привлекательности по сравнению с личными автотранспортными средствами;

- реализация мер по обеспечению комплексного взаимоувязанного развития общественного пассажирского транспорта и содействие рациональному распределению пассажиропотоков между видами транспорта, в том числе на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе;

- обеспечение потребности населения в железнодорожных перевозках, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие пригородного железнодорожного сообщения;

- 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;

- 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 спутниковой системы ГЛОНАСС, совершенствование технологий управления транспортными средствами и потоками;

- развитие мультимодальных пассажирских перевозок с использованием универсальных электронных проездных документов (внедрение единых стандартов платежных сервисов пассажирских перевозок для всех регионов страны);

- цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов «Мобильность как услуга», «Транспорт как услуга», 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, основанных 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 разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе;

- 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 на приобретение 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;

- 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;

- принятие мер, способствующих увеличению 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 авиaperезвозок 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 авиaperезвозчиков в аэропортах;

- разработка предложений по компенсации авиaperезвозчиком 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 на приобретение 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 на приобретение 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;
 - обновление флота речных и озерных пассажирских судов, в т.ч. круизных и прогулочных.
- Основными направлениями развития в сфере городского пассажирского транспорта, внеуличного транспорта, транспортных систем городских агломераций станут:
- создание систем скоростного внеуличного пассажирского транспорта, в том числе дальнейшее развитие метрополитенов в крупнейших городах России / городских агломерациях с численностью населения более 5 млн человек;
 - обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения;
 - увеличение объемов перевозок на железнодорожном транспорте в городском и пригородном сообщении, создание железнодорожных связей с аэропортами в крупных городах;
 - развитие трамвайной и троллейбусной сети, оптимизация маршрутной сети автобусного транспорта;

- обеспечение приоритетного проезда пассажирского транспорта общего пользования по улично-дорожной сети крупных городов;
 - пополнение всех видов городского транспорта современным подвижным составом с улучшенными показателями энергоэффективности и экологичное™, оснащение его навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС и современным информационно-коммуникационным оборудованием;
 - модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;
 - внедрение электронной оплаты поездок, интеграция систем оплаты проезда на городском и пригородном транспорте, парковки, проезда по платным магистралям и заправки автомобилей;
 - внедрение интеллектуальных транспортных систем в крупнейших и крупных городах России;
 - комплексная информатизация транспортной системы на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем, внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом в крупнейших и крупных городах России;
 - создание системы повышения квалификации специалистов по организации городских и региональных транспортных систем;
 - оснащение остановок городского пассажирского транспорта электронными табло для информирования о времени прибытия транспортных средств;
 - развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания – вокзалов, пассажирских терминалов и транспортно-пересадочных узлов;
 - повышение уровня безопасности городского и пригородного пассажирского транспорта и транспортной безопасности на его объектах;
 - снижение негативного воздействия городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения.
- С учетом внедрения механизма «пользователь платит», предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций, возможен переход к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях.
- В крупных городах существенное снижение затрат времени на передвижения населения планируется обеспечить прежде всего за счет развития скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, обладающих высокой провозной способностью и в значительной степени изолированных от движения автомобильных транспортных потоков. На конечных и наиболее загруженных станциях предусматривается строительство перехватывающих парковок и транспортно-пересадочных узлов.
- На территории населенных пунктов, в первую очередь городов и городских агломераций, должны быть созданы условия для стимулирования использования немоторизованных видов транспорта и средств передвижения, создания пешеходных зон.
- В районах массовой застройки, удаленных от центров городов и городских агломераций, должен получить развитие скоростной внеуличный транспорт.
- Кроме того, предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов, способных обеспечить качество, комфортность и конкурентоспособность городского пассажирского транспорта:
- развитие автоматизированных систем управления дорожным движением, парковочным пространством, городскими и внегородскими магистралями, городским пассажирским транспортом общего пользования, а также

автоматизированных систем транспортной информации, электронных платежей на различных видах транспорта, обеспечения безопасности, включая подсистемы оперативного управления парком специальных транспортных средств, выявления дорожно-транспортных происшествий, видеонаблюдения за объектами транспортной инфраструктуры и транспортными потоками, выявления нарушений Правил дорожного движения;

- развитие систем скоростного автобусного и внеуличного, в том числе легкого рельсового транспорта в городах и городских агломерациях;
- обновление парка автотранспортных средств, расширение использования отечественных транспортных средств (автобусов, в том числе на газомоторном топливе, троллейбусов, трамваев, электробусов), обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях, в том числе до 2024 года в 20 городских агломерациях за исключением Московской и Санкт-Петербургской и до 2035 года – в 104;
- стимулирование спроса на внутреннем рынке на транспортные средства, работающие на водородных топливных элементах;
- запуск к 2030 году первого беспилотного транспорта в сфере городских пассажирских перевозок;
- организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления трамвайных путей;
- организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрестки с помощью средств светофорного регулирования;
- повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения;
- цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов «мобильность как услуга», «транспорт как услуга», внедрение современных технологических решений и систем управления дорожным движением и мобильностью, включая инфраструктуру беспилотного и высокоавтоматизированного движения, систем обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT).

Цель 3 Транспортной стратегии обеспечит достижение национальных целей развития по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации путем решения задач со следующими показателями:

в сфере воздушного транспорта:

- увеличение авиационной подвижности населения до 0,95 полетов на 1 чел. в год к 2024 году и до 1,55 полетов на 1 чел. в год к 2035 году;
- увеличение доли межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов до 51,35 % к 2024 году и до 54,25 % к 2035 году.

общетранспортные:

- увеличение транспортной подвижности населения до 9,5 тыс. пасс-км на 1 чел. в год к 2024 году и до 11,9 тыс. пасс-км на 1 чел. в год к 2035 году;
- увеличение транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования до 4,7 тыс. пасс-км на 1 чел. в год к 2024 году и до 6 тыс. пасс-км на 1 чел. в год к 2035 году;
- индекс ценовой доступности услуг пассажирского транспорта к уровню 2017 года до 99,3 % к 2024 году и до 98,8 % к 2035 году;
- доведение доли объектов транспортной инфраструктуры, на которых обеспечены условия полной доступности для пассажиров из числа маломобильных

групп населения, к 2024 году железнодорожных вокзалов (внеклассные и 1-2 класса) до 37 %, аэровокзалов до 55 %, морских и речных вокзалов до 21,7 %, автовокзалов до 15 % и до 100 % всех объектов к 2035 году;

– доведение доли транспортных средств, соответствующих требованиям доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения, к 2024 году автобусов до 23,8 %, троллейбусов до 40,4 %, трамваев до 18,1 %, вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения, до 88 %, судов морского и внутреннего водного транспорта до 12,6 % и к 2035 году до 100 % транспортных средств (на железнодорожном транспорте 100 % вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения).

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: «Встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры».

Реализация транзитного и экспортного потенциала страны предполагает приоритетную проработку и выработку мер по использованию выгодного положения Российской Федерации между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности. Это предопределяет особую роль России в обеспечении транспортных связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР). В значительной степени этому должно способствовать встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры, а также устранение «узких мест» на их российских участках, обеспечение спроса отраслей экономики на конкурентоспособные по цене и качеству транспортные услуги по перевозке российских экспортных грузов.

Предусматривается использование новых возможностей российской транспортной системы по увеличению объемов перевозимых грузов и оказываемых услуг, в том числе по транзиту, в связи с динамичным ростом объемов торговли Китая и других стран АТР с Россией и странами Европы. Дополнительный импульс этому придает стремительное развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, требующей ускоренной доставки грузов «от двери до двери», внедрения новейших перевозочных и логистических технологий.

Предусматривается использование 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, в том числе возможностей национального транспортного образования в условиях углубления взаимодействия в АТР.

В связи с формированием Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС целесообразно 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 встраивания российской транспортной системы в международные транспортные коридоры, 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;
- упрощение процедур пересечения границ при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок;
- приоритетная расшивка «узких мест» российских участков международных транспортных коридоров;
- 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;
- 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;
- максимальное содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза;
- 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;
- 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 и аналогичных документов, а также участия российских организаций в их разработке.

Актуализация Цели 4 Транспортной стратегии обеспечит достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира и обеспечение темпов экономического роста выше мировых, создание в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно-ориентированного сектора и обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий, а также ускоренное технологическое развитие путем решения задач со следующими показателями:

в сфере железнодорожного транспорта:

- доведение провозной способности железнодорожных подходов к морским портам в Северо-Западном бассейне до 145,6 млн тонн к концу 2024 года и до 230 млн тонн к 2035 году, в Азово-Черноморском бассейне до 125,1 млн тонн к концу 2024 года и до 170 млн тонн к 2035 году, в Дальневосточном бассейне до 182 млн тонн к 2024 году и до 305 млн тонн к 2035 году;

– обеспечение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад-Восток» не более 7 суток к 2024 году и не более 6,5 – 6,8 суток к 2035 году, на направлении «Север-Юг» не более 2,1 суток к 2024 году и не более 1,9 – 2,0 суток к 2035 году;

– доведение средней скорости контейнерных перевозок в транзитном сообщении до 1319 км/сутки к 2024 году и до 1600 км/сутки к 2035 году;

– увеличение объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом в 4 раза к 2024 году и в 6,9 раз к 2035 году;

в сфере морского транспорта:

– доведение объема производственной мощности морских портов до 1300 млн тонн к 2024 году, к 2030 году 1450 млн тонн и до 1600 млн тонн к 2035 году;

– доведение объемов перевалки грузов морскими портами до 927,8 млн тонн в год к 2024 году и до 1309,9 млн тонн в год к 2035 году;

– доведение объемов перевозок грузов по Северному морскому пути (далее – СМП) до 80 млн тонн к 2024 году, до 100 млн тонн к 2030 году и до 120 млн тонн к 2035 году;

– доведение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом до 4 % к 2024 году и до 16 % к 2035 году;

общетранспортные:

– доведение объемов экспорта транспортных услуг в части водного (морского и речного), воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта до 25 млрд долларов США к 2024 году и 34 млрд долларов США к 2035 году;

– ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) не менее 40 пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации к 2024 году и не менее 60 пунктов пропуска к 2035 году (нарастающим итогом);

– ликвидация ограничений пропускной способности в отношении приоритетных пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации по объему оборота грузов, транспортных средств и лиц к 2035 году;

– внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по МТК к 2023 году.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривает актуализацию мероприятий по следующим направлениям.

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.

Предусматриваются мероприятия, направленные на достижение необходимого уровня мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), а также запасов государственного и мобилизационного резервов.

Выполнение российских обязательств в области безопасности мореплавания, предусмотренных документами Международной морской организации, позволит обеспечить эффективную деятельность российского морского транспорта в Мировом океане.

Предлагается актуализация мероприятий 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 достижение национальных целей развития по ускоренному внедрению цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации путем решения задач и реализации мероприятий со следующими показателями:

- сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к 2024 году до 50 %, ликвидация к 2035 году всех мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети;
- сокращение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения до 4 человек к 2024 году и стремление к нулевой смертности к 2035 году;
- обустройство 100 % автомобильных дорог федерального значения с четырьмя и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения транспортных потоков к 2024 году с удержанием данного показателя на уровне 100 % к 2035 году;
- обустройство 100 % участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением до 2024 года;
- обустройство 100 % участков автомобильных дорог 1 и 2 категории и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением к 2035 году;
- повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2024 году до 22 %, а в 2035 году до 63 %;
- развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами к 2025 году до 95 %, а к 2030 году – до 100 %;
- повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства до 66,9 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году;
- повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности до 87,7 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году;
- повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности до 84 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году;
- снижение среднего количества совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса до 22,5 штук к 2024 году и до 17,5 штук к 2035 году.

В качестве дополнительных обеспечивающих мероприятий в данной сфере целесообразно учесть:

- 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;
- 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;

- увеличение доли контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения;

- 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 спутниковой системы ГЛОНАСС;

- совершенствование и реализация системы подготовки и повышения квалификации работников, связанных с повышением уровня безопасности транспортной системы;

- усиление ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения;

- внедрение качественных критериев и стандартов в сфере кадрового обеспечения организаций автомобильного и городского наземного электрического транспорта, повышение 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 поездов, развитие методов классификации, расследования и учета происшествий на железнодорожном транспорте;

- оснащение железнодорожных вокзалов и иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, пассажирских вагонов и электропоездов современными средствами обеспечения защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в т.ч. современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания;

- обновление и модернизация парка специальных вагонов федеральных органов исполнительной власти и оснащение их навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС;

- повышение уровня технической оснащенности объектов современными и специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности, приведение путей необщего пользования в соответствие с уровнем, необходимым для обеспечения безопасности жизни и здоровья людей;
- 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 защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в т.ч. современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания;
- совершенствование систем авиатранспортного надзора и контроля безопасности полетов и безопасности от актов незаконного вмешательства в сфере гражданской авиации;
- развитие инфраструктуры единой системы поиска и спасания, в том числе для проведения авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана;
- обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие и попавших в авиационные происшествия и катастрофы воздушных судов, в т.ч. в сложных погодных условиях на базе космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS;
- техническое переоснащение аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте;
- строительство современных многофункциональных аварийно-спасательных судов, в том числе ледового класса;
- приведение в соответствие высоким требованиям транспортной безопасности технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, систем управления движением судов, а также объектов портовой инфраструктуры;
- совершенствование технического оснащения морских судов и объектов портовой инфраструктуры современными средствами безопасности, отвечающими требованиям антитеррористической защищенности объектов (территорий) и учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов портовой инфраструктуры и морского флота;
- внедрение высокотехнологичных систем поиска и спасения экипажей и пассажиров судов, терпящих бедствие;
- совершенствование оснащения и создание пунктов базирования речных аварийно-спасательных служб и дооснащение существующих служб;
- создание и обновление баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием

сигналов глобальной 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, с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

- обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие и попавших в авиационные происшествия и катастрофы воздушных судов, в т.ч. в сложных погодных условиях, с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

- 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; 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 мероприятия.

Актуализация мероприятий Транспортной стратегии должна быть проведена с учетом основных документов стратегического планирования в области экологии: 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.

Корректировка мероприятий Транспортной стратегии в данной сфере должна учитывать также следующие документы:

Федеральный закон от 04.05.1999 № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;

Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;
Указ Президента Российской Федерации от 30.09.2013 № 752 «О сокращении выбросов парниковых газов»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении национального плана мероприятий первого этапа адаптации к изменениям климата на период до 2022 года от 25.12.2019 № 3183-р;

Постановление Правительства Российской Федерации от 21.09.2019 № 1228 «О принятии Парижского соглашения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 09.08.2013 № 681 «О государственном экологическом мониторинге (государственном мониторинге окружающей среды) и государственном фонде данных государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды)»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.04.2015 № 716-р «Об утверждении Концепции формирования системы мониторинга, отчетности и проверки объема выбросов парниковых газов в Российской Федерации»;

Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 30.06.2015 № 300 «Об утверждении методических указаний и руководства по количественному определению объема выбросов парниковых газов организациями, осуществляющими хозяйственную и иную деятельность в Российской Федерации».

ГОСТ Р 57262-2016/EN 16258:2012 «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ. Расчет и декларирование энергопотребления и выбросов парниковых газов при предоставлении транспортных услуг»;

Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 01.11.2013 № 6-р «Об утверждении Порядка организации работ по оценке выбросов от отдельных видов передвижных источников»;

Рекомендации Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) по проведению инвентаризации выбросов парниковых газов;

Приложение VI «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов» к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78);

Том IV «Система компенсации и сокращения выбросов парниковых углерода для международной авиации (Corsia) Приложения 16 «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации.

Современные вызовы и мировые тенденции, связанные с ужесточением экологических требований, требуют от транспортной отрасли формирования комплекса мероприятий, направленных на существенное снижение выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также адаптацию инфраструктуры транспорта к изменениям климата

Необходимо предусмотреть мероприятия, направленные на обеспечение удовлетворения спроса на оказание транспортных услуг с более низким уровнем воздействия на окружающую среду как на внутреннем, так и на внешних рынках. Это потребует выработки механизмов стимулирования перераспределения пассажиропотоков и грузопотоков на более экологичные способы транспортировки. В сфере развития грузовых перевозок целесообразно учесть особенности изменения структуры грузовой базы и грузопотоков в результате снижения доли ископаемых видов топлива и товаров, при производстве которых не обеспечиваются высокие экологические требования.

Оказание транспортных услуг с учетом сформировавшихся экологических тенденций и необходимости точного соблюдения условий международных документов и соглашений в этой сфере, в частности Парижского соглашения, является вызовом для транспортной отрасли также в части обеспечения

ускоренного технологического развития, перехода на использования новых типов двигателей

В связи с этим, целесообразно обратить особое внимание на меры по мотивированию транспортных предприятий к использованию низкоуглеродных видов топлива, а также обеспечению соблюдения экологических требований на всех стадиях жизненного цикла объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

С другой стороны, усиление негативного влияния изменений климата на объекты транспорта потребуют в будущем от транспортной отрасли реализации мероприятий по адаптации функционирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств к изменившимся климатическим условиям с сохранением требуемых технических и технологических параметров.

Необходимо также учитывать, что сегодня реализация экологической повестки становится инструментом экономического влияния в мире. Существует устойчивая тенденция на расширение использования этого инструмента для обеспечения конкурентоспособности зарубежных транспортных систем, создания барьеров для развития российской транспортной системы и перераспределения мирового рынка транспортных услуг. В настоящее время такие тенденции проявляются в сфере воздушного и морского транспорта.

В связи с этим, целесообразно предусмотреть мероприятия, направленные на предотвращение ограничения деятельности российских транспортных компаний на международных рынках и предотвращения значительного увеличения финансовой нагрузки на них за счет введения международных систем квотирования на всех видах транспорта. Транспортная отрасль должна также предусмотреть меры по повышению уровня качества экологических показателей деятельности российских транспортных компаний в регионах с высокими экологическими требованиями к осуществлению хозяйственной деятельности, в том числе в Арктическом и Балтийском бассейнах.

С учетом данного контекста предусматривается выполнение следующих мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, климат и здоровье человека:

- стимулирование модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленных на снижение их негативного воздействия на окружающую среду;
- мотивация 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;
- стимулирование увеличения использования газомоторного топлива: развитие транспортных систем с применением газомоторного топлива, переход к эксплуатации транспортных средств, использующих газомоторное топливо, развитие газозаправочной инфраструктуры вдоль автодорог федерального значения;
- 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;
- ввод ограничений на использование автотранспортных средств низких

экологических классов в городах и городских агломерациях;

- расширение практики внедрения 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;

- 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;

- 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. Внедрение практики экономичного вождения, повышение квалификации водителей и машинистов моторвагонного подвижного состава, внедрение полуавтономных и автономных транспортных средств и моторвагонного подвижного состава;

- 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);

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

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

- расширение электрифицированных участков железных дорог, развитие энергосберегающих технологий и систем на железнодорожном транспорте;

- модернизация и внедрение нового поколения воздушных судов с более экономичными двигателями, 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, развитие энергосберегающих технологий и систем в аэропортах;
- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в сфере гражданской авиации;
- развитие системы подготовки и повышения квалификации специалистов по проблемам снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду;
- 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);
- стимулирование судоходных компаний к обновлению флота судами с низким удельным расходом топлива, гибридными силовыми установками, 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);
- разработка мер стимулирования судовладельцев в целях модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива;
- 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;
- 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 нефтемусоросбросчиков) для замены существующего природоохранного флота;
- переход на эксплуатацию двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов;
- обустройство экоаналитических лабораторий и постов автоматизированного экологического контроля, оснащение их современным

	<p>аналитическим оборудованием во всех морских портах Российской Федерации;</p> <ul style="list-style-type: none"> – внедрение речных судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ; – оснащение морских и речных портов, в первую очередь терминалов для перевалки сыпучих грузов, современными пылегазоулавливающими установками, очистными сооружениями; – усиление контроля за техническим состоянием речных судов по их экологическим показателям; – предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами; – обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов; – создание на всех бассейнах внутренних водных путей современного природоохранного флота; – оснащение речных портов средствами для защиты окружающей среды, экоаналитическими лабораториями и постами автоматизированного экологического контроля; – проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях; – развитие новых технологий и систем цифровизации транспортно-логистических процессов на внутреннем водном транспорте с использованием цифровых информационно-навигационных сервисов; – создание отраслевой системы мониторинга выбросов парниковых газов на всех видах транспорта. – В результате реализации комплекса мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, климат и здоровье человека, предусматривается снижение объемов выбросов углекислого газа на один приведенный т-км от передвижных источников к уровню 2018 года до 98,8 % к 2024 году и до 93,7 % к 2035 году.
4.4	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></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</p>

инфраструктуры для обеспечения необходимых объемов перевозок и определение соответствующих значений основных целевых индикаторов развития транспортной системы.

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. Таким образом, с учетом скорректированного прогноза социального-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года будет актуализирована информация, касающаяся прогноза и сценарных вариантов социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации, а также прогнозных оценок объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2035 года.

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

- Завершение формирования (строительства) международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (Санкт-Петербург – Москва – Самара – Оренбург – Сагарчин) в период до 2024 года;
- Развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в направлении Запад – Восток по маршруту Казань – Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск – Кемерово – Барнаул в период до 2035 года;
- Строительство скоростной автомобильной дороги на маршруте «Новороссийск – Джугба – Сочи» в период до 2035 года (ключевой проект);
- Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения (нарастающим итогом);
- Строительство и реконструкция автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального и регионального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи (нарастающим итогом);
- Доля дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии;
- Реконструкция, капитальный ремонт и ремонт, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом);
- Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям;
- Суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей;
- Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург»;
- Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – (Юг)» (Москва – Тула – Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону);
- Создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия»;
- Строительство железнодорожной линии «Селихин-Ныш» с переходом пролива Невельского. Первый этап - строительство железнодорожной линии до порта ДеКастри до 2030 года. Второй этап - строительство перехода через пролив Невельского до 2035 года;
- Снижение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность;
- Количество реконструированных объектов аэропортовых комплексов,

в том числе на территории Дальневосточного федерального округа;

- Индекс качества транспортной инфраструктуры к уровню 2018 года.

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- Индекс протяженности: автомагистралей и скоростных автодорог;
- Доведение доли дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, к 2024 году до 85 % с удержанием данного показателя на уровне 85 % к 2035 году;
- Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, к 2024 году 115,4 тыс. пог. метров и к 2035 году 193 тыс. пог. метров (нарастающим итогом);
- Доведение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, к 2024 году до 50,9 % и к 2035 году до 85 %;
- Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящейся в нормативном состоянии;
- Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2018 года);
- Доля сельских населенных пунктов с населением свыше 100 человек, обеспеченных постоянной автотранспортной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов **по Цели 2** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

- Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки;
- Строительство обходов крупных городов на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения (нарастающим итогом);
- Ввод в эксплуатацию после строительства путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом);
- Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженых вагонах на железнодорожном транспорте;
- Прирост количества судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности (нарастающим итогом);
- Увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом);
- Увеличение протяженности водных путей с освещаемой и светоотражающей обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом);
- Суммарная мощность опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- Уровень логистических издержек в экономике;
- Место Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index);
- Индекс производительности труда от уровня 2018 года;

– Завершение перехода на электронный документооборот всех перевозок грузов на всех видах транспорта.

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки;
- Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей;
- Средняя скорость доставки маршрутных и контейнерных отправок на железнодорожном транспорте;
- Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте;
- Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте;
- Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов по видам транспорта;
- Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским и внутренним водным транспортом;
- Индекс эффективности грузовых перевозок (к уровню 2018 года).

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов **по Цели 3** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

- Авиационная подвижность населения;
- Доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов;
- Транспортная подвижность населения;
- Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования;
- Индекс ценовой доступности услуг пассажирского транспорта;
- Доля объектов транспортной инфраструктуры, на которых обеспечены условия полной доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения:
 - железнодорожных вокзалов (внеклассные и 1-2 класса);
 - аэровокзалов;
 - морских и речных вокзалов;
 - автовокзалов.
- Доля транспортных средств, соответствующих требованиям доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения:
 - автобусов;
 - троллейбусов;
 - трамваев;
 - вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения;
 - судов морского и внутреннего водного транспорта.

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- 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 навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС/GPS;

- Индекс объема пригородных железнодорожных пассажирских перевозок.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов **по Цели 4** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

- Провозная способность железнодорожных подходов к морским портам в:
 - Северо-Западном бассейне;
 - Азово-Черноморском бассейне;
 - Дальневосточном бассейне.
- Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок:
 - на направлении «Запад – Восток»;
 - на направлении «Север – Юг»;
 - на направлении «Европа-Западный Китай».
- Средняя скорость контейнерных перевозок в транзитном сообщении;
- Увеличение объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом к уровню 2017 года;
- Объем производственной мощности морских портов;
- Объем перевалки грузов морскими портами;
- Объем перевозок грузов по Северному морскому пути;
- Доля внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом;
- Объем экспорта транспортных услуг в части водного (морского и речного), воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта;
- Ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации (нарастающим итогом);
- Ликвидация ограничений пропускной способности в отношении приоритетных пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации по объему оборота грузов, транспортных средств и лиц (нарастающим итогом).
- Внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам.

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока;
- Объем перевозок транзитных контейнеров железнодорожным транспортом через территорию Российской Федерации;
- Объем поступлений денежных средств российским предприятиям за транзитные грузовые перевозки по территории России.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов **по Цели 5** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

- Сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети;
- Сокращение количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях и стремление к нулевой смертности;
- Обустройство автомобильных дорог федерального значения с четырьмя и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения

транспортных потоков;

- Обустройство участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением;

- Обустройство участков автомобильных дорог 1 и 2 категории и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением;

- Уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

- Развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами;

- Повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства;

- Повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности;

- Повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности;

- Среднее количество совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (на 100 тыс. населения);

- Прирост протяженности ограждений барьерного и разделительного типа для автомобильных дорог федерального значения (нарастающим итогом к 2018 году);

- Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности;

- Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов;

- Повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами;

- Снижение числа транспортных происшествий на 1000 транспортных средств;

- Индекс парка транспортных средств с экологическим классом «Евро-5» и выше в общей численности парка транспортных средств, (% от уровня 2018 года);

- Индекс парка транспортных средств с гибридными и электрическими двигателями, % от уровня 2018 года.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов **по Цели 6** Транспортной стратегии предлагается использовать следующие целевые индикаторы:











- Объем выбросов углекислого газа на один приведенный т-км от передвижных источников к уровню 2018 года.

Также в качестве дополнительных внутриведомственных индикаторов, используемых для управления ходом реализации мероприятий Транспортной стратегии, могут быть рекомендованы следующие показатели:

- Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте;














	<ul style="list-style-type: none">– Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года);– 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.
--	---

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 транспортного комплекса				
	Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры				
	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, %	3,52	3,5 / 2,8	1,86	
	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, %	75,0	46,0 / 42,3	75,0	
	1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км	431,4	1627,2 / 1564,3	527,6	
	1.3 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года):				
	1.3.1 федерального значения, тыс. км	3,11	6,8 / 8,1	3,72	
	1.3.1.1 ввод новых участков, тыс. км	1,19	2,6 / 3,0	1,70	
	1.3.1.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	1,92	4,2 / 5,0	2,02	
	1.3.2 регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета), тыс. км	11,28	13,3 / 16,7	12,027	
	1.3.2.1 ввод новых участков, тыс. км	6,52	2,0 / 4,5	6,854	
	1.3.2.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	4,76	10,9 / 12,2	5,172	
	1.4.1 Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года)	1250	2133,0 / 2297,1	1250	








№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	1.4.3 Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км	1293	1859,6 / 4303,2	1495,6	
	1.5 Мощность морских портов, млн тонн в год	1104,8	1148,0 / 1349,0	1147,1	
	1.6 Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	34,0	113,0 / 119,5	34,0	
1.8 Густота транспортной сети (общего пользования):					
	1.8.1 железные дороги, км/тыс. км ²	5,05	5,1 / 5,2	5,05	
	1.9.1 Протяженность автомобильных дорог общего федерального значения, тыс. км	54,3	54,3 / 55,8	57,26	
	1.9.2 Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, тыс. км	510,4	496,9 / 499,0	508,2	
	1.10 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %	12,21	7,0 / 9,5	12,59	
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	82,8	84,1 / 92,3	85,78	
	1.11.2 регионального или межмуниципального значения, процентов	42,4	36,0 / 36,7	44,1	
1.12 Перевалка грузов портами России:					
	1.12.1 морскими портами, млн тонн в год	816,5	820,8 / 822,5	840,3	
	1.12.2 речными портами, млн тонн в год	126,5	157,5 / 237,5	126,5	
	1.13 Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км	101,5	101,7 / 101,6	101,6	
в том числе:					
	1.13.1 с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км	50,0	44,3 / 59,7	50,1	
	1.13.2 с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км	39,1	35,7 / 59,5	38,4	
Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны*					



№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	2.2 Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:				
	2.2.1 железнодорожный, процентов	97,1	83,8 / 88,2	98,4	
	2.3 Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн тонн	20,18	47,9 / 53,0	31,53	
	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	3,2	4,4 / 4,8	3,7	
	2.6 Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего, км в сутки	370,1	305,5 / 308,2	372,4	
	в том числе:				
	2.6.1 контейнеров, км в сутки	490,0	418,8 / 583,9	497,4	
	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	537,9	417,9 / 419,4	521,8	
	2.7.1 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом, млн тонн	17,96	18,8 / 25,6	18,43	
	2.7.2 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом, млн тонн	6,56	6,5 / 6,5	7,61	
	2.8 Средний возраст грузовых транспортных средств:				
	2.8.1 вагонов, лет	12,5	24,7 / 20,5	12,3	
	2.8.2 локомотивов, лет	24,8	27,5 / 25,5	24,43	
	2.8.4 морских судов под российским флагом, лет	30,0	19,1 / 18,6	30,0	
	2.8.5 речных судов, лет	39,0	34,3 / 31,8	40,0	
	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	8500,0	9315,4 / 9998,2	8600,0	
	3.1.1 на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	5296,1	6028,8 / 6349,2	5171,8	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	3.1.1.1 в том числе общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год	840,0	1061,0 / 1101,7	830,0	
	3.1.2 на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	881,7	1088,6 / 1171,5	912,0	
	3.1.3 на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	1950,1	1434,3 / 1993,6	2203,1	
	3.1.4 на метро, пасс.-км на 1 человека в год	308,9	367,8 / 379,9	309,0	
	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	3,89	5,0 / 5,0	3,77	
	3.1.7 на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	0,39	0,7 / 0,7	0,368	
	3.2 Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	0,415	0,42 / 0,41	0,42	
	3.3 Авиационная подвижность населения, число отправок пассажиров на чел. в год	0,79	0,70 / 0,76	0,87	
	3.4 Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, процентов	46,8	46,6 / 47,5	49,5	
	3.5 Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, процентов	19,23	17,8 / 42,3	23,1	
	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	2886,0	2354,5 / 2452,9	3221,0	
	3.9 Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не	24,9	31,5 / 31,5	27,1	




№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, процентов				
3.10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:					
	3.10.1 пассажирских вагонов, лет	17,6	17,7 / 17,0	17,4	
	3.10.2 моторвагонного подвижного состава, лет	18,0	14,7 / 14,0	18,8	
	3.10.3 локомотивов, лет	18,6	21,0 / 20,0	18,2	
	3.10.5 самолетов, лет	15,3	12,3 / 12,3	16,1	
	3.10.6 морских судов, лет	31,0	25,9 / 25,0	30,0	
	3.10.7 речных судов, лет	38,0	36,2 / 33,6	40,0	
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны					
	4.1 Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США	19,2	27,8 / 29,0	18,5	
	4.2.1 Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн тонн	23,8	40,3 / 57,8	23,94	
	4.2.1.1 из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте	553,0	721,9 / 1009,9	618,0	
	4.3 Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн тонн	64,0	77,7 / 75,6	67,2	
	4.4 Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом	13,0	10,5 / 10,8	9,0	
	4.6 Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, процентов	45,1	46,4 / 49,5	45,1	
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы					
5.1 Уровень безопасности на транспорте:					
	5.1.1 социальный риск гибели в дорожно-транспортных	12,3	14,7 / 10,0	11,5	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	происшествиях, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения				
	5.1.3 снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, процентов	64,52	85,8 / 72,9	61,9	
	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	32,81	72,5 / 100,0	31,15	
	5.1.4.2 по морскому транспорту, процентов	27,39	42,0 / 50,0	31,87	
	5.1.4.3 по внутреннему водному транспорту, процентов	27,39	73,0 / 86,0	31,87	
	5.1.4.4 по железнодорожному транспорту, процентов	11,74	5,3 / 5,8	23,1	
	5.1.4.5 по дорожному хозяйству, процентов	27,72	86,4 / 92,2	27,49	
	5.1.4.6 по метрополитену, процентов	27,78	74,5 / 84,9	77,0	
	5.3 Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц	301,0	132,4 / 236,8	365,0	
	5.4 Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км	6589,8	3157,3 / 3250,0	7491,1	
	5.5 Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, процентов	8,1	14,0 / 10,6	8,1	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	5.6 Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на 1 полет) по отношению к уровню 2010 года, процентов	84,6	92,2 / 82,1	70,0	
	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	222,0	97,6 / 101,5	173,6	
	5.8 Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, процентов	78,0	96,2 / 96,2	78,0	
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду					
6.1 Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):					
	6.1.2 железнодорожный транспорт, процентов	80,7	70,5 / 67,6	80,1	
6.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):					
	6.2.2 железнодорожный транспорт, процентов	60,0	75,4 / 73,1	55,0	
6.5 Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):					
	6.5.2 железнодорожный транспорт, процентов	89	94,5 / 91,4	84,8	
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	49,9 / 51,9	67,0	
	В Приложении 2 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

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
					приведены в Приложении 3.
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)				
	6.1.2 Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту, процентов	80,7	70,5 / 67,6	80,1	
	6.2.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года);, процентов	60,0	75,4 / 73,1	55,0	

*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 2019 год будут представлены после получения соответствующей информации в сроки, предусмотренные Федеральным планом статистических работ (29.09.2020 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 за счет средств федерального бюджета в 2019 году осуществлялось на основании Федерального закона от 29 ноября 2018 г. № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» (с учетом изменений) в соответствии с росписью расходов федерального бюджета и лимитами бюджетных обязательств.</p> <p>Объем бюджетных ассигнований был выделен Министерству транспорта Российской Федерации и подведомственным ему федеральной службе и федеральным агентствам на 2019 год в размере 1 122,5 млрд рублей. Кассовые расходы составили 1 036,7 млрд рублей или 92,4 % от доведенных объемов.</p> <p>Исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Развитие здравоохранения», «Развитие образования», «Социальная поддержка граждан», «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя на период до 2022 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 других.</p> <p>Основными направлениями бюджетного финансирования расходов в сфере транспорта являлись:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие транспортной инфраструктуры; – поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии; – обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта; – обеспечение развития системы пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации. <p><u>Развитие транспортной инфраструктуры</u></p> <p>На строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на данных дорогах в рамках Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры направлено 184,5 млрд рублей, в том числе 72,9 млрд рублей – Государственной компании «Российские автомобильные дороги».</p> <p>Значительной составляющей расходов федерального бюджета стали межбюджетные трансферты бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности. В 2019 году в рамках ВЦП «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2020 года», ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года», ВЦП «Устойчивое развитие сельских территорий» на развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения</p>

были выделены межбюджетные трансферты в размере 71,8 млрд рублей.

По итогам реализации национального проекта «БКАД» в 2019 году уровень исполнения расходов федерального бюджета составил 97 % или более 138,24 млрд руб. Кассовое исполнение по иным межбюджетным трансфертам на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» составило более 122,43 млрд руб. или 97 %.

Основным направлением бюджетного финансирования в сфере воздушного транспорта является улучшение технической оснащенности объектов наземной инфраструктуры в аэропортах. В 2019 году на строительство и реконструкцию взлетно-посадочных полос, создание систем светосигнального оборудования, других объектов наземной базы аэропортов, модернизацию средств организации воздушного движения направлено 15,0 млрд рублей. Финансирование осуществлялось в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

Объем капитальных вложений в рамках федеральных проектов «Внутренние водные пути» и «Морские порты России» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры составил в 2019 году соответственно 4,1 млрд руб. и 2,9 млрд рублей.

В 2019 году средства федерального бюджета в размере 60,5 млрд рублей были направлены на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Поддержание объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии

В целях обеспечения поддержания объектов транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии бюджетные ассигнования в 2019 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 в рамках ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения» составил в 2019 году 304,9 млрд рублей.

В 2019 году были выделены субсидии Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в размере 47,7 млрд рублей на выполнение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог, переданных в доверительное управление компании.

Объем финансирования работ по поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей, а также других мероприятий по обеспечению безопасных условий судоходства в рамках ВЦП «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства», ВЦП «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений» и федерального проекта «Внутренние водные пути» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры составил в 2019 году 20,5 млрд рублей.

Обеспечение выполнения социально значимых работ и услуг в сфере транспорта

В 2019 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.

В рамках ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного

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 2019 году выделено 9,3 млрд рублей; субсидии организациям железнодорожного транспорта на перевозку учащихся железнодорожным транспортом в дальнем следовании (1,5 млрд рублей); средства в размере 37,1 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 в 2019 году составила 13,2 млрд рублей.

При этом в рамках ВЦП «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок» осуществлялось предоставление субсидий на перевозку пассажиров на Дальний Восток, в г. Симферополь и Калининградскую область, в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры - на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети.

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 2019 году в размере 5,9 млрд рублей (в том числе в рамках федерального проекта «Логистика международной торговли» – 0,4 млрд рублей).

В соответствии с Федеральным законом от 2 декабря 2019 г. № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» объем финансирования бюджетных расходов в сфере транспорта составит в 2020 году 1 018,0 млрд рублей.

Объем использованных бюджетных ассигнований, выделенных в 2019 году на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, составил 924 472,8 млн руб.

Таблица 6.1
Бюджетное финансирование в сфере транспорта в 2019 году
(млн рублей)

Наименование расходов	Подлежало финансированию в 2019 году	Кассовое исполнение за январь-декабрь 2019 г.
1	2	3
Всего	1 122 473,8	1 036 747,8
ГП «Развитие транспортной системы»	1 039 102,0	979 208,4
в том числе:		
<i>ПРОЕКТНАЯ ЧАСТЬ</i>	<i>502 276,6</i>	<i>457 426,8</i>
Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»	142 388,6	138 241,6
Федеральный проект «Дорожная сеть»	126 307,3	122 435,2

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	10 769,4	10 544,5
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	4 211,9	4 211,9
Федеральный проект «Автомобильные дороги Министерства обороны»	1 050	1 050
Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры	334 809,1	299 777,3
Федеральный проект «Европа-Западный Китай»	14 688,0	143,1
Федеральный проект «Морские порты России»	34 965,7	30 532,3
Федеральный проект «Северный морской путь»	1 011,3	1 010,8
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	9 019,7	6 829,3
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»	-	-
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»	224 323,8	218 973,7
Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	-	-
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	25 978,1	19 393,3
Федеральный проект «Внутренние водные пути»	24 822,5	22 894,8
Национальный проект «Экология»	760,0	760,0
Федеральный проект «Чистый воздух»	760,0	760,0
Ведомственные проекты	36 125,0	30 179,1
Ведомственный проект «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	1 816,8	1 804,2
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	10 313,3	5 164,2
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	10 455,9	9 852,6
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	478,2	317,5
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	12 819,9	12 799,7
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	240,9	240,9
Основное мероприятие «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги»	43,3	43,3
<i>ПРОЦЕССНАЯ ЧАСТЬ</i>	536 825,4	521 781,6
Ведомственные целевые программы	526 563,9	511 868,0
Ведомственная целевая программа «Цифровая платформа транспортного комплекса РФ»	1 767,1	1 620,3
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации ГП РФ «Развитие транспортной системы»	1 963,9	1 854,2
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»	17,8	17,7
Ведомственная целевая программа «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	11 918,4	6 188,9
Ведомственная целевая программа «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»	4 656,8	4 544,2
Ведомственная целевая программа «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	1 142,4	1 130,1
Ведомственная целевая программа «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с	1 918,7	1 627,2

законодательством Российской Федерации и платы за них»		
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	58,0	58,0
Ведомственная целевая программа «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	305 454,2	304 868,3
Ведомственная целевая программа «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	62 351,8	56 019,7
Ведомственная целевая программа «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования ГК «Российские автомобильные дороги»	49 667,0	49 607,8
Ведомственная целевая программа «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	57 778,2	57 778,2
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации программы «Дорожное хозяйство»	25 887,2	24 579,1
Ведомственная целевая программа «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	779,5	779,5
Ведомственная целевая программа «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	48,0	48,0
Ведомственная целевая программа «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	891,5	891,5
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	263,4	255,3
<i>Отдельные мероприятия</i>	10 261,5	9 913,6
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	603,7	538,6
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	318,1	305,2
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	1 924,0	1 858,9
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	286,9	272,3
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	5 287,5	5 209,4
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	1 841,3	1 729,2
<i>Другие государственные программы</i>	83 371,8	57 539,4
ГП «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»	223,1	222,6
ГП «Космическая деятельность России» ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы»	1 122,1	1 102,8
ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»	5 805,2	132,1
ГП «Развитие внешнеэкономической деятельности»	6 341,6	5 860,5
ГП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя на период до 2022 года»	25 362,5	12 032,7
ГП «Развитие образования»	6 370,0	6 322,0
ГП «Научно-технологическое развитие Российской Федерации»	16 657,1	15 015,1
ГП «Социальная поддержка граждан»	388,0	383,7
ГП «Развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия»	9 450,5	8 074,9
ГП «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации»	172,1	172,0
ГП «Социально-экономическое	8 547,1	6 144,7

развитие Калининградской области»		
ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года»	851,3	571,4
ГП «Развитие здравоохранения»	1 445,8	894,8
ГП «Информационное общество»	499,4	497,3
ГП «Развитие культуры и туризма»	38,1	38,1
ГП «Доступная среда»	10,3	10,3
Прочие	68,9	59,6

Таблица 6.1.1

Данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств
на реализацию пилотной государственной программы
«Развитие транспортной системы»
(тыс. руб.)

Наименование государственной программы, проекта (программы), ведомственной целевой программы, мероприятия	Источник финансирования	План 2019 год	Факт 2019 год
Развитие транспортной системы	Всего:	2 118 053 390,0	1 276 287 989,0
	федеральный бюджет	1 039 102 000	979 208 400
	Фонд национального благосостояния	100 953 480,0	44 452 819,9
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	533 538 256,9	74 172 501,4
	средства юридических лиц, в том числе:	444 459 653,1	178 454 267,7
	ГК «Автодор»	110 469 124,6	67 476 141,8
ОАО «РЖД»	157 888 200,0	82 497 370,0	
Направление (подпрограмма) «Железнодорожный транспорт»	Всего	377 209 395,7	239 666 888,1
	федеральный бюджет	70 746 743,9	126 359 387,9
	средства Фонда национального благосостояния	80 000 000,0	19 500 000,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	52 227 290,0	0,0
	средства юридических лиц, в том числе:	174 235 361,8	93 807 500,2
	ОАО «РЖД»	157 888 200,0	82 497 370,0
Проектная часть			
Федеральный проект «Северный морской путь»	Всего:	8 324 211,6	3 687 180,0
	федеральный бюджет	400 000,0	400 000,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	8 324 211,6	3 287 180,0
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	Всего:	195 839 900	78 706 609,9
	федеральный бюджет	9 019 700	6 829 339,9
	Фонд национального благосостояния	80 000 000,0	19 500 000,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц, в том числе:	106 820 200,0	52 377 270,0
	ОАО «РЖД»	106 820 200,0	52 377 270,0
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»	Всего:	5 100 000,0	5 100 000,0
	федеральный бюджет	0,0	0,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	5 100 000,0	5 100 000,0
Федеральный проект «Коммуникации между	Всего:	97 165 390,0	75 597 998,8
	федеральный бюджет	6 933 700,0	47 253 598,8

центрами экономического роста»	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	52 227 290,0	0,0
	средства юридических лиц, в том числе:	38 004 400,0	28 344 400,0
	ОАО «РЖД»	38 004 400,0	28 344 400,0
Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	Всего:	10 118 000,0	108 000,0
	федеральный бюджет	0,0	0,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц, в том числе:	10 118 000,0	108 000,0
	ОАО «РЖД»	10 118 000,0	108 000,0
Федеральный проект «Чистый воздух»	Всего:	1 000 000,0	760 000,0
	федеральный бюджет	1 000 000,0	760 000,0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	Всего:	2 945 600,0	14 467 396,8
	федеральный бюджет	0,0	12 799 696,8
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц, в том числе:	2 945 600,0	1 667 700,0
	ОАО «РЖД»	2 945 600,0	1 667 700,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	Всего:	60 629 900,1	57 778 198,7
	федеральный бюджет	57 706 949,9	57 778 198,7
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	2 922 950,2	2 922 950,2
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	Всего:	626 544,2	538 553,7
	федеральный бюджет	626 544,2	538 553,7
Направление (подпрограмма) «Дорожное хозяйство»	Всего	1 366 377 055,3	917 413 629,3
	федеральный бюджет	715 006 350,7	751 171 110,2
	средства Фонда национального благосостояния	20 953 480,0	24 952 819,9
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	479 158 900,0	73 813 557,4
	средства юридических лиц, в том числе:	151 258 324,6	67 476 141,8
	ГК «Автодор»	110 469 124,6	67 476 141,8
Проектная часть			
Федеральный проект «Дорожная сеть»	Всего:	604 607 291,7	186 039 848,8
	федеральный бюджет	126 307 291,7	122 435 182,7
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	478 300 000,0	63 604 666,1
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	Всего:	46 016 900,0	11 074 344,7
	федеральный бюджет	6 716 900,0	4 255 214,3
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	6 819 130,4
	средства юридических лиц	39 300 000,0	0,0
Федеральный проект «Европа-Западный Китай»	Всего:	6 530 934,0	237 604,2
	федеральный бюджет	4 688 034,0	143 063,2
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	353 700,0	94 541,0
	средства юридических лиц	1 489 200,0	0,0
Федеральный проект «Морские порты России»	Всего:	15 743 377,3	15 433 192,3
	федеральный бюджет	15 743 377,3	15 433 192,3
	консолидированные бюджеты	0,0	0,0

	субъектов Российской Федерации		
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»	Всего:	332 998 890	245 453 389,5
	федеральный бюджет	217 390 100	171 720 120,3
	Фонд национального благосостояния	20 953 480,0	24 952 819,9
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	522 410,5
	средства юридических лиц, в том числе:	94 655 310,0	48 258 038,8
	ГК «Автодор»	94 655 310,0	48 258 038,8
Ведомственный проект «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	Всего:	1 816 771,8	1 804 164,2
	федеральный бюджет	1 816 771,8	1 804 164,2
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	Всего:	305 454 200	304 868 331,0
	федеральный бюджет	305 454 200	304 868 331,0
Ведомственная целевая программа «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	Всего:	62 900 314,0	58 792 538,3
	федеральный бюджет	62 395 114,0	56 019 728,9
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	505 200,0	2 772 809,4
Ведомственная целевая программа «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги»	Всего:	53 455 441,4	68 825 887,0
	федеральный бюджет	37 641 626,8	49 607 784,0
	средства юридических лиц, в том числе:	15 813 814,6	19 218 103,0
	ГК «Автодор»	15 813 814,6	19 218 103,0
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Дорожное хозяйство»	Всего:	25 887 150,1	24 579 132,0
	федеральный бюджет	25 887 150,1	24 579 132,0
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	Всего:	316 325,0	305 197,4
	федеральный бюджет	316 325,0	305 197,4
Направление (подпрограмма) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	Всего	72 592 906,7	43 572 560,6
	федеральный бюджет	62 808 439,8	39 964 887,5
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	2 152 066,9	358 944,0
	средства юридических лиц	7 632 400,0	3 248 729,1
Проектная часть			
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	Всего:	41 139 100,0	23 000 934,1
	федеральный бюджет	31 354 633,1	19 393 261,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	2 152 066,9	358 944,0
	средства юридических лиц	7 632 400,0	3 248 729,1
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	Всего:	10 313 300	5 164,200
	федеральный бюджет	10 313 300	5 164,200
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0

		Федерации	
		средства юридических лиц	0,0
		0,0	0,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	Всего:	11 918 400	6 188 874,3
	федеральный бюджет	11 918 400	6 188 874,3
Ведомственная целевая программа «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»	Всего:	4 585 188,8	4 544 241,0
	федеральный бюджет	4 585 188,8	4 544 241,0
Ведомственная целевая программа «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	Всего:	1 144 894,3	1 130 137,9
	федеральный бюджет	1 144 894,3	1 130 137,9
Ведомственная целевая программа «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них»	Всего:	1 918 700	1 627 248,5
	федеральный бюджет	1 918 700	1 627 248,5
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	Всего:	58 000	58 036,3
	федеральный бюджет	58 000	58 036,3
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	Всего:	1 515 323,6	1 858 888,5
	федеральный бюджет	1 515 323,6	1 858 888,5
Направление (подпрограмма) «Морской и речной транспорт»	Всего	175 622 416,8	70 289 768,0
	федеральный бюджет	64 288 850,1	51 021 481,4
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	111 333 566,7	19 268 286,6
Проектная часть			
Федеральный проект «Морские порты России»	Всего:	106 562 777,6	29 020 995,9
	федеральный бюджет	17 424 777,6	15 099 099,3
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	89 138 000,0	13 921 896,6

Федеральный проект «Северный морской путь»	Всего:	7 314 122,7	5 957 187,7
	федеральный бюджет	611 256,0	610 797,7
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	6 702 866,7	5 346 390,0
Федеральный проект «Внутренние водные пути»	Всего:	24 822 500	22 894 844,4
	федеральный бюджет	24 822 500	22 894 844,4
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	Всего:	25 948 600	9 852 613,2
	федеральный бюджет	10 455 900	9 852 613,2
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	15 492 700,0	0,0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	Всего:	884 252,5	317 509,6
	федеральный бюджет	884 252,5	317 509,6
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	Всего:	779 530,5	779 530,5
	федеральный бюджет	779 530,5	779 530,5
Ведомственная целевая программа «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	Всего:	47 979,0	47 979,0
	федеральный бюджет	47 979,0	47 979,0
Ведомственная целевая программа «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	Всего:	806 039,8	891 535,4
	федеральный бюджет	806 039,8	891 535,4
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	Всего:	322 196,7	255 269,2
	федеральный бюджет	322 196,7	255 269,2
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	Всего:	219 575,0	272 303,1
	федеральный бюджет	219 575,0	272 303,1
Направление (подпрограмма) «Надзор в сфере транспорта»	Всего	4 666 965,6	5 467 949,6
	федеральный бюджет	4 666 965,6	5 467 949,6
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Проектная часть			
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	Всего:	240 859,2	240 859,2
	федеральный бюджет	240 859,2	240 859,2
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа	Всего:	17 836,2	17 697,6
	федеральный бюджет	17 836,2	17 697,6

«Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»			
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	Всего:	4 408 270,2	5 209 392,8
	федеральный бюджет	4 408 270,2	5 209 392,8
Направление (подпрограмма) «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	Всего	4 422 709,4	5 223 618,0
	федеральный бюджет	4 422 709,4	5 223 618,0
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Проектная часть			
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	Всего:	0,0	0,0
	федеральный бюджет	0,0	0,0
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	Всего:	10 769,4	10 544,5
	федеральный бюджет	10 769,4	10 544,5
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»	Всего:	1 583 963,3	1 620 283,5
	федеральный бюджет	1 583 963,3	1 620 283,5
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	Всего:	1 514 307,7	1 854 155,2
	федеральный бюджет	1 514 307,7	1 854 155,2
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	Всего:	1 304 438,4	1 729 179,4
	федеральный бюджет	1 304 438,4	1 729 179,4

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>Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составил в 2019 году 840,5 млрд рублей или 64,9 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по организациям транспортного комплекса. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 74,7 %, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 56,1 %, прочего пассажирского транспорта – 87,7 %, водного транспорта – 82,7 %, воздушного транспорта – 95,5 %.</p> <p>Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал по организациям транспортного комплекса, составили 213,1 млрд рублей (или 26,3 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 33,0 млрд рублей – кредиты банков; 34,1 млрд рублей – заемные средства других организаций; 2,8 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 143,1 млрд рублей – прочие средства.</p> <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 основным капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 7.1</p> <p style="text-align: center;">Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии за 2019 год</p> <table border="1" data-bbox="341 1415 1457 1639"> <thead> <tr> <th data-bbox="341 1415 443 1469">№ п/п</th> <th data-bbox="443 1415 880 1469">Наименование направления</th> <th data-bbox="880 1415 1198 1469">Объем бюджетного финансирования</th> <th data-bbox="1198 1415 1457 1469">Источник информации</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="341 1469 443 1554">7.1</td> <td data-bbox="443 1469 880 1554">Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2019 год</td> <td data-bbox="880 1469 1198 1554">178 454.3 млн руб.</td> <td data-bbox="1198 1469 1457 1554">Отчет по ГП «РТС» за 2018 год</td> </tr> <tr> <td data-bbox="341 1554 443 1639">7.3</td> <td data-bbox="443 1554 880 1639">Внебюджетные инвестиции</td> <td data-bbox="880 1554 1198 1639">213 057 млн руб.</td> <td data-bbox="1198 1554 1457 1639">Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2019 год</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Таблица 7.2</p>	№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации	7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2019 год	178 454.3 млн руб.	Отчет по ГП «РТС» за 2018 год	7.3	Внебюджетные инвестиции	213 057 млн руб.	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2019 год
№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации										
7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2019 год	178 454.3 млн руб.	Отчет по ГП «РТС» за 2018 год										
7.3	Внебюджетные инвестиции	213 057 млн руб.	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2019 год										

* Источники финансирования инвестиций в основной капитал по
организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам
малого предпринимательства в 2019 году
млн руб.

	Внебюджетные средства всего	Собственные средства	Привлеченные внебюджетные средства	в том числе:					
				кредиты банков	заемные средства других организаций	инвестиции из-за рубежа	средства государственных внебюджетных фондов	средства организаций и населения, привлеченные для долевого строительства	прочие
А		2		4	6	7	12	13	15
Транспортировка и хранение (без почтовой связи и трубопроводного транспорта)	840 498	627 441	213 057	33 028	34 097	2 866			143 142
Деятельность железнодорожного транспорта	297 392	166 805	130 586	4 779					121 735
междугородные и международные пассажирские перевозки	106 371	80 046	26 325	–					26 325
грузовые перевозки	191 020	86 760	104 261	4 779					95 410
Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	32 292	28 316	3 976	1 389	1 241				1 345
Деятельность водного транспорта	32 854	27 172	5 681	2 375	3 043				263
Деятельность воздушного и космического транспорта	69 132	66 020	3 112						
Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	362 105	305 146	56 960	16 217	23 330	1 517			15 895

* Сведения составлены на основе Формы П-2 (Таблица Инв-5бсм)

Анализ выполнения плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы) по состоянию на 31 декабря 2019 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 связи с тем, что многие пункты плана (даже формально выполненные) носят долгосрочный комплексный характер, работы по актуальным вопросам развития отрасли продолжаются, даже после истечения формального срока действия Плана мероприятия по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы), до принятия новой редакции Транспортной стратегии до 2035 года.

В 2019 году выполнялись мероприятия по 74 пунктам Плана мероприятий.

В период с 2014 года по 31 декабря 2019 года выполнялись мероприятия по 201 пункту Плана мероприятий, в том числе, в полном объеме выполнены 135 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 (5).	Разработка Стратегии развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года	акт Правительства Российской Федерации	2014 год ДМР	Исполнен. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года. Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта.
2 (10)	Разработка стратегии развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года	акт Правительства Российской Федерации	2014 -2015 годы ДМР (Росморречфлот, ФГУП «Росморпорт»)	Разработан проект стратегии развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года, одобрен морской коллегией при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 года. До настоящего времени Правительством Российской Федерации проект не утвержден. В рамках федерального проекта «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р) предусмотрены мероприятия по развитию морских портов.
3 (12)	Совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства с более полным учетом международной практики применения систем дорожных фондов по следующим направлениям: – разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо, полученных в предыдущем году в размере, превышающем прогнозный уровень, заложенный в закон о бюджете; – расширение общественного контроля за расходованием средств дорожных фондов с исключением	Федеральный закон	2014 – 2015 годы ДДХ, ФАУ «Росдорнии»	В настоящее время разработан полнофункциональный прототип прикладного программного обеспечения контроля за формированием и эффективностью расходования средств дорожных фондов проведена его апробация и внедрение. Одной из функций Системы контроля дорожных фондов (СКДФ) является обеспечение сбора, обработки и адресного доведения до владельца дорог сообщений пользователей дорожно-транспортной инфраструктуры сведений о ее состоянии, контроль работы над сообщением, получение пользователем обратной связи о статусе и результатах рассмотрения его обращения. Особенностью СКДФ является механизм, который позволит после получения сообщений привязать их к конкретному дорожному объекту, определить лицо, ответственное за данный объект (или его участок). Кроме того, за счет накопления массива сообщений граждан, поступающих из всех возможных источников, и возможности анализа их в разрезе дорожных объектов появится возможность отслеживать качество планирования и выполнения дорожных работ, использовать

№ 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>раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности в дорожном хозяйстве;</p> <p>– упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня, в целях ускорения реализации задач, на которые эти средства выделены;</p> <p>– расширение механизмов привлечения внебюджетных источников к решению задач развития автомобильных дорог и улучшения обслуживания пользователей</p>			<p>эту информацию при определении приоритетных мероприятий в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».</p> <p>Начиная с 2019 года предоставляется доступ к Системе контроля дорожных фондов (СКДФ) по запросам владельцев автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального, местного значения.</p> <p>В соответствии с Паспортом федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», утвержденным протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4, в 2019 году СКДФ наполнен первичными данными об автомобильных дорогах, которые владельцам автомобильных дорог предстоит проверить и подтвердить их корректность.</p> <p>Во исполнение пункта 6 раздела 4.2. паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного протоколом от 24 декабря 2018 г. № 15 заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, Министерство транспорта Российской Федерации разработало проекты федеральных законов: «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка формирования и ведения Системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов»; «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»</p>
4 (13).	<p>Внесение изменений в нормативные документы, регламентирующие требования к проектированию автомобильных дорог и иных объектов транспортной инфраструктуры, в части принятия планировочных, архитектурных и инженерных решений на основе данных транспортного моделирования. Разработка и утверждение требований</p>	ведомственные нормативные акты	2014 – 2015 годы ДДХ	<p>Исполнен.</p> <p>Разработаны и утверждены распоряжениями Федерального дорожного агентства от 07.06.2016 № 975-р и от 07.06.2016 № 974-р:</p> <p>- Отраслевой дорожный методический документ ОДМ «Методические рекомендации по оценке пропускной способности и уровней загрузки автомобильных дорог методом компьютерного моделирования транспортных потоков»;</p> <p>- Отраслевой дорожный методический документ ОДМ «Методические рекомендации по оценке пропускной способности пересечений и примыканий автомобильных дорог в одном уровне для оптимизации их работы с использованием методов компьютерного моделирования».</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
	к транспортному моделированию			

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 ДЖТ	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 13.06.2019 № ЕД-Д4-10/9231.
2 (43).	Совершенствование системы государственного регулирования тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, включающее: – внедрение долгосрочного установления тарифов на принципах регулируемой базы инвестированного капитала (РАВ), увязанного с механизмом регулярного (сетевого) контракта; – переход от государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки к государственному регулированию тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта при создании условий для появления независимых перевозчиков	Ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы ДЖТ	В рамках выполнения пункта 8 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 02.12.2016 № ДМ-П9-71пр Минтрансом России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», которое утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643. Проект постановления письмом Минтранса России от 07.10.2019 г. направлен в Аппарат Правительства Российской Федерации.
3 (44).	Разработка порядка перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа с использованием нескольких инфраструктур и (или) нескольких перевозчиков по единому проездному	ведомственные нормативные акты	2014 – 2018 годы ДЖТ, Росжелдор	Минтрансом России разработан проект федерального закона «О прямых (смешанных) комбинированных перевозках» и письмом от 13 июня 2019 г. № ЕД-Д4-109231 внесен в Правительство Российской Федерации. В соответствии с письмом Аппарата Правительства Российской Федерации от 11.11.2019 № П9-63613 Минтранс России совместно с заинтересованными

№ 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
	документу или перевозочному документу			<p>федеральными органами исполнительной власти и организациями, в том числе ОАО «РЖД», обеспечил обсуждение замечаний и предложений на проект федерального закона. Минтранс России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями, в том числе ОАО «РЖД», обеспечил обсуждение замечаний и предложений на проект федерального закона. Минтранс России направил согласованную позицию по проекту федерального закона письмом от 29.11.2019 № ВТ -Д4-11/1996 в Аппарат Правительства Российской Федерации. Минтранс России письмом от 20.12.2019 № ВТ-Д4-10/21562 внес законопроект в Правительство Российской Федерации. В соответствии с письмом Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусова от 04.02.2020 № АБ -П9-666 законопроект возвращен на доработку.</p> <p>Законопроект предусматривает положения, согласно которым перевозки грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта в прямом смешанном сообщении могут осуществляться по единому транспортному документу, форма которого будет утверждаться Минтрансом России. Законопроект подготовлен во исполнение пункта 2 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 23.11.2018 № ДМ-П9-59пр. Кроме того, во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 25.10.2017 № Пр-2165ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 22.09.2017 Министром транспорта Российской Федерации Е.И. Дитрихом от 25.03.2019 утвержден «План мероприятий по развитию мультимодальных, в том числе прямых смешанных (комбинированных) перевозок пассажиров различными видами транспорта (воздушным, железнодорожным, автомобильным и др).</p>
4 (49).	Проведение комплекса работ по совершенствованию структуры и механизмов использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах его пользователей на основе современных и перспективных методов организации воздушного движения	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	2015 год ДГА (Росавиация)	Срок выполнения пункта 49 Плана предлагается продлить до 2021 года. Новая структура воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД принята Правительственной комиссией по транспорту (протокол от 10.12.2019 № 4). Установлен срок перехода на новую структуру – 3 декабря 2020 года

Таблица 3.3

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	<p>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 осуществлялось предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство подъездов к сельским населенным пунктам. Целью программы, в том числе, является увеличение протяженности дорог, имеющих твердое покрытие, в сельской местности. Результатом данной работы стал ввод в эксплуатацию с 2015 по 2018 годы 2,5 тыс. км региональных и местных автодорог, что позволило обеспечить постоянной круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием 715 сельских населенных пунктов, а также 189 объектов сельхозпроизводства. Господдержка регионам за этот период составила более 25,2 млрд рублей.</p> <p>На реализацию аналогичных мероприятий в субъектах Российской Федерации на 2019 год предусмотрены субсидии в объеме 9,3 млрд рублей, в 2020 году – 9,7 млрд рублей, в 2021 году – 10,1 млрд рублей.</p> <p>В 2019 году предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство подъездов к сельским населенным пунктам осуществлялось 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. Указанной 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 Федеральном законе от 29 ноября 2018 г. № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов».</p> <p>Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2019 г. № 98</p>

				<p>внесены изменения в правила предоставления межбюджетных трансфертов субъектам Российской Федерации.</p> <p>Федеральным дорожным агентством в феврале 2019 года заключены в установленном порядке с высшими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации – участников Государственной программы соглашения о предоставлении в 2019 году субсидий из федерального бюджета. В 2019 г. в рамках вышеуказанной программы в 54 субъектах Российской Федерации введены в эксплуатацию 213 объектов автомобильных дорог к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов и к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции общей протяженностью 688,89 км..</p>
2 (77).	Создание условий для реализации проектов по организации высокоскоростных перевозок	проектраспоряжения Правительства Российской Федерации	2014 – 2018 годы ДЖТ, Росжелдор	<p>На заседании президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам 6 августа 2019 г. реализация мероприятий федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (далее – ФП «ВСС») приостановлена.</p> <p>Вместе с тем в целях исполнения поручения Президента Российской Федерации от 10 апреля 2019 г. № Пр-623 о начале проектирования «Высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва» ОАО «РЖД» была проведена работа по корректировке паспорта федеральной программы «ВСС» в части включения в него единственного проекта «Создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва».</p> <p>Министерство транспорта Российской Федерации направило в адрес Аппарата Правительства Российской Федерации проект актуализированного паспорта федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» с целью последующего рассмотрения на очередном заседании проектного комитета транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (рабочей группы Правительственной комиссии по транспорту).</p>
3 (78).	Строительство флота для перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	федеральные и региональные целевые программы, Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года, нормативные акты администраций субъектов Российской Федерации	2016 – 2018 годы ДМР ДЭФ, Росморречфлот	<p>В соответствии с Федеральным законом от 06.10.1999 № 184-ФЗ организация транспортного обслуживания населения (пригородное и межмуниципальное сообщение) относится к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.</p> <p>Строительство грузопассажирского судна проекта NE-020.2 для организации сообщения Командорских островов и г. Северо-Курильск с г. Петропавловском-Камчатским и грузопассажирского судна проекта CNF22 для организации регулярного сообщения между полуостровом Камчатка, портами Сахалина, Магаданской области,</p>

				Приморского края и портопунктами Курильских островов. Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. № 378 внесены изменения в Государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы», предусматривающие включение в государственную программу строительство указанных судов.
4 (86).	Разработка пакета нормативно-правовых и нормативно-методических документов, регламентирующих разработку и внедрение централизованных систем планирования и управления пассажирскими перевозками в городском и пригородном сообщении, предусматривающих: - создание единой кассы (консолидация платы за проезд и субсидий на перевозки), единой билетной и тарифной системы; - обеспечение централизованного заказа и оптовой закупки транспортных услуг, предоставляемых компаниями-перевозчиками; - регулирование конкуренции компаний-перевозчиков на тендерах за маршрут, а также запрет на конкуренцию за пассажира на маршруте; - обеспечение функциональной стратификации маршрутной сети наземного пассажирского транспорта с выделением магистральных (транковых) и подвозочных (фидерных) маршрутов. Реализация пилотных проектов по внедрению указанной системы	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты, пилотные проекты по внедрению	2014 – 2018 годы ДГТ	Исполнен. Издан приказ Минтранса России от 8 декабря 2017 г. № 513 «О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2017 г., регистрационный № 49537). Приказом Минтранса России от 30 мая 2019 г. № 158 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» утверждена новая редакция Порядка, подготовленная с учетом замечаний и предложений, поступивших от заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в том числе в рамках проведенного Минэкономразвития России анализа ожидаемых результатов применения Порядка, отраслевых ассоциаций и союзов, поступивших после официального опубликования приказа Минтранса России от 8 декабря 2017 г. № 513 «О порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены нормы, предусматривающие утверждение нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования документов

				планирования регулярных перевозок.
--	--	--	--	------------------------------------

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 (91)	Разработка концепции создания системы транспортно-логистических распределительных центров на направлениях международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	2015 – 2016 годы ДЖТ	<p>В рамках принятой в ОАО «РЖД» Концепции создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации введены в эксплуатацию следующие объекты терминально-складской инфраструктуры:</p> <ul style="list-style-type: none"> - терминал инертных грузов (первый этап создания ТЛЦ «Белый Раст» (Московская область); - терминал по переработке колесной техники GEFCO (первый этап создания ТЛЦ «Доскино» (Нижегородская область); - контейнерный терминал (первый этап создания ТЛЦ «Ховрино» (Москва). <p>В настоящее время ведется работа:</p> <ul style="list-style-type: none"> - по созданию «грузового каркаса» Москвы (ТЛЦ «Кунцево-II», ТЛЦ «Северянин»). В связи с закрытием терминалов в черте г. Москвы планируется перевод грузопотоков на крупный транспортно-логистический комплекс Ворсино в Калужской области, с которого предполагается последующая доставка контейнерных грузов, предназначенных потребителям города Москвы, до терминала ПАО «ТрансКонтейнер» на станции Кунцево-II. Доставку планируется осуществлять укороченными контейнерными поездами - «шаттлами» (проект «Смарт-логистика»); - по созданию хабов-сателлитов, связанных с ТЛЦ единой технологией переработки и являющихся по существу удаленными объектами ТЛЦ, либо специализированными терминалами для определенного типа грузов, переработка которых на территории ТЛЦ по какой-либо причине невозможна или нецелесообразна; - по завершению первого этапа реконструкции грузового двора станции Гродеково (Приморский край, граница с КНР) - создание склада временного хранения. <p>В части интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны ведется работа по развитию транспортных коридоров «Север - Юг» и «Восток - Запад».</p> <p>Кроме того, в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101) предусмотрены мероприятия по формированию узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров.</p>
2 (97).	Сближение и гармонизация	Многосторонние и двусторонние	2014 – 2016 годы	Решением Экономического совета СНГ 13 сентября 2019 г. утверждено Положение о

	<p>транспортных систем стран Содружества Независимых Государств. Реализация инициатив Минтранса России по либерализации рынка транспортных услуг на пространстве Содружества Независимых Государств</p>	<p>соглашения по развитию рынка транспортных услуг</p>	<p>ДМС (ДДХ, ДГТ, ДЖТ, ДМР, ДГА, ДПР, ДТБ)</p>	<p>базовой организации государств – участников СНГ в области транспортного образования и научно-технического обеспечения развития транспортного комплекса. Представители Минтранса России принимают активное участие в разработке проекта Стратегии экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2030 года. 3 октября 2019 г. на очередном заседании Рабочей группы исполкома СНГ по подготовке Стратегии экономического развития СНГ до 2030 года был согласован проект указанного документа с учетом предложений российской стороны. На состоявшемся 15 октября 2019 г. заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ проект был одобрен и направлен на рассмотрение Экономического совета СНГ. Указанные и другие вопросы отраслевого сотрудничества регулярно обсуждаются на заседаниях Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и Тарифной Конференции железнодорожных администраций-участниц Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств-участников Содружества. Кроме того вопрос реализации данного Соглашения был рассмотрен 20 ноября 2019 г. в г. Москве на 39 заседании КТС СНГ в период проведения ежегодного Международного форума «Транспортная неделя – 2019» и принято протокольное решение.</p>
3 (101).	<p>Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)</p>	<p>двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения</p>	<p>2014 – 2018 годы ДМС (ДГА, ДГТ, ДЖТ, ДМР, ДПР, ДПО)</p>	<p>Исполнен. В рамках Евразийского экономического союза была продолжена работа по реализации Основных направлений транспортной политики (далее – Основные направления), утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19. В настоящее время на площадке ЕЭК проводится работа по выполнению 67 мероприятий, предусмотренных «дорожными картами». В 2019 году состоялись 3 заседания Консультативного комитета и 3 заседания Совета руководителей. В 2020 году сторонам предстоит приступить к работе по подготовке очередных "дорожных карт" на 2021-2023 годы. 20 ноября 2019 г. в ходе Транспортной недели с участием Министра транспорта Российской Федерации Е.И. Дитриха состоялась встреча руководителей уполномоченных органов государств–членов Евразийского экономического союза в области транспорта, в ходе которой были подведены итоги проделанной работы в 2019 году по реализации планов мероприятий "дорожных карт" на 2018-2020 годы. Ключевым стал вопрос, касающийся разработки транспортно-экономического баланса Евразийского экономического союза.</p>

4 (103).	<p>Обеспечение равновыгодного паритета российских международных перевозчиков с иностранными перевозчиками на основе создания благоприятного налогового режима, проведения политики разумного протекционизма и обеспечения правовой защищенности перевозчиков</p>	<p>федеральный закон, ведомственные нормативные акты</p>	<p>2014 – 2018 годы</p> <p>ДГТ (ДМС)</p>	<p>Ведется активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении (Киргизия, Литва, Беларусь, 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>19 июля 2019 г. издано распоряжение Правительства Российской Федерации № 1604-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Турецкой Республики о международном автомобильном сообщении».</p> <p>19 июля 2019 г. издано распоряжение Правительства Российской Федерации № 1603-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Ирак о международном автомобильном сообщении».</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 ДТБ (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор)	<p>По результатам проведенной работы в сфере нормативного правового обеспечения в области транспортной безопасности Правительством Российской Федерации издано 20 постановлений, в соответствии с которыми:</p> <ul style="list-style-type: none"> - внесены изменения в пункт 3 постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 (от 13 февраля 2019 г. №133); - утверждены требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий) (от 19 апреля 2019 г. № 471); - принято постановление Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 133 "О внесении изменений в пункт 3 постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940"; - принято постановление Правительства Российской Федерации от 19 апреля 2019 г. № 471 "Об утверждении требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий)"; - принято постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2019 № 1452 "О внесении изменений в требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций; - принято постановление Правительства

№ 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
				Российской Федерации от 21.11.2019 № 1483 "О внесении изменений в Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации". Также, издано 19 приказов Минтранса России в области обеспечения транспортной безопасности:
2 (109).	Совершенствование основных положений государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	2014 - 2015 годы ДТБ (ДДХ, ДЖТ, ДМР, ДГА, ДПР, ДГТ)	Исполнен. Направлен доклад в Правительственную комиссию по транспорту о совершенствовании основных положений государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» по вопросу переноса вступления в силу некоторых требований в области обеспечения транспортной безопасности в отношении отдельных видов транспортных объектов». Принят Федеральный закон от 02.08.2019 № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности. В рамках реализации Федерального закона от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» Минтрансом России и причастными федеральными органами исполнительной власти было подготовлено 16 проектов постановлений Правительства Российской Федерации и 11 проектов ведомственных приказов.
3 (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 ДГТ	Изданы приказы Минтранса России, касающиеся Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, в т. ч. приказ Минтранса России от 19 декабря 2018 г. № 461 «О внесении изменений в отдельные приказы Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении» (зарегистрирован Минюстом России 24 января 2019 г., регистрационный № 53553). Разработан и 24 июля 2018 г. 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».
4 (114)	Внесение поправок в Кодекс Российской Федерации об	федеральный закон	2014 - 2015 годы ДДХ	Минтранс России письмом от 12 ноября 2019 г. № ИА-Д2-10/18606 повторно внес в Правительство Российской Федерации

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	административных правонарушений в части установления ответственности за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог), включая неоплату проезда пользователем		ГК «Автодор»	доработанные в соответствии с замечаниями Государственно-правового управления Президента Российской Федерации проекты федеральных законов: - «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»; - «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги»; - «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации в части порядка распределения доходов от штрафов за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги». 30 декабря 2019 г. Правительство Российской Федерации внесло законопроекты в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.
5 (120)	Создание нормативной базы по квалификации бортового оборудования воздушных судов, гармонизированной с международными стандартами	изменения в Федеральные авиационные правила	2014 - 2015 годы ДГА	Исполнен. Издан приказ Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (зарегистрирован Минюстом России 6 сентября 2019 г. № 55851). В приказе предусмотрена процедура использования документов по стандартизации при сертификации бортового оборудования воздушных судов, в том числе международных стандартов.
6 (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 ДГТ (Ространснадзор, ФБУ «Росавтотранс»)	Исполнен. Принят Федеральный закон от 26 июля 2019 г. № 216-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части установления ответственности перевозчика за нарушение режима труда и отдыха водителей). Изданы приказы Министерства транспорта Российской Федерации: от 20 февраля 2017 г. № 55 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов

№ 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>транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (зарегистрирован в Минюсте России 4 мая 2017 г., рег. № 46596);</p> <p>от 5 июня 2017 г. № 212 «О внесении изменения в Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15» (зарегистрирован в Минюсте России 19 июня 2017 г., рег. № 47064);</p> <p>от 26 июля 2017 г. № 277 «О внесении изменений в приказы Министерства транспорта Российской Федерации» (зарегистрирован в Минюсте России 9 ноября 2017 г., рег. № 48821).</p>
7 (133)	Приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения.	ведомственные нормативные акты	2014 – 2020 годы ДДХ (Росавтодор, Ространснадзор)	<p>Обустройство автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения, осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. № 378, в части мероприятий федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» и ведомственного проекта «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования».</p> <p>Приказом Минтранса России от 10.05.2017 № 184 утвержден Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (зарегистрирован в Минюсте России 02.08.2017 № 47632).</p> <p>В 2019 году доля протяженности находящихся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 84,75%».</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 (166)	Актуализация форм федерального статистического наблюдения в сфере гражданской авиации и указаний по их заполнению с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации и Межправительственной группы экспертов по изменению климата (в целях контроля выбросов парниковых газов, оценки состояния рынка региональных перевозок, социально значимых перевозок, показателей использования парка грузовых самолетов и др.):	приказ Росстата	2014 - 2015 годы ДГА, Росавиация	При корректировке Транспортной стратегии предлагается продлить срок выполнения пункта 166 Плана до 2020 года в связи с необходимостью синхронизации выполнения работ с планами ИКАО.. Ведется работа по актуализации формы № 67-ГА (фин) «Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта», утвержденной приказом Федеральной авиационной службы России от 26 мая 1997 № 99, в том числе на предмет отражения в ней информации о субсидировании воздушных перевозок и дальнейшего направления в Росстат с целью утверждения ее в качестве формы федерального статистического наблюдения. По вопросу актуализации форм федерального статистического наблюдения в сфере гражданской авиации в целях контроля выбросов парниковых газов направлен доклад в Правительство Российской Федерации (от 02.10.2019 № АЮ-Д1-10/15988) об определении головным исполнителем – Минэкономразвития России.
2 (170)	Разработка и внедрение современных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива, а также других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила, изменения в руководства по летной эксплуатации воздушных судов	2014 - 2016 годы ДГА, Росавиация	Исполнен. Издан приказ Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (зарегистрирован Минюстом России 6 сентября 2019 г. № 55851). Все требования и рекомендации ИКАО в части негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле соблюдены. Требования к защите окружающей среды установлены. Все требования и рекомендации ИКАО в части негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле соблюдены. Требования к защите окружающей среды установлены авиационными правилами МАК.
3 (180)	Повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации	изменения в Авиационные правила	2014 - 2018 годы ДГА (Росавиация)	Исполнен. Пунктом 21.18 федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21", утвержденных приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 (зарегистрирован Минюстом России 6 сентября 2019 г. № 55851) установлены требования к охране окружающей среды, соответствующие положениям стандартов и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации.

Раздел 7. «Реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (183)	Разработка и реализация основных проектных решений по автоматизированной системе управления транспортным комплексом Российской Федерации.	ведомственный нормативный акт	2010 – 2018 годы	В 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.
2 (186)	Разработка перспективных требований к транспортным средствам, оборудованным бортовыми «интеллектуальными» системами безопасности	ведомственный нормативный акт	2014 – 2018 годы	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». 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.

АНАЛИЗ УРОВНЯ И ТЕНДЕНЦИЙ ДОСТИЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ОСНОВНЫХ ОБЪЕМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В 2019 ГОДУ

Целью анализа реализации Транспортной стратегии, уровня и динамики (тенденций) достижения показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2019 году является формирование аналитических оценок уровня достижения прогнозных значений показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, заданных Приложением № 2 Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и выявление тенденций достижения значений этих показателей, а также предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии. Использование оценок уровня и динамики (тенденций) достижения указанных показателей позволило вскрыть и проанализировать факторы, повлиявшие на ход реализации стратегии и причины отклонений. Анализ предоставляет оперативную актуальную аналитическую информацию для формирования решений по корректировке мер, направленных на реализацию Транспортной стратегии.

Для анализа уровня и динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей за 2019 год по каждому индикатору вычисляются следующие оценки:

1) Оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного прогнозного значения показателя в истекшем периоде.

2) Оценка динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей.

Первая оценка описывает долю достижения заданного прогнозного значения показателя в процентах, а также обеспечивает сопоставление с показателями предыдущего 2018 года, что позволяет проследить динамику (тенденцию) функционирования отдельных видов транспорта и всего транспортного комплекса Минтранса России в целом.

Достижение прогнозных значений показателей реализации Транспортной стратегии по базовому (консервативному) варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года определяется по 28 прогнозным значениям показателей в сравнении с их фактическими значениями 2019 года.

В таблице 4.1. приведены сведения об уровне достижения показателей Транспортной стратегии, т.е. каждому цветовому блоку соответствует уровень достижения рассматриваемых показателей: свыше 100 %, от 90 до 100 %, от 70 до 90 %, от 50 до 70 % и менее 50 %.

Таблица 4.1.

Достижение ожидаемых значений показателей Транспортной стратегии

Уровень достижения, %	<50 %	50-70 %	70-90 %	90-100 %	>100 %	Всего
Количество показателей 2019 года, всего	-	4	11	6	7	28
Количество показателей 2018 года, всего	-	3	12	4	9	28

Фактические значения 7 показателей 2019 года превысили прогнозные значения. Уровень достижения 6 показателей составил от 90 до 100 %. Для 11 показателей уровень достижения находится в интервале 70-90 %, для 4 – в интервале 50-70 %.

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема перевозки грузов за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объема 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 Транспортной стратегии по объему перевозки грузов в 2018-2019 годах, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
1	Перевозки грузов* - всего, млн тонн	Факт	7113,3	7273,7	↑
		План базовый	8978,2	9251,8	
		% вып.	79,2	78,6	↓
		План инновац.	9960,7	10366,9	
		% вып.	71,4	70,2	↓
2	железнодорожный**	Факт	1415,0	1405,7	↓
		План базовый	1484,4	1521,4	
		% вып.	95,3	92,4	↓
		План инновац.	1621,4	1679,6	
		% вып.	87,3	83,7	↓
3	автомобильный	Факт	5544,4	5726,6	↑
		План базовый	7306,5	7538	
		% вып.	75,9	76,0	↑
		План инновац.	8141,1	8481,7	
		% вып.	68,1	67,5	↓
4	морской***	Факт	36,5	32,1	↓
		План базовый	30,1	30,85	
		% вып.	121,3	104,1	↓
		План инновац.	35,8	37,25	
		% вып.	102,0	86,2	↓
5	внутренний водный***	Факт	116,2	108,1	↓
		План базовый	155,9	160,2	
		% вып.	74,5	67,5	↓
		План инновац.	161,1	166,9	
		% вып.	72,1	64,8	↓
6	воздушный	Факт	1,18	1,17	↓
		План базовый	1,26	1,3	
		% вып.	93,7	90,0	↓
		План инновац.	1,34	1,4	
		% вып.	88,1	83,6	↓

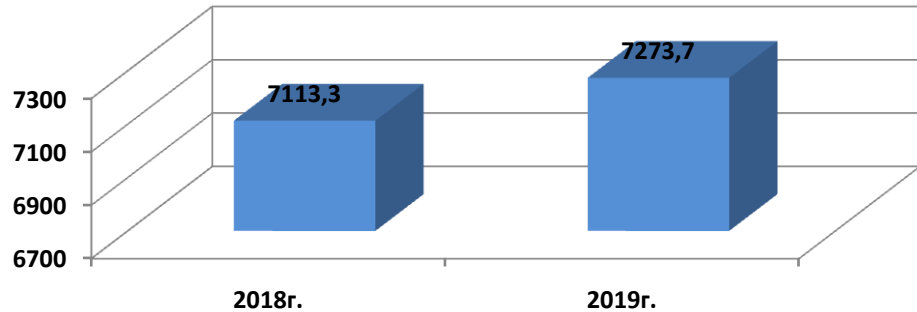
* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Объем перевозок грузов транспортным комплексом Минтранса России в 2019 году возрос на 160,4 млн тонн (см. табл. 4.2) и составил 7273,7 млн тонн (78,6 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии).

Объем перевозок грузов транспортным комплексом Минтранса России, млн тонн



В 2019 году отмечена положительная динамика изменения объема грузоперевозок транспортным комплексом Минтранса России к уровню 2018 года (см. табл. 4.2 и 4.3).

Таблица 4.3
Динамика перевозок грузов по видам транспорта в 2018-2019 годах,
(без учета промышленного железнодорожного транспорта,
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

	Перевезено грузов*, млн т	
	2018г.	2019г.
Транспорт отраслей Минтранс России	7113,3	7273,7
в процентном отношении к 2018г.	-	102,3
в том числе:		
<i>железнодорожный**</i>	1415,0	1405,7
в процентном отношении к 2018г.	-	99,3
<i>автомобильный</i>	5544,4	5726,6
в процентном отношении к 2018г.	-	103,3
<i>морской***</i>	36,5	32,1
в процентном отношении к 2018г.	-	87,9
<i>внутренний водный***</i>	116,2	108,1
в процентном отношении к 2018г.	-	93,0
<i>воздушный</i>	1,18	1,17
в процентном отношении к 2018г.	-	99,2

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

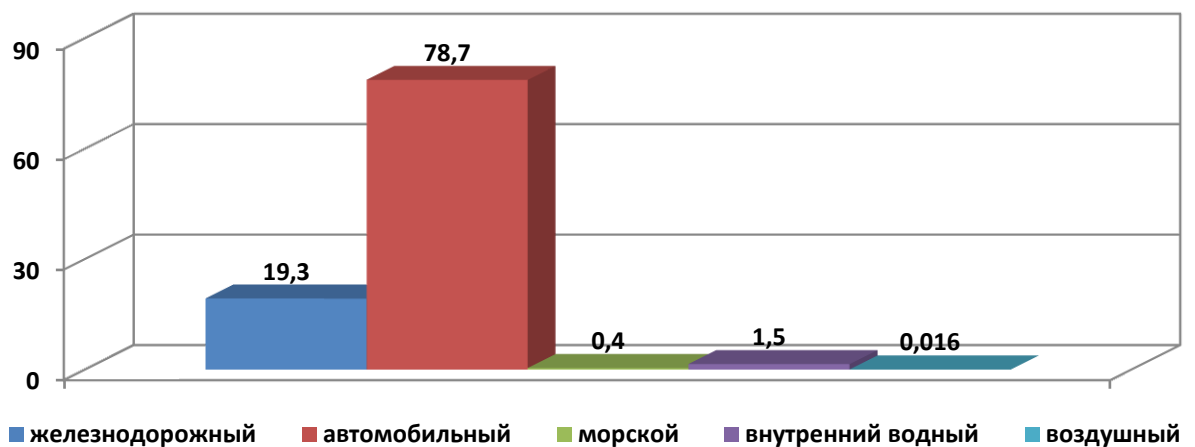
*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Увеличение объема перевозок грузов транспортным комплексом Минтранса России в 2019 году обусловлено ростом объема грузоперевозок одним из наиболее емких видов транспорта (см. табл. 4.4) – автомобильным (+182,2 млн тонн).

Таблица 4.4

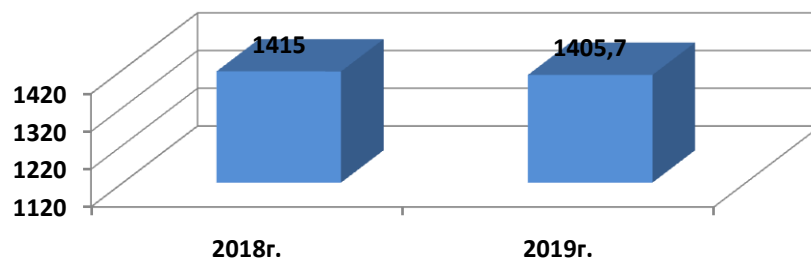
Структура перевозок грузов по видам транспорта Минтранса России в 2018 – 2019 годах,
(в процентах, без учета промышленного железнодорожного транспорта)

	2018г.	2019г.	
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100 %	100 %	
железнодорожный	19,9	19,3	↓
автомобильный	77,9	78,7	↑
морской	0,5	0,4	↓
внутренний водный	1,6	1,5	↓
воздушный	0,017	0,016	↓



Объем грузоперевозок железнодорожного транспорта в 2019 году составил 1405,7 млн тонн (-9,3 млн тонн), а уровень достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии равен 92,4 %.

Объем перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн тонн



Снижение на 0,7 % объема грузоперевозок железнодорожного транспорта в 2019 году обусловлено уменьшением объема погрузки грузов железнодорожным транспортом на 0,9 % в 2019 году в годовом исчислении. При этом объемы погрузки на экспорт и во внутреннем сообщении снизились на -0,8% и -1,2%, соответственно.

В частности (см. табл. 4.5):

– погрузка **каменного угля** снизилась на 0,8%. Во внутреннем сообщении погрузка снижена на 2,9%, в т.ч. ввиду сокращения спроса у основных потребителей: объем поставок энергетического угля в адрес российских предприятий энергетики и ЖКХ в январе-ноябре 2019 года сократился на 1,8% в годовом исчислении, что связано с сокращением потребления твердого топлива для выработки электроэнергии в связи

с теплыми погодными условиями и частичным перераспределением нагрузки по выработке электроэнергии с ТЭС на ГЭС. Вместе с тем, в условиях пополнения запасов топлива к началу отопительного сезона поставки в сентябре 2019 года выросли на 11,7% в годовом исчислении, в октябре 2019 года – на 9%, в ноябре 2019 года – на 7,1%. На экспорт погрузка угля выросла на 0,9% на фоне относительно стабильного спроса на российский энергетический уголь на рынках стран Юго-Восточной Азии (фактором, ограничивающим рост объема экспорта угля, явился низкий спрос на твердое топливо в Европе ввиду сформировавшихся в целом благоприятных погодных условий в 2019 году, увеличения потребления в регионе природного газа, в т.ч. СПГ, а также реализации политики по сокращению потребления угля и замещения его альтернативными источниками энергии – природным газом, а также возобновляемыми источниками). Вместе с тем, на положительную динамику погрузки угля на экспорт повлияло снижение тарифной нагрузки на угольные компании, осуществляющие экспортные поставки на европейский рынок через морские порты Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, после принятия ОАО «РЖД» соответствующих тарифных решений в 2019 года;

- погрузка **нефтяных грузов** уменьшилась на 1,9%. При этом погрузка во внутреннем сообщении уменьшилась на 3,2% в условиях снижения в январе-ноябре 2019 года производства топочного мазута на 3,4%. Погрузка на экспорт практически сохранилась на уровне 2018 года (- 0,1%);

- погрузка **черных металлов** снизилась на 5,5%. Погрузка во внутреннем сообщении выросла на 3,1% на фоне формирования отечественными предприятиями металлоторговли запасов для конечных российских потребителей металлопродукции в летне-осенний период. Погрузка черных металлов на экспорт в 2019 году снизилась на 16,5% в условиях неблагоприятной ценовой конъюнктуры мирового рынка черных металлов в 2019 году (- 11,1% в декабре 2019 года к концу декабря 2018 года) на фоне снижения темпов роста экономик в ключевых странах-потребителях черных металлов (в Еврозоне с +1,9% в 2018 году до +1,1 % в 2019 году, в США с +2,9% в 2018 году до +2,3% в 2019 году), что создало серьезные ограничения развития основных металлопотребляющих отраслей промышленности, таких как инфраструктурное и жилищное строительство, а также транспортное машиностроение. Перепроизводство черных металлов в мире вынудило компании-производители сократить их выпуск для стабилизации цен. По данным «WSA», суммарное производство стали в 64 странах в сентябре 2019 году сократилось на -0,3% в годовом исчислении, в октябре 2019 года – на -2,8%, в ноябре 2019 года – на -1%. Кроме того, торговые войны между США и Китаем, выхода Великобритании из Евросоюза, рост протекционизма в мировой торговле стальной продукцией в форме таможенно-тарифных и нетарифных (квоты, лицензии) ограничений негативно повлияли на рынок черных металлов. Осуществляется пролонгация действующих и введение новых ограничительных мер тарифного и нетарифного регулирования внешнеторгового оборота, вводимых основными странами-импортерами, в первую очередь, США и ЕС;

- погрузка **лесных грузов** уменьшилась на 8,1% в условиях снижения в январе-ноябре 2019 года производства лесоматериалов хвойных пород на 5%. Погрузка на экспорт в 2019 году снизилась на 12,2%, в т.ч. из-за действия повышенных ставок вывозных таможенных пошлин на отдельные товарные позиции лесных грузов, а также неблагоприятных погодных условий в Иркутской области в июне-сентябре 2019 года (паводки и лесные пожары), повлекшие за собой снижение поставок лесных грузов с предприятий, расположенных в регионе (на Иркутскую область приходится порядка 20 % доли экспортных поставок лесоматериалов из страны. На Китай и Финляндию приходится около 95% физического объема российского экспорта лесоматериалов – из них две трети приходится на КНР и почти треть на Финляндию). Погрузка во внутреннем сообщении уменьшилась на 2,9%;

– погрузка *хлебных грузов* уменьшилась на 18,9%, в т.ч. ввиду значительного сокращения в 2019 году запасов пшеницы у сельскохозяйственных компаний страны в результате интенсивного вывоза российского зерна на экспорт в начале сельскохозяйственного сезона 2018/2019 годов (по данным Росстата, уровень запасов пшеницы по состоянию на начало октября 2019 года был ниже уровня аналогичного периода 2018 года на 27%). Это ограничило экспортные поставки зерна основными производителями и трейдерами в 2019 году (-27,9%). Кроме того, нестабильная ценовая конъюнктура мирового зернового рынка (февраль – апрель 2019 года биржевые цены на российскую экспортную пшеницу снизились на 16%, июль-август 2019 года – снижение на 12%) негативно повлияла на динамику экспортных поставок хлебных грузов.

– Таблица 4.5

– Динамика и структура погрузки основных родов грузов в 2019 году

Грузы*	Погрузка, млн. тонн			Темп прироста погрузки, % к 2018 г.		
	Всего	Из них:		Всего	Из них:	
		внутреннее	экспорт		внутреннее	экспорт
Всего	1278,1	788,2	478,3	-0,9	-1,2	-0,8
в том числе:						
Каменный уголь	372,0	163,7	208,3	-0,8	-2,8	+0,9
Кокс	10,8	7,1	3,6	-4,4	-7,8	+2,9
Нефтяные грузы	232,0	133,9	98,1	-1,9	-3,2	-
Руды всякие	139,8	116,6	23,3	+2,5	-0,3	+19,6
Черные металлы	73,8	44,8	28,9	-5,5	+3,0	-16,7
Лесные грузы	42,0	19,3	22,7	-8,1	-3,0	-12,0
Минерально-строительные	193,5	189,3	4,2	+0,3	+0,5	-8,7
Удобрения	60,5	24,8	35,7	+2,2	+6,0	-0,3
Хлебные грузы	24,1	11,7	12,4	-18,9	-6,4	-27,9
Прочие грузы	129,6	76,9	41,1	+3,7	-1,9	+11,6

– *Данные отчетности ГО-10 («Отчет о погрузке вагонов и использовании их грузоподъемности при перевозках» ОАО «РЖД»).

–

Однако по ряду позиций отмечается рост объемов погрузки грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в 2019 году, в частности (см. табл. 4.5):

– погрузка *минеральных строительных материалов* выросла незначительно (+0,2%), что в целом коррелирует с темпом роста объемов работ, выполненных по виду деятельности «Строительство» в январе-декабре 2019 года (+0,4%);

– погрузка *металлических руд* выросла на 2,5%. Во внутреннем сообщении погрузка снизилась (-0,4%), а на экспорт выросла на 19,8%, ввиду благоприятной ценовой конъюнктуры мирового рынка ЖРС в 2019 году. Бразилия и Австралия – крупнейшие поставщики железной руды сократили свои предложения (в 2019 году цены австралийских экспортеров железной руды выросли в диапазоне от 24% до 31%);

– погрузка *химических и минеральных удобрений* увеличилась на 2,2%. Погрузка во внутреннем сообщении выросла на 6,1% ввиду роста объемов российского производства удобрений в январе-декабре 2019 года на 4,5%. Погрузка на экспорт в 2019 году уменьшилась на 0,3%;

– погрузка *прочих грузов* увеличилась на 3,7% за счет роста погрузки в экспортном сообщении (+11,6%). Существенный вклад в формирование положительной динамики внесли перевозки контейнеров (+12,6%) (см. табл. 4.6).

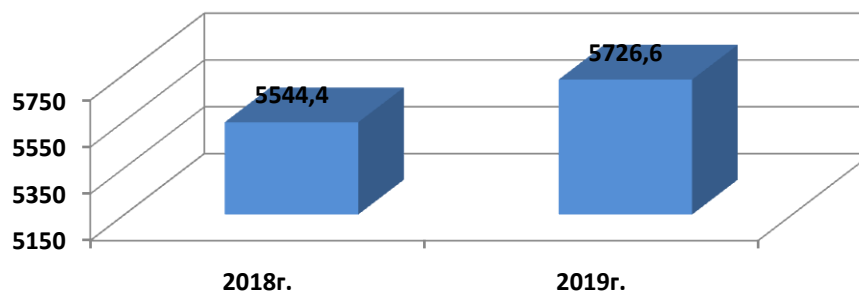
Динамика* объемов перевозок контейнеров в 2019 году

Вид перевозок	ДФЭ, тыс. ед.	Темп изменения, % к 2018 г.
Всего	5 002	+12,6
в том числе:		
Внутрироссийские	2 079	+9,3
Транзит	582	+5,2
Экспорт	1 280	+13,3
Импорт	1060	+23,9

*Ежемесячный дайджест грузовых железнодорожных перевозок, № 12, Январь-декабрь 2019 г.

В 2018-2019 годах (см. табл. 4.2 и 4.3) положительную динамику увеличения объема перевозки грузов демонстрирует автомобильный транспорт. В 2019 году показатель объема перевозки грузов составил 5726,6 млн тонн (+182,2 млн тонн).

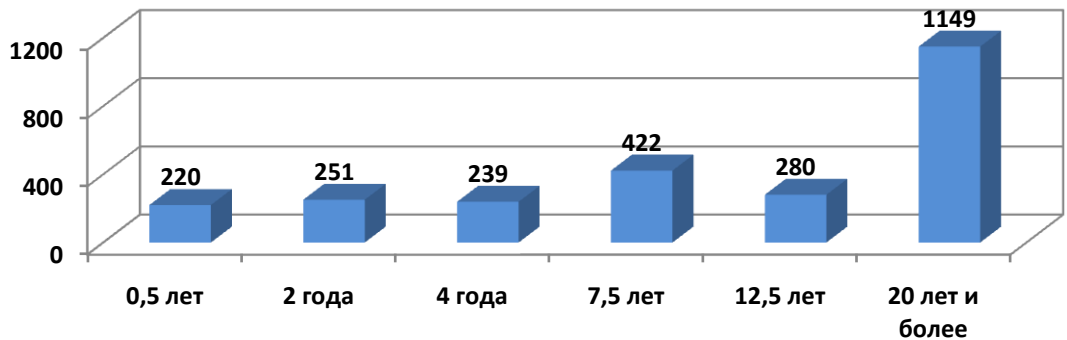
Объем перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования, млн тонн



Автомобильный транспорт привлекает более высокой клиентоориентированностью при перевозках высокодоходных грузов, упрощенным оформлением документации (по сравнению с железнодорожным транспортом), высокой скоростью доставки и более гибкой системой тарифообразования. Кроме того, растущая активность среднего и малого бизнеса, улучшение качества услуг, предоставляемые крупными и средними автопредприятиями, положительно влияют на динамику увеличения объема перевозок грузов автомобильным транспортом. Однако следует учитывать, что в настоящее время парк грузовых автомобилей России имеет высокую степень износа:

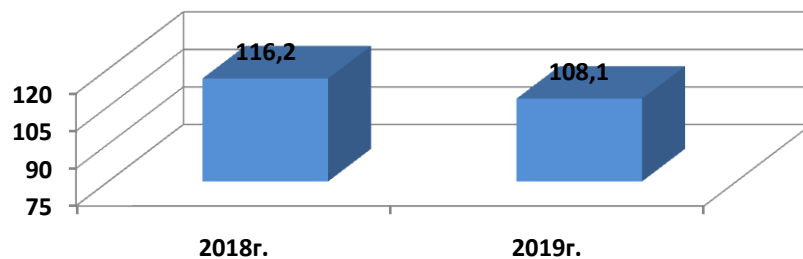
- средний возраст автомобилей грузового парка России составляет 12 лет, в Европе и США – 5-7 лет;
- количество транспортных средств, эксплуатируемых более 15 лет, составляет около 60 %.

Рейтинг парка грузовых автомобилей России (без учета автомобилей в личной собственности граждан) по срокам эксплуатации, тыс. шт.



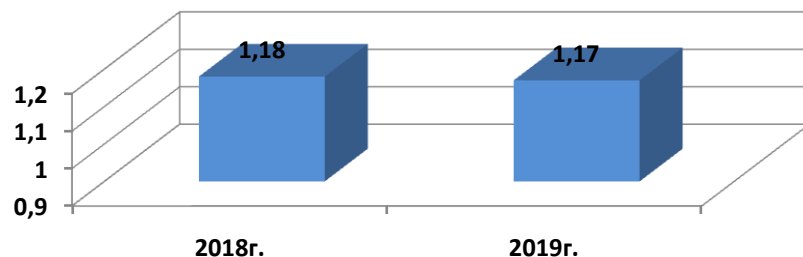
В 2019 году внутренний водный транспорт демонстрирует снижение показателя объема перевозки грузов: 108,1 млн тонн (-8,1 млн тонн по сравнению с 2018 годом), а уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 4.2) составил 67,5 %.

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом общего пользования, млн тонн



В 2019 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте снизился на 0,01 млн тонн и составил 1,17 млн тонн, что ниже уровня 2018 года на 0,8 % (см. табл. 4.3). Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 4.2) составил 90 % против 93,7 % в 2018 году.

Объем перевозок грузов воздушным транспортом общего пользования, млн тонн



Снижение объема перевозок грузов и почты гражданской авиацией России отмечается в международном сегменте на 5,1 %, при этом международные перевозки грузов и почты между Россией и странами СНГ выросли на 1,01 тыс. тонн (+3,9 %) и составили 26,5 тыс. тонн (см. табл. 4.7). Во внутреннем сегменте отмечается рост объема перевозки грузов и почты на 5,5 %, при этом местные перевозки снизились на 3,5 %.

Таблица 4.7
Отправление грузов и почты гражданской авиацией России*
в 2018-2019 годах по видам сообщения, (тыс. тонн)

	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
Международные перевозки	881,8	836,9	94,9 %
в том числе:			
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	856,3	810,4	94,6 %
между Россией и странами СНГ	25,5	26,5	103,9 %
Внутренние перевозки	294,1	310,3	105,5 %
в том числе:			
местные перевозки	18,4	17,8	96,5 %

* Данные Росавиации по формам № 10-ГА за январь – декабрь 2018-2019 годов.

В 2019 году сократился объем перевозки грузов и почты основных российских авиаперевозчиков (см. табл. 4.8).

Таблица 4.8
Перевозки грузов и почты авиапредприятиями гражданской авиацией России* в 2018-2019 годах, (тыс. тонн)

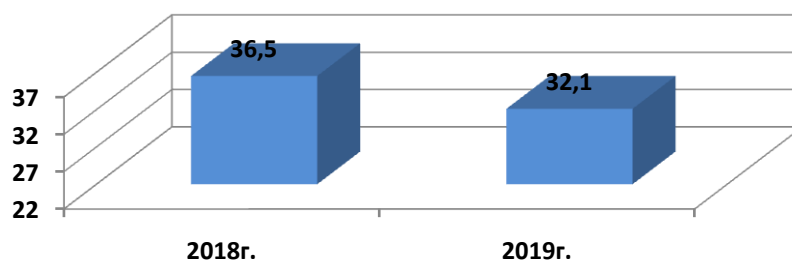
	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
ЭйрБриджКарго	577,6	541,0	93,7 %
Аэрофлот – российские авиалинии	223,8	217,8	97,3 %
Сибирь	33,9	42,8	126,0 %
Победа	37,9	54,4	143,5 %
Россия	33,2	37,4	112,6 %

*Данные Росавиации по формам № 10-ГА за январь – декабрь 2018-2019 годов.

Тенденция снижения объема грузоперевозок воздушным транспортом связана с ростом стоимости авиационного топлива, банкротством и отзывом лицензий у ряда авиаперевозчиков (Трансаэро, ВИМ-Авиа, Когалымавиа). Это привело к сокращению предложения транспортных услуг по перевозке грузов воздушным транспортом, и в нынешних условиях этого дефицита наблюдается рост тарифов.

В 2019 году объем перевозок морским транспортом сократился почти на 12,1 % по сравнению с 2018 годом и составил 32,1 млн тонн (-4,4 млн тонн). Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 4.2) составил 104,1 %.

Объем перевозки грузов морским транспортом общего пользования, млн тонн



Кроме того, отрицательная динамика достижения заданных значений показателей Транспортной стратегии морским транспортом обусловлена тем, что:

- большая часть морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, работает под иностранными флагами и перевозит грузы иностранных фрахтователей;

– из 2700 судов морского флота России более трети судов (35,2 %) сильно изношены. Средний возраст судов морского флота Российской Федерации остался на уровне 2018 года и составил 30 лет;

– слабая синхронизация развития портовых мощностей с расширением пропускной способности железной дороги, которая является основным доставщиком/получателем грузов в портах страны.

Анализ структуры перевозок грузов в Российской Федерации (без учета промышленного железнодорожного транспорта) (см. табл. 4.4) показывает следующее:

– основной объем грузов перевозится автомобильным (78,7 %) и железнодорожным (19,3 %) транспортом;

– вклад морского и внутреннего водного транспорта в общую структуру перевозок грузов составляет 1,9 %. Железнодорожный транспорт практически вытеснил морской и речной флот с рынка перевозок угля, руд и леса, а автомобильный транспорт – поставки минерально-строительных грузов;

– воздушный транспорт (0,016 %) занят перевозкой багажа авиапассажиров, почты и специальных грузов в труднодоступные районы и районы Крайнего Севера (тяжеловесные и негабаритные, скоропортящиеся, опасные и радиоактивные материалы, самоходная и гусеничная техника, предметы искусства и музейные экспонаты и др.).

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта отраслей Минтранса России

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 4.9.

Таблица 4.9
Динамика достижения ожидаемых значений показателей Транспортной стратегии по грузообороту отраслей Минтранса в 2018-2019 годах, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
1	Грузооборот* - всего, млрд т-км	Факт	3001,7	3019,9	↑
		План базовый	2997	3079,1	
		% вып.	100,2	98,1	↓
		План инновац.	3267,1	3385,3	
		% вып.	91,9	89,2	↓
2	железнодорожный**	Факт	2596,9	2601,9	↑
		План базовый	2545,9	2613	
		% вып.	102,0	99,6	↓
		План инновац.	2779,8	2878,9	
		% вып.	93,5	90,4	↓
3	автомобильный	Факт	259,1	274,2	↑
		План базовый	301,6	315,2	
		% вып.	85,9	87,0	↑
		План инновац.	329,6	342,5	
		% вып.	78,6	80,1	↑
4	морской***	Факт	70,9	70,5	↓
		План базовый	68,1	66,9	

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
		% вып.	104,1	105,4	↑
		План инновац.	74,1	77,1	
		% вып.	95,7	91,4	↓
5	внутренний водный***	Факт	66,1	65,9	↓
		План базовый	74,9	77,2	
		% вып.	88,2	85,4	↓
		План инновац.	76,7	79,6	
		% вып.	86,2	82,8	↓
6	воздушный	Факт	7,81	7,45	↓
		План базовый	6,5	6,75	
		% вып.	120,2	110,4	↓
		План инновац.	6,87	7,2	
		% вып.	113,7	103,5	↓

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте общего пользования по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

В 2019 году объем грузооборота по транспортному комплексу вырос на 18,2 млрд т-км по сравнению с 2018 годом и составил 3019,9 млрд т-км (см. табл. 4.9).

Объем грузооборота транспортного комплекса Минтранса России, млрд т-км

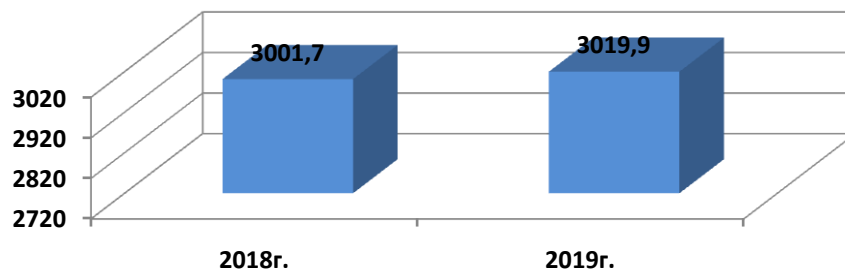


Таблица 4.10
Динамика грузооборота по видам транспорта в 2018-2019 годах
(без учета промышленного железнодорожного транспорта
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

	Грузооборот*, (млрд т-км)	
	2018г.	2019г.
Транспорт отраслей Минтранс России	3001,7	3019,9
в процентном отношении к 2018г.	-	100,6
в том числе:		
<i>железнодорожный**</i>	2597,8	2601,8
в процентном отношении к 2018г.	-	100,2
<i>автомобильный</i>	259,1	274,2
в процентном отношении к 2018г.	-	105,8
<i>морской***</i>	70,9	70,5

	Грузооборот*, (млрд т-км)	
	2018г.	2019г.
в процентном отношении к 2018г.	-	99,4
внутренний водный***	66,1	65,9
в процентном отношении к 2018г.	-	99,7
воздушный	7,81	7,45
в процентном отношении к 2018г.	-	95,4

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

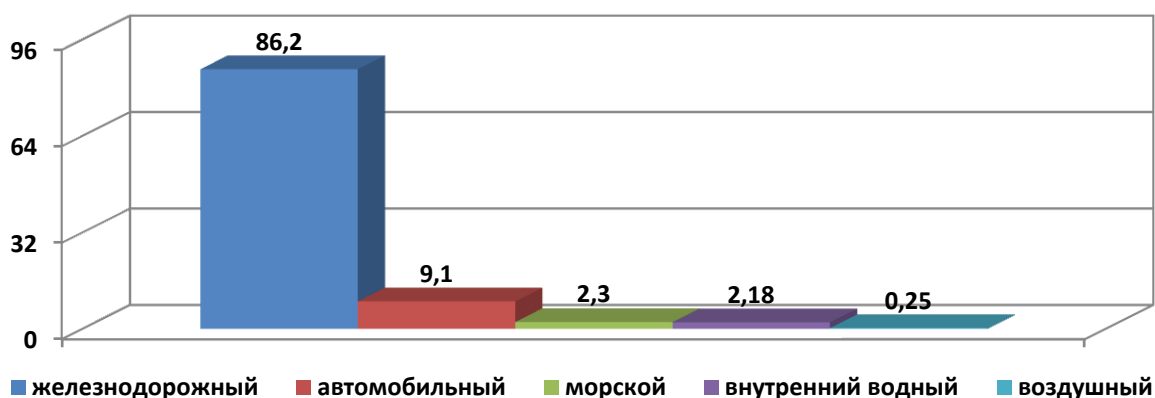
*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Из анализа структуры грузооборота транспортного комплекса Минтранса России (без учета промышленного железнодорожного транспорта) (см. табл. 4.11) видно, что основной вклад в перевозку грузов вносит железнодорожный транспорт (в 2019 году его доля составила 86,2 %).

Таблица 4.11

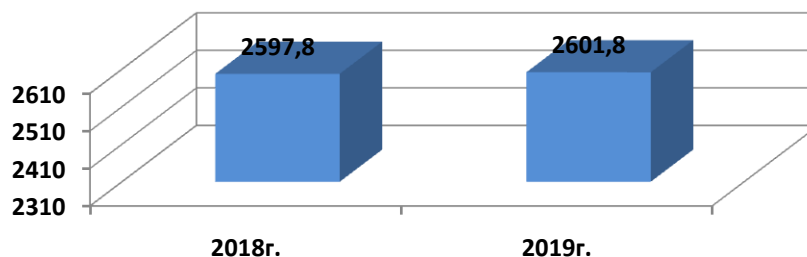
Структура грузооборота по видам транспорта общего пользования в 2018-2019 году,
(в процентах, без учета промышленного железнодорожного транспорта)

	2018г.	2019г.	
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100 %	100 %	
железнодорожный	86,5	86,2	↓
автомобильный	8,6	9,1	↑
морской	2,4	2,3	↓
внутренний водный	2,2	2,18	↓
воздушный	0,26	0,25	↓



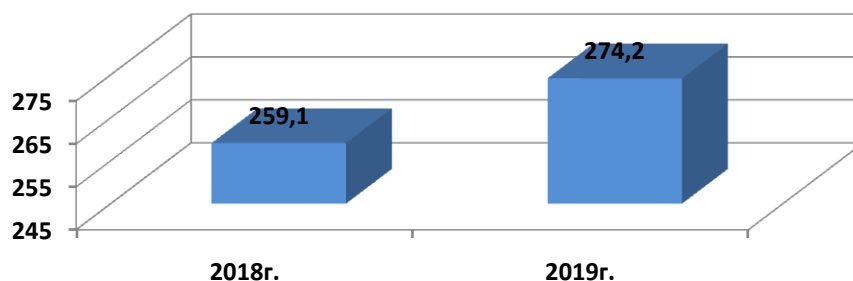
В 2019 году объем грузооборота железнодорожного транспорта возрос на + 0,2 % (+ 5 млрд т-км) и составил 2601,9 млрд т-км, (99,6 % от ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии) (см. табл. 4.9).

**Объем грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования,
млрд т-км**



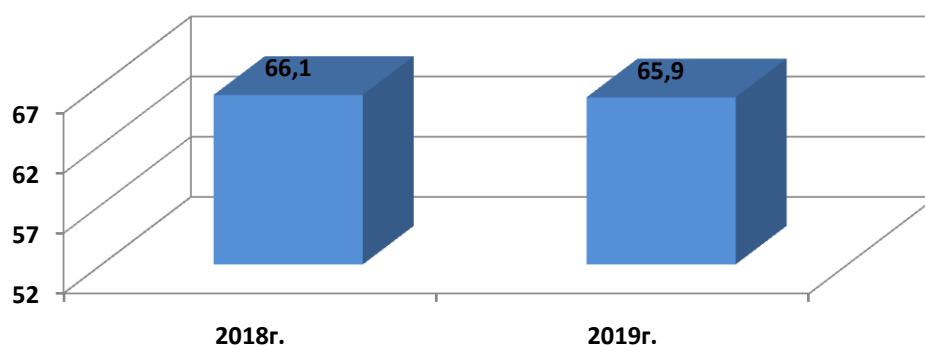
В 2019 году растет объем грузооборота автомобильного транспорта. Показатель достиг значения 274,2 млрд т-км, что на 15,1 млрд т-км больше, чем в 2018 году, а уровень достижения ожидаемого значения Транспортной стратегии (см. табл. 4.9) составил 87 %.

**Объем грузооборота автомобильного транспорта общего пользования,
млрд т-км**



В 2019 году отмечена отрицательная динамика изменения показателя объема грузооборота внутреннего водного транспорта (см. табл. 4.9). В 2018 году объем грузооборота внутреннего водного транспорта составлял 66,1 млрд т-км, а в 2019 году снизился до 65,9 млрд т-км (-0,2 млрд т-км).

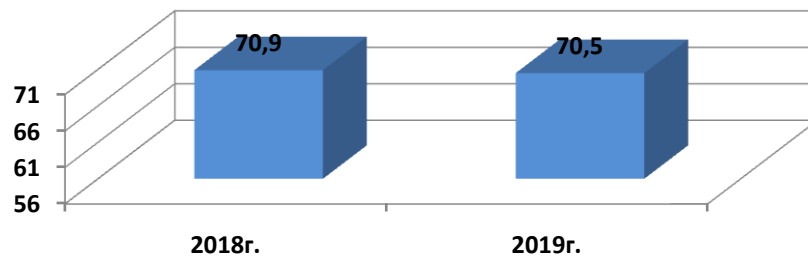
Объем грузооборота внутреннего водного транспорта, млрд т-км



Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в отчетный период (см. табл. 4.9) составил 85,4 %.

Объем грузооборота морского транспорта в 2019 году составил 70,5 млрд т-км (-0,4 млрд т-км), однако отмечается рост динамики достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 4.9). Так, в 2018 году уровень достижения составил 104,1 %, в 2019 году – 105,4 %.

Объем грузооборота морского транспорта, млрд т-км



Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2019 года увеличился на 2,9 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 840,3 млн тонн (см. табл. 4.12).

Объем перевалки сухогрузов составил 376,0 млн т (-3,0 %), в том числе: угля – 176,0 млн т (+9,0 %), грузов в контейнерах – 56,5 млн т (+5,4 %), зерна – 38,6 млн т (-30,9 %), черных металлов – 26,7 млн т (-12,6 %), минеральных удобрений – 18,9 млн т (+6,3 %), руды – 8,9 млн т (+29,4 %), грузов на паромов – 6,0 млн т (снижение в 2,0 раза), лесных грузов – 5,1 млн т (-7,8 %) (см. табл. 4.12).

Объем перевалки наливных грузов составил 464,3 млн т (+8,2 %), в том числе сырой нефти – 276,1 млн т (+8,1 %), нефтепродуктов – 149,9 млн т (+3,3 %) и сжиженного газа – 32,8 млн т (+41,6 %) (см. табл. 4.12).

Экспортных грузов перегружено 654,0 млн т (+4,9 %), импортных грузов – 37,2 млн т (+2,8 %), транзитных – 67,2 млн т (+4,5 %), каботажных – 81,8 млн т (-11,9 %) (см. табл. 4.12).

Таблица 4.12

Грузооборот и объемы перевалки грузов морских портов России в 2017-2019 году

		2019 год		2018 год		2017 год	
		<i>во 2-ой половине 2018 года для грузового транспорта открыт Крымский мост</i>					
		млн т	в сравнении с 2018 г.	млн т	в сравнении с 2017 г.	млн т	в сравнении с 2016 г.
Грузооборот	Всего	840,3	+2,9 % ↑	816,5	+3,8 % ↑	786,9	+9,0 % ↑
	наливных грузов	464,3	+8,2 % ↑	429,1	+3,9 % ↑	414,0	+8,3 % ↑
	сухогрузов	376,0	-3,0 % ↓	387,4	+3,8 % ↑	372,9	+11,1 % ↑
Перевалка грузов:							
	- экспортных	654,0	+4,9 % ↑	623,8	+3,0 % ↑	606,5	+6,9 % ↑
	- импортных	372,0	-2,8 % ↓	37,3	+3,2 % ↑	36,1	+14,2 % ↑
	- транзитных	67,2	+4,5 % ↑	64,0	+9,8 % ↑	58,2	+14,0 % ↑
	- каботажных	81,8	-11,9 % ↓	91,4	+6,2 % ↑	86,0	+19,5 % ↑

Грузооборот морских портов России в 2019 году:

– Арктического бассейна увеличился на 13 % до 104,82 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 31,70 млн тонн (+4,1 %), наливных грузов – 73,13 млн тонн (+17,4 %). Грузооборот порта Мурманск увеличился до 61,9 млн т (+2,0 %), Сабетта – до 27,7 млн т (рост в 1,6 раза) и Варандей – до 7,2 млн т (+2,3 %). В тоже время снизился грузооборот порта Архангельск до 2,7 млн т (-3,0 %);

– Балтийского бассейна прибавил 4,1 %, составив 256,44 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов составил 110,19 млн тонн (+0,4 %), наливных грузов – 146,24 млн тонн (+7,1 %). Увеличился объем перевалки грузов в портах: Усть-Луга

до 103,9 млн т (+5,2 %), Приморск – до 61,0 млн т (+14,1 %), Большом порту Санкт-Петербург – до 59,8 млн т (+0,9 %), Высок – до 19,4 млн т (+3,3 %);

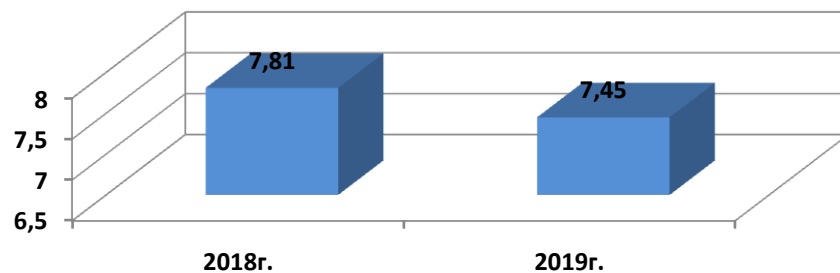
– Дальневосточного бассейна увеличился на 6,5 %, составив 213,53 млн тонн, из которых перевалка сухих грузов достигла 135,29 млн тонн (+7,8 %), наливных грузов – 78,24 млн тонн (+4,3 %). Увеличили грузооборот порты Восточный – до 73,5 млн т (+6,2 %), Ванино – до 31,4 млн т (+6,6 %), Находка – до 25,6 млн т (+5,3 %), Владивосток – до 23,9 млн т (+13,1 %), Де-Кастри – до 13,6 млн т (+7,5 %) и Посыет – до 7,7 млн т (+8,3 %). В тоже время снизился грузооборот порта Пригородное – до 16,0 млн т (-5,8 %);

– Каспийского бассейна вырос на 53,2 % до 7,40 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 2,79 млн тонн (+4,2 %), наливных грузов – 4,61 млн тонн (+114,1 %). Объем перевалки грузов портов Махачкала вырос в 1,9 раза до 4,7 млн т, Астрахань – до 2,2 млн т (+13,7 %).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна сократился на 5,2 %, составив 258,08 млн тонн, из которых на перевалку сухих грузов пришлось 96,07 млн тонн (-19,4 %), наливных грузов – 162,02 млн тонн (+5,8 %). Грузооборот порта Новороссийск составил 156,8 млн т (+1,3 %), Туапсе – 25,2 млн т (-1,5 %), Кавказ – 20,9 млн т (-30,6 %), Ростов-на-Дону – 16,0 млн т (-4,1 %), Тамань – 15,0 млн т (+6,2 %).

В 2019 году объем грузооборота воздушного транспорта составил 7,45 млрд т-км, что на 0,36 млрд т-км меньше, чем в 2018 году (7,81 млрд т-км).

Объем грузооборота воздушного транспорта, млрд т-км



При этом прослеживается отрицательная динамика достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 4.9). В 2018 году уровень достижения составил 120,2 %, а в 2019 году – 110,4 %.

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема перевозки пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объема перевозок пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 4.13.

Таблица 4.13

Динамика достижения ожидаемых значений показателей Транспортной стратегии по перевозке пассажиров в 2018-2019 годах

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
1	Перевозки пассажиров* транспортом общего пользования - всего, млн чел.	Факт	17855,6	17600,9	↓
		План базовый	23828,8	24194,3	
		% вып.	74,9	72,7	↓

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
		План инновац.	24530,4	25057,6	
		% вып.	72,8	70,2	↓
2	железнодорожный**	Факт	1160,43	1201,48	↑
		План базовый	1131,5	1142,9	
		% вып.	102,6	105,1	↑
		План инновац.	1247	1263,7	
		% вып.	93,1	95,1	↑
3	автомобильный	Факт	10656,3	10405,4	↓
		План базовый	14228,8	14437,8	
		% вып.	74,9	72,1	↓
		План инновац.	14662,6	14984,3	
		% вып.	72,7	69,4	↓
4	морской***	Факт	7,48	6,05	↓
		План базовый	1,5	1,5	
		% вып.	498,7	403,3	↓
		План инновац.	1,5	1,5	
		% вып.	498,7	403,3	↓
5	внутренний водный***	Факт	12,34	11,06	↓
		План базовый	14,3	14,5	
		% вып.	86,3	76,3	↓
		План инновац.	14,9	15	
		% вып.	82,8	73,7	↓
6	воздушный	Факт	116,2	128,13	↑
		План базовый	97,3	101,3	
		% вып.	119,4	126,5	↑
		План инновац.	102,8	107,9	
		% вып.	113,0	118,7	↑
7	городской наземный электрический	Факт	2522,2	2466	↓
		План базовый	4379,9	4433,4	
		% вып.	57,6	55,6	↓
		План инновац.	4379,9	4433,4	
		% вып.	57,6	55,6	↓
8	метрополитен	Факт	3380,6	3382,8	↑
		План базовый	3975,5	4062,87	
		% вып.	85,0	83,3	↓
		План инновац.	4121,7	4251,8	
		% вып.	82,0	79,6	↓

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

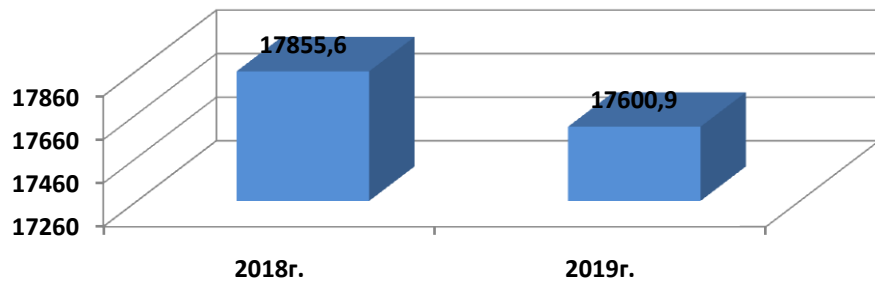
** Данные по перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте по форме ЦО-22 в 2018-2019 годах.

*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Объем перевозок пассажиров в 2019 году транспортом общего пользования снизился на 254,63 млн человек по сравнению с 2018 годом и составил 17600,9 млн чел.

(72,7 % достижения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту развития).

**Объем перевозки пассажиров транспортным комплексом
Минтранса России, млн чел.**



В 2018-2019 гг. объем перевозок пассажиров транспортным комплексом Минтранса России характеризуется отрицательной динамикой к предыдущему году. Это обусловлено некоторым снижением реально располагаемых доходов населения за последние годы и ростом индекса цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта (см. табл. 4.14).

Таблица 4.14
Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта*
в 2018-2019 годах

	2018 год в % отношении к 2017 году	2019 год в % отношении к 2018 году
Индексы потребительских цен на услуги по России	102,9	104,5
Услуги	103,9	104,6
Услуги пассажирского транспорта	103,3	106,8

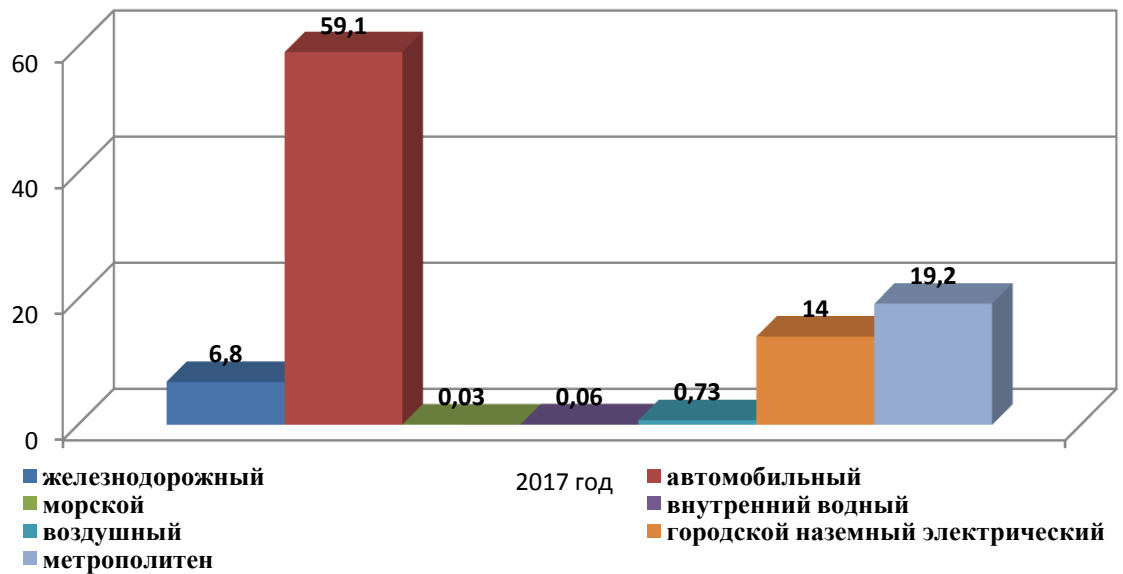
* Оперативные данные Федеральной службы государственной статистики (РОССТАТ) «Об индексе потребительских цен» за январь-декабрь 2018-2019 годов.

Эти факторы привели к некоторому снижению мобильности социально незащищенных слоев населения – потенциальных пассажиров наиболее пассажироёмкого вида транспорта – автомобильного (см. табл. 4.15).

Таблица 4.15
Структура перевозок пассажиров по видам транспорта
общего пользования в 2018 – 2019 годах,
(в процентах)

	2018г.	2019г.	
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100 %	100 %	
железнодорожный	6,5	6,8	▲
автомобильный	59,7	59,1	▼
морской	0,04	0,03	▼
внутренний водный	0,07	0,06	▼
воздушный	0,65	0,73	▲
городской наземный электрический	14,1	14,0	▼
метрополитен	18,9	19,2	▲

В структуре перевозок пассажиров транспортом общего пользования автомобильный транспорт, городской наземный электрический и метрополитен занимают лидирующее место (59,1 %, 14 % и 19,2 % соответственно) и являются социально значимыми сегментами перевозок транспорта общего пользования.



В целом в 2019 году отмечено снижение ценовой доступности транспортных услуг для населения страны (см. табл. 4.16).

Таблица 4.16
Индексы ценовой доступности транспортных услуг пассажирского транспорта по видам транспорта в 2018-2019 годах

	2018г.	2019г.
Индекс ценовой доступности транспортных услуг пассажирского транспорта, всего	1,004	1,022

В 2019 году отмечается рост тарифов на отдельные виды услуг пассажирского транспорта:

- в январе 2019 года стоимость месячного комбинированного билета для проезда в городском пассажирском транспорте, проезда в городском автобусе, маршрутном такси, трамвае, троллейбусе, метро, пригородном поезде возросла на 2,6-4,5 %;
- в феврале, стоимость проезда в междугородном автобусе и маршрутном такси возросла на 1,0 %, в плацкартном вагоне скорого нефирменного поезда дальнего следования – на 0,8 %, в городском автобусе – на 0,5 %;
- в марте, полет в салоне экономического класса самолета подорожал на 2,1 %, проезд в купейных вагонах поездов дальнего следования – на 1,1-1,6 %;
- в апреле полет в салоне экономического класса самолета подорожал на 1,9 %;
- в мае существенно выросли тарифы на проезд в поездах дальнего следования – на 13,0 % и полет в салоне экономического класса самолета – на 1,5 %;
- в июне существенно выросли тарифы на проезд в поездах дальнего следования – на 11,6 % и полет в салоне экономического класса самолета – на 5,8 %;
- в июле существенно выросли тарифы на авиаперелеты экономическим классом – на 6,2 %, проезд в купейных вагонах скорых поездов дальнего следования – на 2,6 %;
- в августе подорожали авиаперелеты экономическим классом на 3,8 %, проезд в купейных вагонах скорых нефирменных и фирменных поездов дальнего следования – на 3,1 % и 1,9 % соответственно;
- в сентябре подорожал проезд в автомобильном транспорте и пригородном поезде на 0,2 %;

- в октябре стал дешевле проезд в поездах дальнего следования на 7,2 % и полет в салоне экономического класса самолета – на 3,4 %;
- в ноябре подешевел проезд в поездах дальнего следования на 4,4 % и авиаперелет экономическим классом – на 2,1 %. Выросли тарифы на проезд в пригородных поездах, городском автобусе и маршрутном такси на 0,2-0,5 %;
- в декабре существенно выросли тарифы на проезд в поездах дальнего следования – на 14,6 %, а также авиаперелет экономическим классом – на 1,9 %. На 0,7-0,9 % стали дешевле автобусные экскурсионные поездки по городам Европы, поездки во Францию и Грецию. Отмечен рост цен на поездки в Китай – на 2,4 %.

Таблица 4.17

Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта в 2018-2019 годах
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

	Перевезено пассажиров*, (млн чел.)	
	2018г.	2019г.
Транспорт отраслей Минтранс России	17855,6	17600,9
в процентном отношении к 2018г.	-	98,6
в том числе:8		
<i>железнодорожный**</i>	1160,4	1201,5
в процентном отношении к 2018г.	-	103,5
<i>автомобильный</i>	10656,3	10405,4
в процентном отношении к 2018г.	-	97,6
<i>морской***</i>	7,48	6,05
в процентном отношении к 2018г.	-	80,9
<i>внутренний водный***</i>	12,34	11,06
в процентном отношении к 2018г.	-	89,6
<i>воздушный</i>	116,2	128,1
в процентном отношении к 2018г.	-	110,3
<i>городской наземный электрический</i>	2522,2	2466,0
в процентном отношении к 2018г.	-	97,8
<i>метрополитен</i>	3380,6	3382,8
в процентном отношении к 2018г.	-	100,1

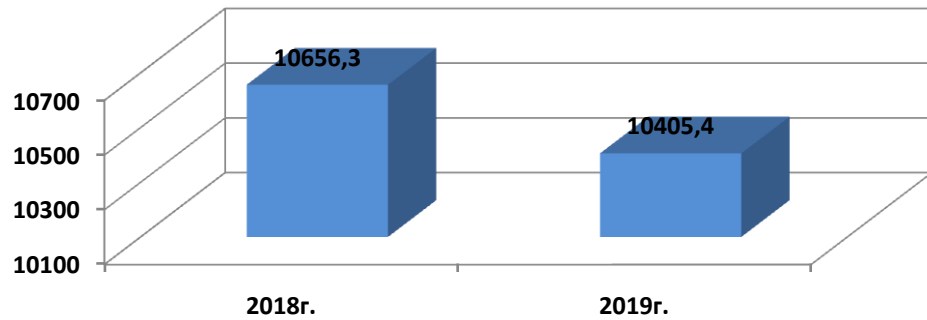
* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2018-2019 годах снижается (см. 4.13 и 4.17). Так, в 2018 году перевезено 10656,3 млн чел., а в 2019 году – 10405,4 млн чел. (-250,9 млн чел.). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также снижается. В 2018 году он составил 74,9 %, в 2019 году – 72,1 %.

**Объем перевозки пассажиров автомобильным транспортом
общего пользования, млн чел.**

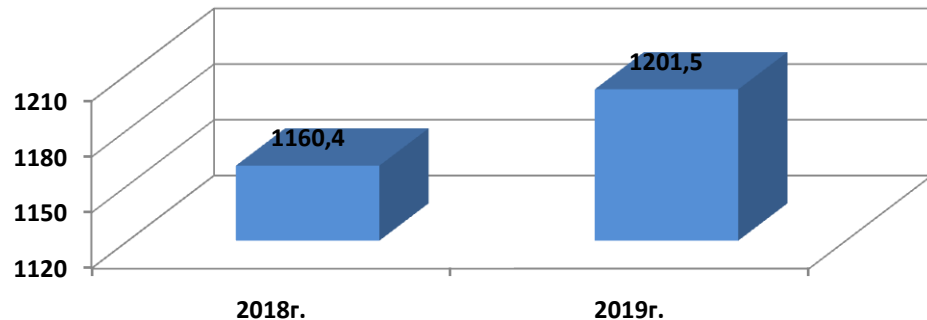


Факторы, обусловившие снижение объема перевозок пассажиров автомобильным транспортом:

- рост количества транспортных средств в личной собственности граждан;
- снижение численности сельского населения;
- эксплуатационные затраты на работу пассажирского транспорта не покрываются доходами от перевозок пассажиров;
- пассажиров в регулярном сообщении под видом нерегулярных.

Рост объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом (см. табл. 4.13 и 4.17) обусловлен тем, что население страны выбирает железнодорожный транспорт основным видом транспорта в силу его высокой провозной способности, удобства расписания, надежности и регулярности движения, вне зависимости от погодных условий. Так, в 2018 году перевезено 1160,4 млн чел., в 2019 году – 1201,5 млн чел. (+41,1 млн чел., темп прироста составил 3,5 %). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также растет. В 2018 году он составил 102,6 %, в 2019 году – 105,1 %.

Объем перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, млн чел.



Повышение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема сервисных услуг на железнодорожном транспорте, являющимся одним из основных видов пассажирского транспорта в стране, определяют в последние годы устойчивую тенденцию роста объемов пассажирских перевозок, особенно в дальнем следовании. Кроме того, в крупных городах и мегаполисах страны поездами пригородного сообщения осуществляются местные ежедневные перевозки населения на работу и учебу (это более 40 % пассажиров) (см. табл. 4.18).

Таблица 4.18
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом
в 2019 году по видам сообщения, (млн чел.)

Пассажирские перевозки	Количество, млн человек	Динамика*, %
В дальнем следовании	116,6	+5,6 %
В пригородном сообщении	1084,9	+3,3 %
ВСЕГО	1201,5	+3,5 %

* По сравнению с 2018 годом.

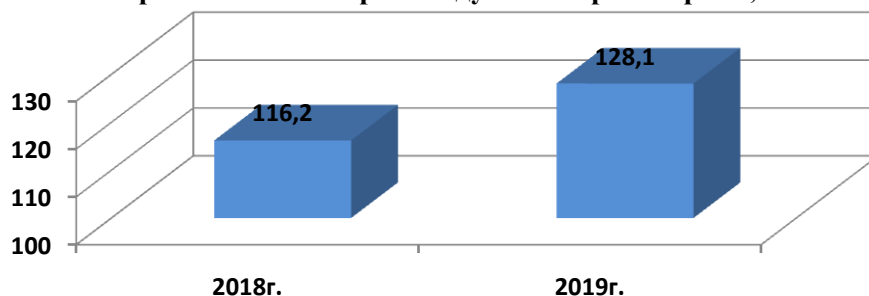
В 2019 году воздушный транспорт сохраняет свое лидирующее положение на рынке транспортных услуг по международным и дальним перевозкам пассажиров (см. табл. 4.19). На воздушном транспорте самая высокая доля деловых поездок – около 40 % и поездок к месту отдыха – более 30 %.

Таблица 4.19
Перевозки пассажиров гражданской авиацией России*
в 2018-2019 годах по видам сообщения, (млн чел.)

	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
Международные перевозки	47,47	55,07	116,3 %
из них:			
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	40,12	48,86	121,8 %
между Россией и странами СНГ	7,25	6,2	85,6 %
Внутренние перевозки	68,83	73,06	106,1 %
из них:			
местные перевозки	1,98	1,97	99,5 %

* Данные Росавиации по формам № 10-ГА за январь – декабрь 2018-2019 годов.

Объем перевозок пассажиров воздушным транспортом, млн чел.



Наблюдается рост объема перевозок пассажиров воздушным транспортом (см. 4.13 и 4.17). В 2018 году он составил 116,2 млн чел. (+11,15 млн чел.), в 2019 году – 128,1 млн чел. (+11,9 млн чел.). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также растет: в 2018 году он составил 119,4 %, в 2019 году 126,5 %.

Практически все ведущие российские авиакомпании показали рост пассажироперевозок в 2019 году (см. табл. 4.20).

Таблица 4.20
Перевозки пассажиров авиапредприятиями гражданской
авиацией России* в 2018-2019 годах, (млн чел.)

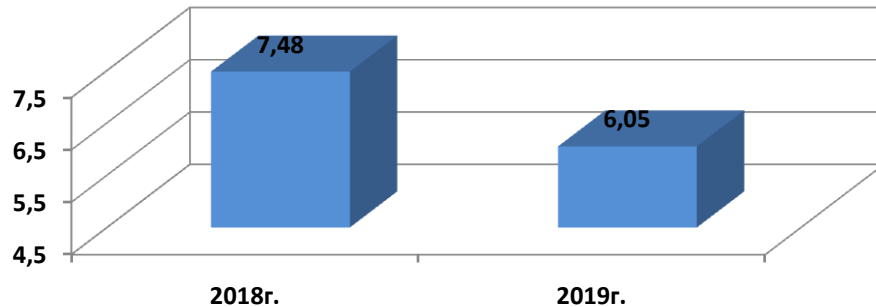
	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
Аэрофлот – российские авиалинии	35,76	37,22	104,1 %

	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
Сибирь	11,6	14,05	121,1 %
Россия	11,14	11,55	103,7 %
Победа	7,18	10,29	143,2 %
Уральские Авиалинии	9,0	9,62	106,8 %
Итого по 5 авиакомпаниям	74,69	82,72	110,8 %
Удельный вес 5 авиакомпаний от общего объема по гражданской авиации в процентах	64,3 %	64,6 %	
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	7,65	7,76	101,4 %

* Данные Росавиации по формам № 10-ГА за январь – декабрь 2018-2019 годов.

Наблюдается снижение объема перевозок пассажиров морским транспортом (см. 4.13 и 4.17). Так, в 2018 году он составил 7,48 млн чел., а в 2019 году – 6,05 млн чел. (-1,43 млн чел.). При этом уровень достижения показателя по базовому варианту стратегии остается высоким, несмотря на некоторое снижение (в 2018 году – 498,7 %, в 2019 году – 403,3 %).

Объем перевозки пассажиров морским транспортом, млн чел.

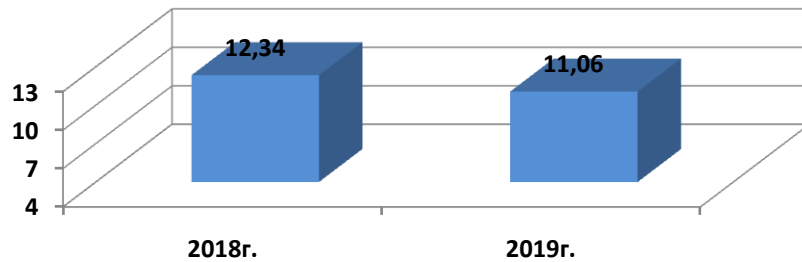


Значительное сокращение объема перевозки пассажиров морским транспортом обусловлено снижением пассажиропотока на Керченской паромной переправе из-за ввода в строй в 2018 году автодорожной части Крымского моста через Керченский пролив, а в 2019 году железнодорожной.

Повышение комфорта, снижение временных и финансовых затрат на поездку в европейские страны железнодорожным и воздушным транспортом в страны далекого зарубежья привело к сокращению пассажиропотока на морских международных линиях из Санкт-Петербурга.

Сокращение объема пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте во многом вызвано уменьшением и старением флота пассажирских речных судов. Средний возраст пассажирских и грузопассажирских самоходных судов составляет 41 год, при этом на туристических маршрутах используются суда со средним возрастом 42 года. Кроме того ухудшение качества судопропускных и гидротехнических сооружений, инфраструктуры внутренних водных путей, обмеление рек снижает роль внутреннего водного транспорта в структуре перевозок пассажиров. По данным Росморречфлота 51 % протяженности внутренних водных путей в России не отвечают требованиям по стандартным судовым габаритам, а 62 % не обеспечивает круглосуточное движение.

**Объем перевозки пассажиров внутренним водным транспортом,
млн чел.**

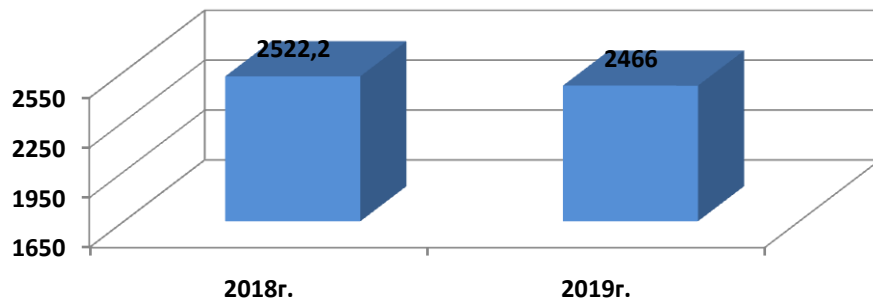


Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в 2019 году снизился по сравнению с 2018 годом (см. 4.13 и 4.17).

Так, в 2018 году он составил 12,34 млн чел., а в 2019 году – 11,06 млн чел. (-1,28 млн чел.). Уровень достижения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также в 2019 году снизился (в 2018 году он составил 86,3 %, в 2019 году – 76,3 %).

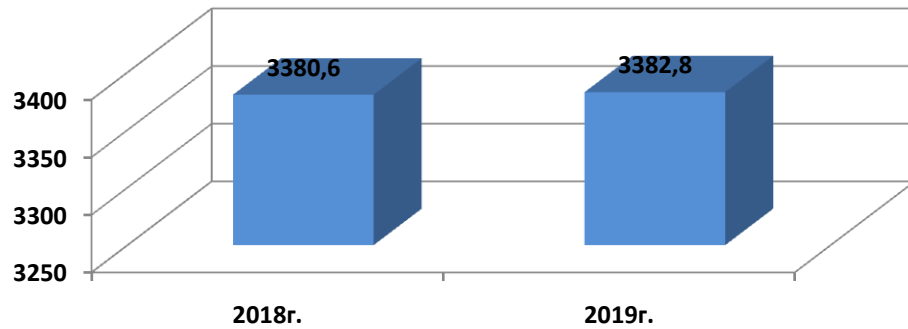
В 2019 году (см. табл. 4.13, 4.15, 4.17) зафиксирована отрицательная динамика изменения объемов перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом. В 2018 году объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом составил 2522,2 млн человек, в 2019 году – 2466 млн человек (-56,2 млн чел.). Степень достижения ожидаемых значений объема перевозки пассажиров Транспортной стратегии на городском наземном электрическом транспорте (см. табл. 4.13) снижается в 2018 году она составляла 57,6% , в 2019 году – 55,6 %.

**Объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим
транспортом общего пользования, млн чел.**



Объемы перевозок пассажиров метрополитеном в 2019 году возросли и составили 3382,8 млн человек, что на 2,2 млн человек выше уровня 2019 года (100,1 % от уровня 2018 года). Однако ожидаемое значение перевозок пассажиров не достигнуто (степень выполнения показателя базового варианта развития Транспортной стратегии составила 83,3 %).

Объем перевозки пассажиров метрополитеном, млн чел.



Рост объема перевозок пассажиров метрополитеном в 2019 году обусловлен увеличением протяженности эксплуатационной длины пути метрополитена.

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объема пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования представлены в таблице 4.21.

Таблица 4.21

Динамика достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии по объему пассажирооборота в 2018-2019 годах

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
1	Пассажирооборот* транспорта общего пользования - всего, млрд пасс. км	Факт	586,5	625,1	↑
		План базовый	627,4	650,2	
		% вып.	93,5	96,1	↑
		План инновац.	663,9	686,6	
		% вып.	88,3	91,0	↑
2	железнодорожный**	Факт	129,4	133,4	↑
		План базовый	152,4	154,3	
		% вып.	85,0	86,6	↑
		План инновац.	165,6	169,1	
		% вып.	78,2	79,1	↑
3	автомобильный	Факт	115,42	113,96	↓
		План базовый	150,9	153,3	
		% вып.	76,5	74,3	↓
		План инновац.	155,4	159	
		% вып.	74,3	71,7	↓
4	морской***	Факт	0,057	0,054	↓
		План базовый	0,1	0,1	
		% вып.	57,4	54,0	↓
		План инновац.	0,1	0,1	
		% вып.	57,4	54,0	↓
5	внутренний водный***	Факт	0,571	0,554	↓

№ п/п	Показатель	Вид	2018г.	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.
		План базовый	0,71	0,72	
		% вып.	80,4	76,9	↓
		План инновац.	0,72	0,73	
		% вып.	79,3	75,9	↓
6	воздушный	Факт	286,93	322,98	↑
		План базовый	257,5	274,6	
		% вып.	111,4	117,6	↑
		План инновац.	274,7	288,4	
		% вып.	104,5	112,0	↑
7	городской наземный электрический	Факт	8,65	8,45	↓
		План базовый	14,1	14,26	
		% вып.	61,3	59,3	↓
		План инновац.	14,1	14,26	
		% вып.	61,3	59,3	↓
8	метрополитен	Факт	45,35	45,43	↑
		План базовый	51,7	52,96	
		% вып.	87,7	85,8	↓
		План инновац.	53,3	55,03	
		% вып.	85,1	82,6	↓

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.

** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.

*** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

Наблюдается рост объема пассажирооборота транспорта общего пользования (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 586,5 млрд пасс.-км, а в 2019 году – 625,1 млрд пасс.-км (+38,7 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя также растет (в 2018 году он составил 93,5 %, в 2019 году – 96,1 %).

Таблица 4.22

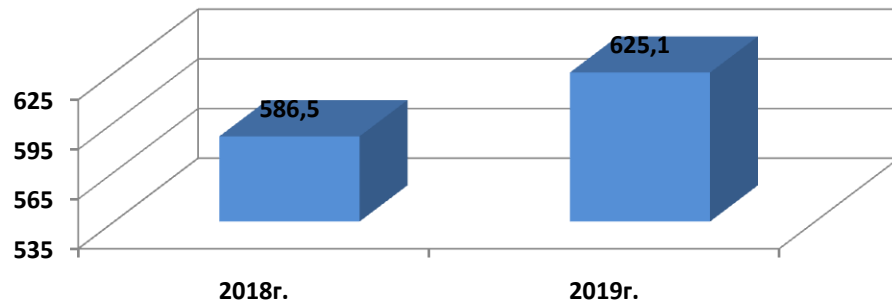
Динамика пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в 2018-2019 годах
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

	Пассажирооборот*, (млрд пасс.-км)	
	2018г.	2019г.
Транспорт отраслей Минтранс России	586,5	625,1
в процентном отношении к 2018г.	-	106,6
в том числе:		
железнодорожный**	129,5	133,7
в процентном отношении к 2018г.	-	103,2
автомобильный	115,4	113,96
в процентном отношении к 2018г.	-	98,7
морской***	0,057	0,054
в процентном отношении к 2018г.	-	94,1
внутренний водный***	0,571	0,554
в процентном отношении к 2018г.	-	97,1

<i>воздушный</i>	286,93	322,98
в процентном отношении к 2018г.	-	112,6
<i>городской наземный электрический</i>	8,65	8,45
в процентном отношении к 2018г.	-	97,7
<i>метрополитен</i>	45,35	45,43
в процентном отношении к 2018г.	-	100,2

- * Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозка грузов по видам транспорта от 28.04.2020г.
- ** Оперативные данные перевозка грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ в 2018-2019 годах.
- *** Оперативные данные Росморречфлот по формам 1-море и 1-река в 2018-2019 годах.

**Объем пассажирооборота транспорта общего пользования
Минтранса России, млрд пасс.-км**

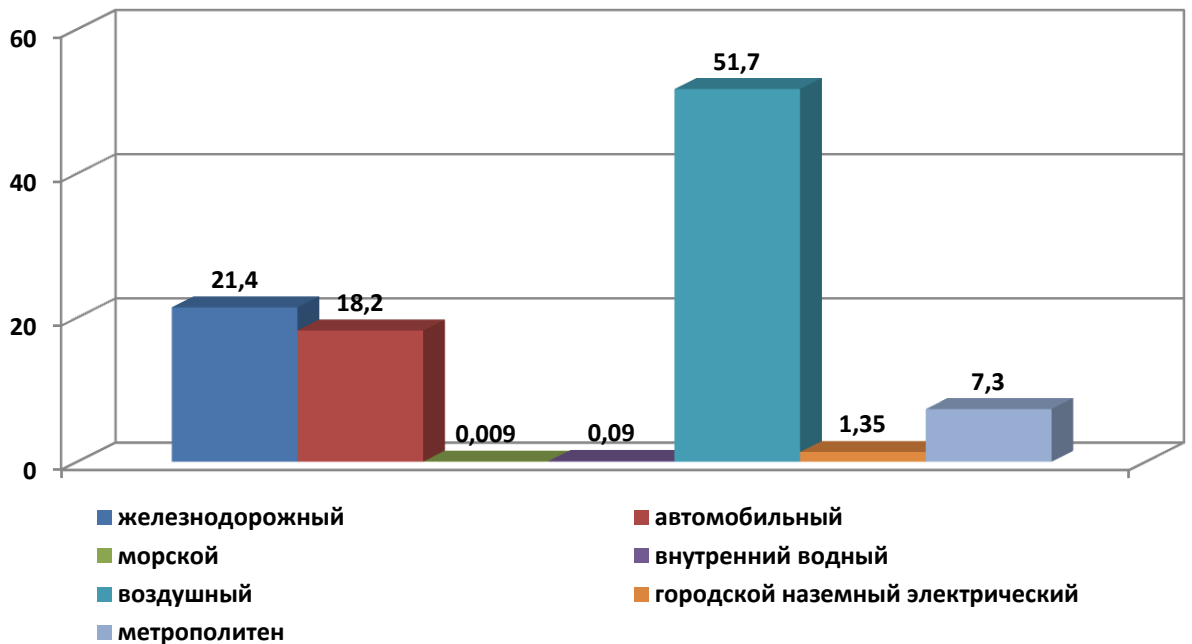


Увеличение объема пассажирооборота транспорта общего пользования и положительная динамика достижения ожидаемых значений объема пассажирооборота по базовому варианту развития Транспортной стратегии обусловлены стабильными и достаточно высокими показателями пассажирооборота наиболее пассажироёмких видов транспорта (см. табл. 4.22 и 4.23): воздушного (112,6 % от уровня 2018 года), железнодорожного (103,2 %) и метрополитен (100,2 %).

Эти виды транспорта в совокупности составляют основную долю (80,4 %) в общей структуре пассажирооборота транспорта общего пользования см. табл. 4.23.

Таблица 4.23
Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования
в 2018 – 2019 годах,
(в процентах)

	2018г.	2019г.	
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100 %	100 %	
железнодорожный	22,1	21,4	▼
автомобильный	19,7	18,2	▼
морской	0,01	0,009	▼
внутренний водный	0,1	0,09	▼
воздушный	48,9	51,7	▲
городской наземный электрический	1,47	1,35	▼
метрополитен	7,7	7,3	▼



Рост объема пассажирооборота воздушного транспорта обусловлен повышенным спросом населения Российской Федерации в летний и каникулярный периоды, а также в праздничные дни на поездки на большие расстояния к месту проведения отдыха за пределами страны. Международные перевозки (см. табл. 4.19) выросли почти на 12,6 %, из них между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ рост составил порядка 20,2 %. Рост перевозок внутри страны составил 7,4 %. Практически все ведущие российские авиакомпании показали рост пассажирооборота в 2019 году (см. табл. 4.24).

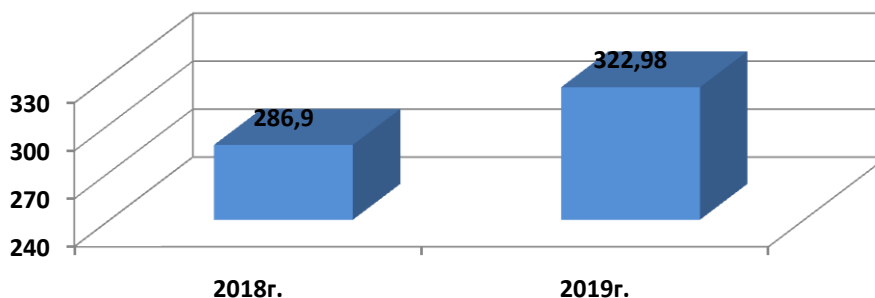
Таблица 4.24
Пассажирооборот авиапредприятий гражданской авиацией России* в 2018-2019 годах, (млрд пасс.-км)

	2018г.	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.
Аэрофлот – российские авиалинии	97,96	101,64	103,8 %
Сибирь	22,03	28,27	128,3 %
Россия	29,6	33,7	113,8 %
Победа	13,1	18,53	141,4 %
Уральские Авиалинии	21,7	23,39	107,8 %
Итого по 5 авиакомпаниям	184,39	205,52	111,5 %
Удельный вес 5 авиакомпаний от общего объема по гражданской авиации в процентах	64,3 %	63,6 %	
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	12,44	13,0	104,5 %

* Данные Росавиации по формам № 10-ГА за январь – декабрь 2018-2019 годов.

В последние годы наблюдается значительный рост объема пассажирооборота воздушного транспорта общего пользования (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 286,9 млрд пасс.-км, а в 2019 году – 322,98 млрд пасс.-км (+36,1 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также растет. В 2018 году он составил 111,4 %, в 2019 году – 117,6 %.

Объем пассажирооборота воздушного транспорта, млрд пасс.-км

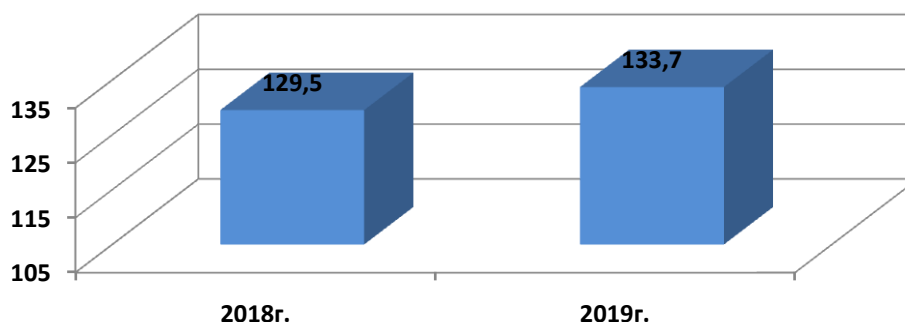


Возрос спрос населения Российской Федерации на поездки на большие расстояния к месту проведения отдыха за пределами страны. Объем пассажирооборота на международных перевозках пассажиров воздушным транспортом вырос на 16,6 % и составил 187,59 млрд чел. (+26,74 млрд чел. по сравнению с 2018 годом), между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ на 20,2 % и составил 173,48 млрд чел. (+29,1 млрд чел. по сравнению с 2018 годом), внутренних перевозок пассажиров воздушным транспортом вырос на 7,4 % и составил 135,4 млрд пасс.-км (+9,33 млрд пасс.-км по сравнению с 2018 годом).

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.

Также растет объем пассажирооборота на железнодорожном транспорте (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 129,5 млрд пасс.- км, в 2019 году – 133,7 млрд пасс.-км (+4,2 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя на железнодорожном транспорте по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также растет. В 2018 году он составил 85 %, в 2019 году – 86,6 %.

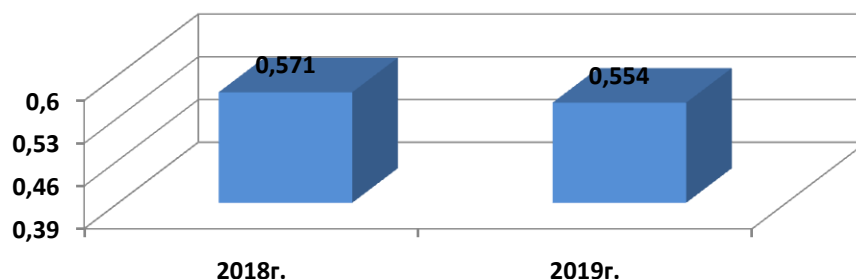
Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта общего пользования, млрд пасс.-км



Пассажирооборот на железнодорожном транспорте в 2019 году в дальнейшем следовании вырос на 3,1 % к уровню предыдущего года и достиг 96,3 млрд пасс.-км (рост на 3,1 %), в пригородном сообщении – на 3,6 % и достиг 34,4 млрд пасс.-км.

Наблюдается снижение объема пассажирооборота внутреннего водного транспорта (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 0,571 млрд пасс.-км, в 2019 году – 0,554 млрд пасс.-км (-0,02 млрд пасс.-км). Также снижается уровень достижения ожидаемого значения показателя на внутреннем водном транспорте по базовому варианту реализации Транспортной стратегии. В 2018 году он составил 80,4 %, в 2019 году – 76,9 %.

**Объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта,
млрд пасс.-км**

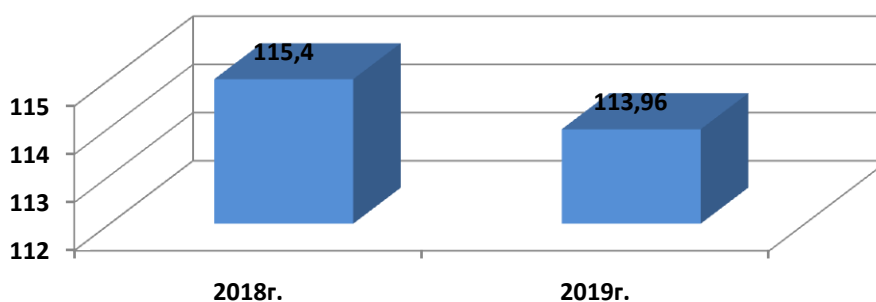


Наблюдается снижение объема пассажирооборота на автомобильном транспорте (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 115,4 млрд пасс.-км, а в 2019 году – 113,96 млрд пасс.-км (-1,46 млрд пасс.-км). Уровень достижения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в 2019 году снизился (см. табл. 4.20). Так, в 2018 году он составил 76,5 %, в 2019 году – 74,3 %.

Отрицательная динамика объема пассажирооборота автомобильного транспорта обусловлена тем, что из 60 тысяч зарегистрированных в Российской Федерации 24 тысячи перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки в регионах России, не получили лицензии на работу по новым правилам. Кроме того, рост тарифов на услуги автомобильного пассажирского транспорта также отрицательно влияет на динамику изменения объема пассажирооборота автомобильного транспорта. В частности:

- в январе, стоимость месячного комбинированного билета для проезда в городском пассажирском транспорте, проезда в городском автобусе, маршрутном такси, возросла на 2,6-4,5 %;
- в феврале, стоимость проезда в междугородном автобусе и маршрутном такси возросла на 1,0 %;
- в сентябре проезд в автомобильном транспорте подорожал на 0,2 %.
- в ноябре выросли тарифы на проезд в городском автобусе и маршрутном такси на 0,2-0,5 %.

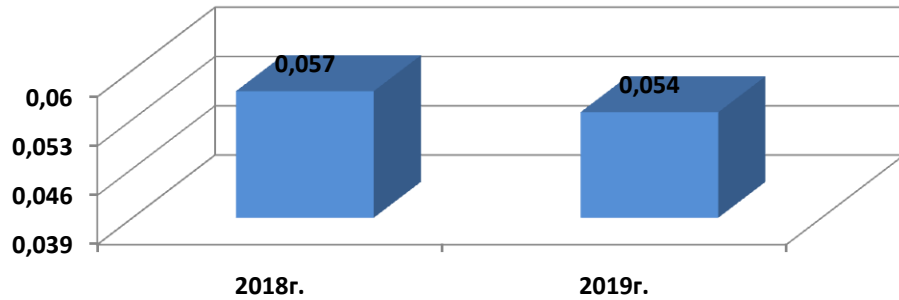
**Объем пассажирооборота автомобильного транспорта общего
пользования, млрд пасс.-км**



Следует отметить факторы, влияющие на снижение объема пассажирооборота морского транспорта, в том числе ввод в эксплуатацию в 2018 и 2019 годах автомобильной и железнодорожной частей Керченского моста и, как следствие, резкое снижение пассажиропотока на Керченской паромной переправе.

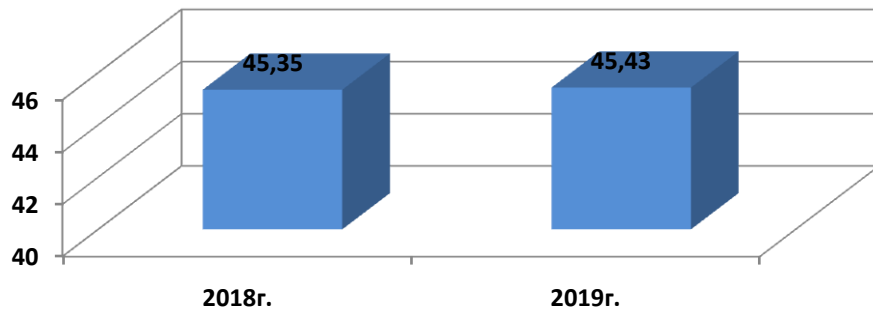
Объем пассажирооборота морского транспорта за последние годы снижается (см. 4.21 и 4.22). Так, в 2018 году он составил 0,057 млрд пасс.-км, в 2019 году составил 0,054 млрд пасс.-км (-0,003 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также снижается. Так, в 2018 году уровень достижения ожидаемого значения показателя составил 57,4 %, 2019 года – 54 %.

Объем пассажирооборота морского транспорта, млрд пасс.-км



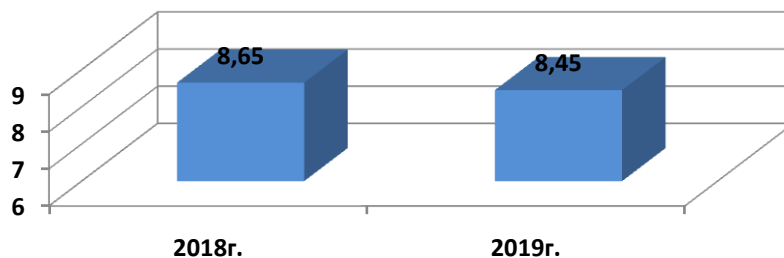
Объем пассажирооборота метрополитена составил 45,43 млрд пасс.-км (+0,08 млрд пасс.-км по сравнению с 2018 годом), а уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии составил – 52,96 %.

Объем пассажирооборота метрополитеном, млн чел.



В условиях сложной ценовой политики на услуги наземного городского электрического транспорта в 2019 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. 4.21). В 2019 году он составил 8,45 млрд пасс.-км, что на 0,2 млрд пасс.-км ниже уровня 2018 года (8,65 млрд пасс.-км).

Объем перевозки пассажиров городским наземным электрическим транспортом, млн чел.



Также снижается уровень выполнения плановых значений реализации Транспортной стратегии по базовому варианту развития (см. табл. 4.21). В 2018 году этот показатель составил 61,3 %, в 2019 году он составил 59,3 %.

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 2017 и 2018 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.

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) (млрд тонн-км) – это объем груза, перевезенного по железной дороге, который измеряется в метрических тоннах, умноженных на количество пройденных километров.

Страна	2018г.	2017г.	2016г.	2015г.	2014г.	2010г.
1. Китай	-	2696	2379	-	2 309	2764
2. Российская Федерация	2598	2493	2 344	2 305	2 299	2011
3. США	-	-	2315	2 547	2 703	2491
4. Индия	-	654	620	682	666	626
5. Казахстан	283,3	266,6	239	-	217	213,2
6. Украина	186,3	191,9	187,6	195,1	211,2	218,1
7. Германия	-	112,2	116,2	-	-	107,3
8. Мексика	88	86,3	84,7	73,9	78,8	78,8
9. Польша	59,4	54,8	50,7		-	48,8
10. Беларусь	52,6	48,5	41,1	40,8	45,0	46,2
11. Франция	33	33,4	32,6	33,1	24,6	30
12. Швеция	23,9	21,8	21,4	-	-	23,5
13. Узбекистан	22,9	22,9	22,9	-	22,7	22,3
14. Италия	22,1	22,3	22,7	-	-	18,6
15. Австрия	22	22,3	21,4	-	-	19,8
16. Япония	-	21,7	21,3	-	20,3	20,4

Страна	2018г.	2017г.	2016г.	2015г.	2014г.	2010г.
17. Соединенное Королевство (Великобритания)	17,2	17,2	17,1	-	-	18,6
18. Литва	16,9	15,4	13,8	-	-	13,4
19. Румыния	13,1	13,8	13,5	-	-	12,4
20. Венгрия	-	13,4	10,5	-	-	8,8
21. Турция	-	12,7	11,4	9,6	11,1	11,3
22. Туркменистан	-	11	12	-	12	10,9
23. Финляндия	11,2	10,4	9,5	-	-	9,8
24. Республика Корея	7,9	8,2	8,4	-	-	9,5
25. Бельгия	-	7,3	7,3	-	-	7,5
26. Нидерланды	7	6,5	6,6	-	-	5,9
27. Азербайджан	4,5	4,6	5,2	6,2	7,3	8,2
28. Норвегия	-	4	3,3	-	-	3,5
29. Болгария	3,8	3,9	3,4	-	-	3,1
30. Дания	-	2,7	2,6	-	-	2,2
³¹ . Республика Молдова ¹⁾	1,0	1,0	0,8	0,96	1,2	0,8
32. Киргизия	0,9	0,9	0,8	-	0,9	0,7
33. Армения	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	0,7
34. Таджикистан	0,2	0,2	0,2	-	0,6	0,8

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

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 %)

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Украина	2018	56,2	2016	57,9
2. Казахстан	2018	46,5	2016	46,1
3. Россия	2018	46,0	2017	45,5
4. Беларусь	2018	37,9	2016	32,7
5. Киргизия	2018	34,3	2016	32,9
6. США	2016	33,0	2015	34,3
7. Узбекистан	2018	32,2	2016	35,1
8. Германия	2017	22,5	2016	23,0
9. Венгрия	2017	18,8	2016	18,0
10. Румыния	2017	16,8	2016	17,8
11. Армения	2018	16,7	2016	16,9
12. Республика Молдова ¹⁾	2018	16,5	2016	14,8
13. Франция	2017	15,2	2016	15,7
14. Италия	2017	14,6	2016	15,6
15. Китай	2017	13,7	2016	12,7
16. Польша	2017	11,7	2016	13,1
17. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	9,5	2016	9,4
18. Болгария	2017	8,6	2016	7,6

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
19. Япония	2016	5,1	2015	5,3
20. Азербайджан	2018	4,8	2016	5,7
21. Таджикистан	2018	3,7	2016	4,3

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

Удельный вес автомобильного транспорта в общем грузообороте (в %)

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Таджикистан	2018	96,2	2016	95,6
2. Польша	2017	85,1	2016	78,7
3. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	84,9	2016	85,1
4. Италия	2017	78,5	2016	77,4
5. Болгария	2017	78,0	2016	78,7
6. Франция	2017	76,3	2016	74,9
7. Румыния	2017	66,6	2016	63,4
8. Венгрия	2017	65,6	2016	68,5
9. Республика Молдова ¹⁾	2018	64,9	2016	63,6
10. Германия	2017	62,7	2016	62,5
11. Киргизия	2018	58,7	2016	61,3
12. Япония	2016	50,9	2015	50,2
13. США	2016	42,1	2015	40,2
14. Китай	2017	33,8	2016	32,7
15. Казахстан	2018	30,4	2016	31,5
16. Узбекистан	2018	20,5	2016	20,4
17. Беларусь	2018	20,2	2016	20,0
18. Армения	2018	19,3	2016	17,5
19. Азербайджан	2018	18,1	2016	17,6
20. Украина	2018	12,8	2016	11,6
21. Россия	2018	4,6	2017	4,6

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

Удельный вес морского транспорта в общем грузообороте (в %)

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Япония	2016	43,7	2015	44,3
2. Китай	2017	27,9	2016	31,1
3. Азербайджан	2018	4,9	2016	3,3
4. Россия	2018	0,8	2017	0,8
5. Украина	2018	0,5	2016	0,8
6. Польша	2017	0,4	2016	2,1
7. Казахстан	2018	0,2	2016	0,3

Удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте (в %)

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Китай	2017	22,1	2016	21,0
2. Румыния	2017	15,2	2016	17,4

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
3. Болгария	2017	11,8	2016	12,2
4. Германия	2017	11,1	2016	10,8
5. США	2016	6,3	2015	6,5
6. Франция	2017	3,4	2016	4,0
7. Венгрия	2017	3,3	2016	3,4
8. Россия	2018	1,2	2017	1,2
9. Украина	2018	0,5	2016	0,5
10. Польша	2017	0,3	2016	0,2
11. Италия	2017	0,1	2016	0,1
12. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	0,1	2016	0,1

Удельный вес воздушного транспорта в общем грузообороте (в %)

Страна	Год	Удельный вес в общем грузообороте	Год	Удельный вес в общем грузообороте
1. Азербайджан	2018	1,0	2016	0,8
2. Япония	2016	0,3	2015	0,3
3. Армения	2018	0,2	-	-
4. Узбекистан	2018	0,2	2016	0,2
5. Россия	2018	0,14	2017	0,1
6. Беларусь	2018	0,1	2016	0,1
7. Украина	2018	0,1	2016	0,1
8. Венгрия	2017	0,1	2016	0,1
9. Китай	2017	0,1	2016	0,1
10. Таджикистан	2018	0,1	2016	0,1

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В таблице данного раздела представлены рейтинг стран в сравнении объемов пассажироперевозок железнодорожным транспортом.

Пассажиры, перевезенные по железной дороге, (пассажирооборот), (млрд пассажиро-км) – это число пассажиров, перевезенных по железной дороге, умноженное на количество пройденных километров.

Страна	2018г.	2017г.	2016г.	2015г.	2014г.	2010г.
1. Китай	-	1346	1258	723	807	876
2. Индия	-	1161	1150	1147,2	1140,4	979
3. Япония	-	437	432	207	256	393
4. Российская Федерация	129,5	123,1	124,6	120,6	130	138,9
5. Франция	-	100,2	94	84,7	83,9	92,4
6. Германия	-	95,8	94,2	79,3	79,3	83,9
7. Республика Корея ³⁾	-	90	86,9	-	-	58,4
8. Соединенное Королевство (Великобритания)	-	68,9	68	-	62,3	55,8
9. Италия	55,5	53,2	52,2	39,3	38,6	47,2
10. США	-	39	40,2	-	-	36,7
11. Украина	28,7	28,1 ²⁾	36,8	37,6	37,1	50,2
12. Испания	-	-	26,2	5,7	24,6	
13. Польша	21	20,3	19,2	-	-	17,9

Страна	2018г.	2017г.	2016г.	2015г.	2014г.	2010г.
14. Нидерланды	-	18,4	18	-	-	16,9
15. Казахстан	18,6	18,2	17,9	17,1	18,3	16,1
16. Швеция	13,8	13,3	12,8	-	-	11,2
17. Австрия	-	12,7	12,6	-	-	10,3
18. Бельгия	-	10,2	10	-	-	10,6
19. Венгрия	7,8	7,7	7,7	-	-	7,7
20. Беларусь	6,2	6,3	6,4	7,1	7,8	7,6
21. Дания	-	6,3	6,3	-	-	6,3
22. Румыния	5,6	5,7	5,0	-	-	5,4
23. Турция	-	4,6	4,3	4,8	4,4	5,5
24. Финляндия	4,5	4,3	3,9	-	-	4
25. Узбекистан	4,3	4,3	3,9	-	3,4	2,9
26. Норвегия	-	3,6	3,7	-	--	3,2
27. Туркменистан	-	2,2	2,4	-	1,8	1,7
28. Мексика ³⁾	1,6	1,6	1,5	-	-	0,8
29. Болгария	1,5	1,4	1,5	-	-	2,1
30. Азербайджан	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,9
31. Литва	-	0,3	0,3	-	-	0,2
^{32.} Республика Молдова ¹⁾	0,1	0,1	0,1	0,18	0,26	0,4
33. Армения	0,06	0,06	0,05	0,04	0,05	0,05
34. Киргизия	0,04	0,04	0,04	-	0,075	0,1
35. Таджикистан	0,03	0,03	0,02	-	0,024	0,03

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

²⁾ С 2017 г. изменен порядок учета перевозок пассажиров в пригородном сообщении, пользующихся льготами на бесплатный проезд.

³⁾ Включая метро.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ

В таблицах данного раздела представлены международные сравнения одних из важнейших характеристик развития экономики стран, которыми являются развитость сети железных дорог - совокупность всех дорог на территории стран, обслуживающих все отрасли их экономики.

В данной таблице представлены рейтинг стран по протяженности эксплуатационных длин железнодорожных путей (на конец 2017 года)¹⁾. При определении не учитывались вторые пути на главных линиях, пути, расположенные на станциях, и некоторые другие.

Страна	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км
1. США	2017	149,9	2015	151,7
2. Китай	-	-	2016	124,0
3. Россия²⁾	2017	86,5	-	-
4. Германия	2017	39,2	2016	39,0
5. Франция	2017	28,1	2016	28,4
6. Япония	-	-	2010	20,1
7. Украина	2017	19,8	-	-
8. Польша	2017	18,5	2016	18,4
9. Италия	2017	17,1	-	-
10. Казахстан	2017	16,6	-	-

Страна	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км
11. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	16,3	2016	16,3
12. Испания	2017	15,9	2016	15,9
13. Швеция	2017	10,9	2016	10,9
14. Румыния	2017	10,8	2016	10,8
15. Турция	-	-	2016	10,1
16. Чехия	2017	9,4	-	-
17. Венгрия	2017	7,8	2016	7,7
18. Финляндия	2017	5,9	2016	5,9
19. Беларусь	2017	5,5	-	-
20. Австрия	2017	5,0	-	-
21. Узбекистан	2017	4,6	-	-
22. Туркмения	2017	4,0	-	-
23. Болгария	2017	4,0	2016	4,0
24. Бельгия	2017	3,6	-	-
25. Словакия	2017	3,6	-	-
26. Нидерланды	2017	3,1	-	-
27. Хорватия	2017	2,6	-	-
28. Дания	2017	2,5	-	-
29. Португалия	2017	2,5	-	-
30. Греция	2017	2,2	-	-
31. Азербайджан	2017	2,1	-	-
32. Ирландия	2017	1,9	-	-
33. Латвия	2017	1,9	-	-
34. Литва	2017	1,9	-	-
35. Республика Молдова	2017	1,2	-	-
36. Словения	2017	1,2	-	-
37. Эстония	2017	1,0	-	-
38. Армения	2017	0,7	-	-
39. Таджикистан	2017	0,6	-	-
40. Киргизия	2017	0,4	-	-
41. Люксембург	2017	0,3	-	-

¹⁾ По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

²⁾ Для России на 2018 г. эксплуатационная длина железнодорожных путей – 86,6 тыс. км.

В таблице представлен рейтинг эксплуатационных длин электрифицированных железнодорожных путей различных стран (на конец 2017 года)¹⁾.

Страна	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей, тыс. км	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей, тыс. км
1. Россия²⁾	2017	44,1	-	-
2. Германия	2017	20,7	2016	20,6
3. Франция	2017	16,1	2016	16,1
4. Япония	-	-	2010	12,4
5. Италия	2017	12,2	-	-
6. Польша	2017	11,8	2016	11,8
7. Испания	2017	10,1	2016	10,1
8. Украина	2017	9,3	-	-

Страна	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей, тыс. км	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей, тыс. км
9. Швеция	2017	8,2	-	-
10. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	5,9	2016	5,5
11. Казахстан	2017	4,2	-	-
12. Румыния	2017	4,0	2016	4,0
13. Турция	-	-	2016	3,9
14. Австрия	2017	3,6	-	-
15. Финляндия	2017	3,3	2016	3,3
16. Чехия	2017	3,2	-	-
17. Бельгия	2017	3,1	-	-
18. Венгрия	2017	3,1	2016	3,1
19. Болгария	2017	2,9	2016	2,9
20. Нидерланды	2017	2,3	-	-
21. Узбекистан	2017	1,7	-	-
22. Португалия	2017	1,6	-	-
23. Словакия	2017	1,6	-	-
24. Беларусь	2017	1,2	-	-
25. Азербайджан	2017	1,2	-	-
26. Хорватия	2017	1,0	-	-
27. Армения	2017	0,7	-	-
28. Дания	2017	0,6	-	-
29. Словения	2017	0,6	-	-
30. Греция	2017	0,5	-	-
31. Латвия	2017	0,3	-	-
32. Люксембург	2017	0,3	-	-
33. Литва	2017	0,2	-	-
34. Ирландия	2017	0,1	-	-
35. Эстония	2017	0,1	2016	8,2

¹⁾ По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

²⁾ Для России на 2018 г. эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей – 44,1 тыс. км.

В таблице представлен рейтинг эксплуатационных длин электрифицированных железнодорожных путей в процентном отношении от общей длины железнодорожных путей (на конец 2017 года)¹⁾.

Страна	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей в % от общей длины железнодорожных путей	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей в % от общей длины железнодорожных путей
1. Армения	2017	100,0	-	-
2. Люксембург	2017	95,3	-	-
3. Бельгия	2017	86,0	-	-
4. Нидерланды	2017	75,6	-	-
5. Швеция	2017	75,3	2016	75,2
6. Австрия	2017	71,8	-	-
7. Италия	2017	71,4	-	-
8. Болгария	2017	71,2	2016	71,2
9. Китай	-	-	2016	64,8
10. Португалия	2017	64,4	-	-

Страна	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей в % от общей длины железнодорожных путей	Год	Эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей в % от общей длины железнодорожных путей
11. Испания	2017	63,7	2016	63,7
12. Польша	2017	63,6	2016	64,0
13. Япония	-	-	2010	61,5
14. Франция	2017	57,1	2016	56,8
15. Азербайджан	2017	57,4	-	-
16. Финляндия	2017	55,4	2016	55,2
17. Германия	2017	52,9	2016	52,8
18. Россия²⁾	2017	51,0	-	-
19. Словения	2017	50,5	-	-
20. Украина	2017	47,2	-	-
21. Словакия	2017	43,8	-	-
22. Венгрия	2017	40,5	2016	39,9
23. Турция	-	-	2016	38,1
24. Румыния	2017	37,4	2016	37,4
25. Хорватия	2017	37,2	-	-
26. Узбекистан	2017	36,3	-	-
27. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	36,0	2016	33,7
28. Чехия	2017	34,2	-	-
29. Дания	2017	25,4	-	-
30. Казахстан	2017	25,4	-	-
31. Греция	2017	23,8	-	-
32. Беларусь	2017	22,2	-	-
33. Латвия	2017	13,5	-	-
34. Эстония	2017	12,8	-	-
35. Литва	2017	8,0	-	-
36. Ирландия	2017	5,7	-	-

¹⁾ По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

²⁾ Для России на 2018 г. эксплуатационная длина электрифицированных железнодорожных путей в % от общей длины железнодорожных путей – 50,9 %.

В таблице представлен рейтинг плотности железнодорожных путей, км путей на 1000 км² территории (на конец 2017 года)¹⁾.

Страна	Год	Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории	Год	Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории
1. Чехия	2017	119,2	-	-
2. Бельгия	2017	118,1	-	-
3. Германия	2017	109,8	2016	109,2
4. Люксембург	2017	106,3	-	-
5. Венгрия	2017	83,4	2016	83,3
6. Словакия	2017	74,0	-	-
7. Нидерланды	2017	73,6	-	-
8. Соединенное Королевство (Великобритания)	2017	66,9	2016	66,7
9. Словения	2017	59,6	-	-
10. Польша	2017	59,2	2016	58,9

Страна	Год	Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории	Год	Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории
11. Австрия	2017	59,0	-	-
12. Дания	2017	57,7	-	-
13. Италия	2017	56,8	-	-
14. Япония	-	-	2010	53,3
15. Франция	2017	51,7	2016	52,1
16. Хорватия	2017	46,0	-	-
17. Румыния	2017	45,2	2016	45,2
18. Болгария	2017	36,3	2016	36,3
19. Украина	2017	34,3	-	-
20. Республика Молдова	2017	34,0	-	-
21. Испания	2017	31,4	2016	31,5
22. Литва	2017	29,3	-	-
23. Латвия	2017	28,8	-	-
24. Португалия	2017	27,6	-	-
25. Ирландия	2017	26,9	-	-
26. Беларусь	2017	26,4	-	-
27. Азербайджан	2017	24,6	-	-
28. Швеция	2017	24,1	2016	24,2
29. Армения	2017	23,6	-	-
30. Эстония	2017	22,8	-	-
31. Финляндия	2017	17,5	2016	17,5
32. Греция	2017	17,0	-	-
33. Турция	-	-	2016	12,9
34. Китай	-	-	2016	12,9
35. Узбекистан	2017	10,3	-	-
36. Туркмения	2017	8,1	-	-
37. Казахстан	2017	6,1	-	-
38. Россия²⁾	2017	5,1	-	-
39. Таджикистан	2017	4,3	-	-
40. Киргизия	2017	2,1	-	-

¹⁾ По России и государствам - участникам СНГ - железные дороги общего пользования.

²⁾ Для России на 2018 г. плотность железнодорожных путей на 1000 км² территории – 5,1 км.