

Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года



А. С. Мишарин,
доктор техн. наук,
первый вице-президент
ОАО «РЖД»



О. В. Евсеев,
доктор техн. наук,
директор Центра
транспортной политики
Минтранса России

Обновленная Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. разработана в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации на основе корректировки и актуализации ее предыдущей редакции, утвержденной 22 ноября 2008 г. распоряжением № 1734-р Правительства РФ. Необходимость новой редакции стратегии обусловлена уточнением задач и условий функционирования национальной транспортной системы в соответствии с актуальными социально-экономическими и социально-политическими сценариями развития России, а также изменениями конъюнктуры мирового рынка.

Методология формирования обновленной транспортной стратегии основана на диагностике проблем развития транспортной системы, прогнозе роста спроса на грузовые и пассажирские перевозки в соответствии с текущей ситуацией и сценариями социально-экономического развития страны, анализе ожиданий населения и бизнеса в отношении развития транспорта, оценке роли российской транспортной системы в мировом сообществе, прогнозе последствий вхождения в ВТО и создания Единого экономического пространства Белоруссии, Казахстана и России. Учитываются оценки перспектив и возможностей инновационного развития транспортного комплекса, а также результаты анализа использования механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) в реализации крупных инфраструктурных проектов. На этой основе уточнена система целей стратегии, индикаторов их достижения, задач и мер, направленных на реализацию целей. Достижимость целей стратегии была оценена в зависимости от объемов доступного ресурсного обеспечения по сценариям развития, и на этой основе были рассчитаны целевые индикаторы по годам. Содержание стратегии приведено в соответствии с проектом Федерального закона «О государственном стратегическом планировании», внесенного Правительством РФ в Государственную думу Федерального собрания РФ.

Основные тенденции и проблемы развития транспортной системы

Современное состояние транспортной системы России характеризуется наличием всех традиционных видов транспорта, структура и размещение транспортных коммуникаций в целом отвечают сложившимся внутренним и внешним транспортно-экономическим связям. Транспортная система страны демонстрирует высокую устойчивость и адаптивность к радикальным изменениям структуры спроса населения и бизнеса на перевозки, имевшим место с начала 1990-х гг., а также к последствиям мирового экономического кризиса 2008–2009 гг. В последние годы на транспорте наметились и закрепились определенные позитивные тенденции. Возобновился рост объемов перевозок грузов, а также грузо- и пассажирооборота. Валовая добавленная стоимость, созданная транспортным комплексом, увеличилась за последние 10 лет в 2,3 раза в сопоставимых ценах, что составляет 7 % от ВВП страны.

Однако в последнее время во все большей степени стали проявляться ограничения перспектив социально-экономического роста, обусловленные не вполне удовлетворительным состоянием и недостаточным уровнем развития транспортной системы. Объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере эффективно удовлетворять спрос растущих сегмен-

тов национальной экономики, поддерживать должный уровень мобильности населения, обеспечивать конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг.

По густоте транспортной сети Россия значительно отстает не только от развитых стран, но и от большинства стран СНГ, Китая, ряда других развивающихся стран. Густота автодорожной сети Китая больше, чем в России, в 3,6 раза, Украины — в 5,3 раза, Белоруссии — в 7,8 раза, Финляндии — в 18 раз, Германии — в 34 раза, Японии — в 60 раз. Густота железнодорожной сети Китая больше, чем в России, на 30 %, Финляндии — в 3,5 раза, США — в 4,7 раза, Белоруссии — 5,3 раза, Украины — в 7,2 раза, Японии — в 11 раз, Германии — в 19 раз.

Средняя коммерческая скорость доставки товаров в России составляет около 300 км в сутки, тогда как в развитых странах — порядка 1400 км в сутки.

Транспортная подвижность преобладающей части населения России остается на низком уровне и становится одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда. Подвижность российского населения в 2,5 раза ниже аналогичного показателя Европейского союза и в 4 раза — США. Авиационная подвижность населения России в 3,8 раза ниже показателя Европы и в 6,7 раза — США.

Объем транзитных перевозок по территории России составляет всего 31 млн т. По этому показателю мы уступаем ближайшим соседям: Украине — в 1,8 раза, Белоруссии — в 2 раза.

Остается низким уровень транспортной безопасности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. Величина транспортных рисков на дорогах России составила в 2011 г. 6,7 погибших в расчете на 10 тыс. автомобилей; в российской авиации — 0,084 погибших на 100 млн пасс.-км. Оба этих показателя на порядок хуже, чем в странах Евросоюза. По-прежнему высок социальный риск гибели населения в дорожно-транспортных происшествиях. Количество погибших в ДТП в России на 100 тыс. человек населения выше показателя США на 75 % и Европейского союза — в 2,7 раза.

Продолжает увеличиваться негативное воздействие транспорта на окружающую среду. Россия по показателю выбросов транспортом углекислого газа на 1 млн долл. ВВП опережает США на 60 %, Китай — в 2 раза, Германию и Японию — более чем в 4 раза.

В то же время транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов хронически недоинвестированы и не обладают резервами долговременной устойчивости.

Инвестиции в развитие транспортного комплекса России находятся в переделах 2–2,2 % от ВВП, в то время как в странах с высокоразвитой транспортной инфраструктурой (США, Канада, Западная Европа) этот показатель составляет порядка 3 % от ВВП, в Китае — более 6 % от ВВП.

Ухудшается техническое состояние объектов транспортной инфраструктуры, имеет место значительное увеличение их морального и физического износа.

Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Состояние дорожной сети остается неудовлетворительным: доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, не соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным требованиям, составляет более 60 %; в ряде субъектов Российской Федерации этот негативный показатель превышает 80 %.

В режиме перегрузки (т. е. с превышением проектной пропускной способности) эксплуатируется более четверти протяженности автомобильных дорог федерального значения, в том числе практически все участки федеральных дорог, примыкающие к крупнейшим городам России.

Растет протяженность участков железных дорог с ограничениями пропускной способности. В настоящее время их протяженность составляет более 6 тыс. км, а к 2015 г. может составить более 13 тыс. км.

Структура транспортной сети остается недостаточно эффективной. Преобладает линейная и радиально-концентрическая топология с малым количеством альтернативных связей. Перевозки различного вида и функционального назначения, дальности и стоимости осуществляются по одним и тем же транспортным коммуникациям без системной координации.

Принятые в последние годы меры государственной поддержки местных и региональных авиаперевозок, а также авиаперевозок между центром и регионами Дальнего Востока дали опре-

деленные результаты, но в целом не привели к слову негативных трендов. Сокращается количество действующих аэропортов и аэродромов гражданской авиации, многие из которых переводятся в категорию посадочных площадок.

Возрастает дисбаланс между темпами развития российских портов и смежной транспортной инфраструктуры. За последние 3 года введены новые мощности портов объемом около 30 млн т, в то время как припортовая транспортная инфраструктура развивалась с отставанием. Одновременно сохраняется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеров и накатных грузов), а также экспортного угля и химических грузов (минеральных удобрений).

Отсутствуют эффективные механизмы управления спросом на сетевые ресурсы в условиях ускоренного роста частного вагонного и автомобильного парка.

Транспортно-логистическая система, несмотря на заметные позитивные изменения последних лет, остается в целом недостаточно развитой. Масштабы применения контейнерных технологий значительно отстают от зарубежных, не получила распространения практика контрейлерных перевозок.

Эти и другие вызовы, стоящие сегодня перед национальной транспортной системой, определяют направления ее совершенствования в соответствии с прогнозируемыми сценариями социально-экономического развития страны.

Сценарии развития транспортного комплекса

Стратегия предусматривает два различных сценария развития транспортного комплекса России на период до 2030 г: консервативный (энергосырьевой) и инновационный. При этом ряд принципиальных предпосылок является общим для обоих сценариев.

В обоих сценариях транспорт должен развиваться опережающими темпами и рассматриваться как активный фактор экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики. При любом сценарном варианте транспорт должен удовлетворять спрос на грузовые перевозки, обусловленный динамикой развития основных грузообразующих отраслей экономики и перспективной структурой распределения продукции между экспортом и внутренним спросом. Необходимо предотвратить угро-

зы деградации объектов транспортной инфраструктуры. Развитие транспортно-логистических услуг и повышение уровня информатизации транспортного комплекса должны соответствовать условиям открытости национального транспортного рынка, диктуемым членством России в ВТО и развитием Единого экономического пространства. Повышение конкурентоспособности российских транспортных предприятий и систем должно быть связано с развитием высокоэффективных транспортных технологий с акцентом на создание новых высокопроизводительных рабочих мест на транспорте.

К 2030 г. мобильность населения должна достичь 15,5 тыс. пасс.-км на душу населения, что позволит приблизиться к показателям развитых стран. Поддержание стабильного функционирования крупнейших городов и городских агломераций потребует опережающего — по отношению к росту парка частных автомобилей — развития систем массового общественного транспорта.

Ориентация на консервативный (энергосырьевой) сценарий предполагает узкий перечень приоритетных направлений развития, ориентированных на решение первоочередных проблем в условиях жестких бюджетных ограничений. Прежде всего это транспортное обеспечение добывающих отраслей, включая экспорт энергетических и прочих сырьевых ресурсов, а также освоение новых месторождений полезных ископаемых, реализация транзитного потенциала России и развитие экспорта транспортных услуг.

Предусматривается развитие транспортной инфраструктуры для диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, обеспечение увеличивающихся внутренних перевозок угля в связи с развитием генерирующих мощностей и металлургических производств, а также перевозок продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и пр.).

Ключевая роль в рамках данного сценария отводится железнодорожному транспорту, призванному обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки на экспорт. Большое значение придается модернизации портовой инфраструктуры с созданием так называемых эшелонированных портов роттердамского

типа, интегрирующих в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в арктической зоне, севернее 60-й параллели.

Решение транспортных проблем крупных городов и городских агломераций будет обеспечено за счет развития инфраструктуры рельсовых видов транспорта и сети автомобильных дорог, связывающих жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны с местами приложения труда.

В то же время выбор энергосырьевого сценария будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны; прежде всего будет отложено на долгосрочную перспективу за 2030 г. решение многих актуальных задач модернизации транспортной системы страны:

- развитие сети автомобильных дорог будет идти невысокими темпами и в ограниченном географическом ареале, усугубится дисбаланс между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка;

- сохранится моноцентрическая радиально-линейная модель пространственного развития транспортной сети;

- будет ограничено формирование автономной инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения;

- сохранится сложившийся структурный дисбаланс экспортных и импортных грузопотоков и, соответственно, низкие показатели использования подвижного состава;

- будет сохраняться значительная дифференциация мобильности населения в различных регионах и социальных группах.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны. Предполагается более энергичное продвижение по направлениям, предусмотренным энергосырьевым сценарием, а также формирование транспортных предпосылок для развития инновационной составляющей экономики, роста ее конкурентоспособности, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени переработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- существенное совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры и развитие высокоэффективных систем организации товародвижения;

- удовлетворение потребностей экономики и населения в скоростных и высокоскоростных перевозках (грузов — с высокой коммерческой скоростью и оговоренным сроком доставки, а пассажиров — на скоростном и высокоскоростном железнодорожном транспорте с увеличением радиуса эффективно доступных территорий и повышением качества транспортных услуг);

- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования; ускоренное развитие транспортных систем крупных городских агломераций;

- ужесточение требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

При этом инновационный сценарий характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры: по сравнению с энергосырьевым сценарием разница составляет 45 %. Предполагается значительно более сложная модель управления развитием транспорта как для государства, так и для бизнеса. Она связана с инвестированием в высокотехнологичные проекты с параметрами, далеко выходящими за сложившиеся на рынке среднесрочные пределы окупаемости. Это потребует жестких государственных гарантий, опережающего государственного финансирования проектов, эффективных механизмов координации усилий государства и бизнеса, а также привлечения конкурентоспособных по мировым критериям профессиональных кадров, как на уровне корпораций, так и государственного управления.

Реализация инновационного сценария позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» до 2020 г., обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос

на транспортные услуги, повысить их доступность, качество и безопасность при одновременном ограничении негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны. Таким образом, сопоставление сценарных вариантов приводит к заключению, что инновационный вариант должен выступать в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы России.

Целевая модель стратегии

Цели транспортной стратегии, ее приоритеты и направления государственной транспортной политики, а также задачи стратегического развития транспорта сформулированы исходя из инновационного сценария.

Они упорядочены в виде вертикально интегрированной целевой модели стратегии (рис. 1). На верхнем уровне модели — основные стратегические приоритеты развития транспортной системы. Ниже — цели и целевые индикаторы, которые количественно описывают достижение целей. Далее — соответствующие каждой из целей направления государственной транспортной политики и задачи. При этом каждая группа мер транспортной политики, а также задач стратегии направлена на достижение соответствующей цели и ее целевых индикаторов.

На нижнем уровне модели — общие обеспечивающие задачи, которые работают на достижение всех целей стратегии, а также механизмы реализации стратегии — общие методы и средства решения задач. Приводится оценка необходимых финансовых ресурсов. Основные результаты стратегии сформулированы в терминах числовых значений целевых индикаторов, сгруппированных по стратегическим приоритетам, которые были указаны на самом верхнем уровне модели. В таком виде целевая модель стратегии показывает, каким образом, через достижение каких целей и с помощью решения каких задач будут достигнуты основные

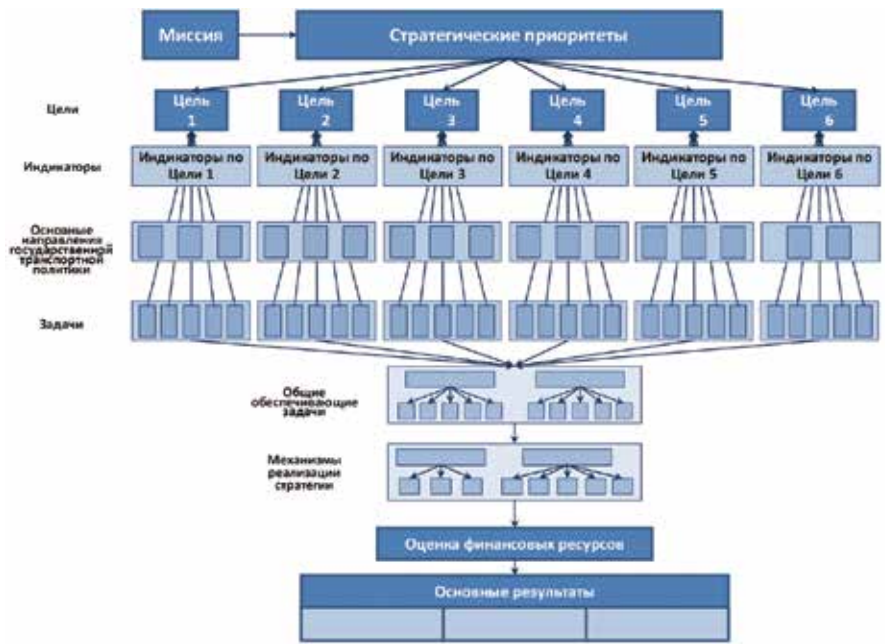


Рис. 1. Целевая модель транспортной стратегии



Рис. 2. Приоритеты и цели транспортной стратегии

количественно измеримые результаты стратегии и основные стратегические приоритеты развития транспортной системы.

В актуализированной стратегии главные стратегические приоритеты и цели развития транспортной системы остались практически неизменными.

Главными стратегическими приоритетами транспортной стратегии являются общесоциальные, общеэкономические и общеперевозочные (рис. 2).

Общесоциальные приоритеты стратегии отражают ожидания населения в отношении развития транспорта. Общеэкономические отвечают ожиданиям бизнес-сообщества и субъектов эконо-

мики в отношении развития транспортной системы. Общеперевозочные приоритеты отвечают на вопрос, что должны получить транспортники в процессе реализации стратегии, чтобы обеспечить эффективную работу транспортной системы и ее естественное воспроизводство.

Достижение данных стратегических приоритетов раскрывается через цели стратегии и их целевые индикаторы. В стратегии предложено два уровня индикаторов. Первый уровень раскрывает основное содержание цели и выражает ее в количественном виде, а индикаторы второго уровня описывают дополнительные числовые характеристики достижения цели.

Цель 1

Первая цель стратегии — формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры. В контексте этой цели одним из приоритетов государственной транспортной политики на период до 2030 г. является обеспечение устойчивости и предсказуемости транспортной системы. Достижение этих свойств предусматривает создание технологических и инфраструктурных резервов транспорта, при помощи которых в условиях естественного колебания и роста прогнозируемого спроса на перевозки в соответствии с потребностями социально-экономического развития страны транспортная система будет способна предоставить населению и бизнесу безопасные, доступные по цене и предсказуемые транспортные услуги надлежащего качества в нужное время и в нужном месте с минимальным негативным воздействием на окружающую среду и здоровье человека.

Одной из важнейших системных задач стратегии является построение транспортно-экономического баланса Российской Федерации и создание на его основе комплексной системы транспортного планирования сбалансированного развития транспортной инфраструктуры (рис. 3). В состав этой системы войдет новый комплекс

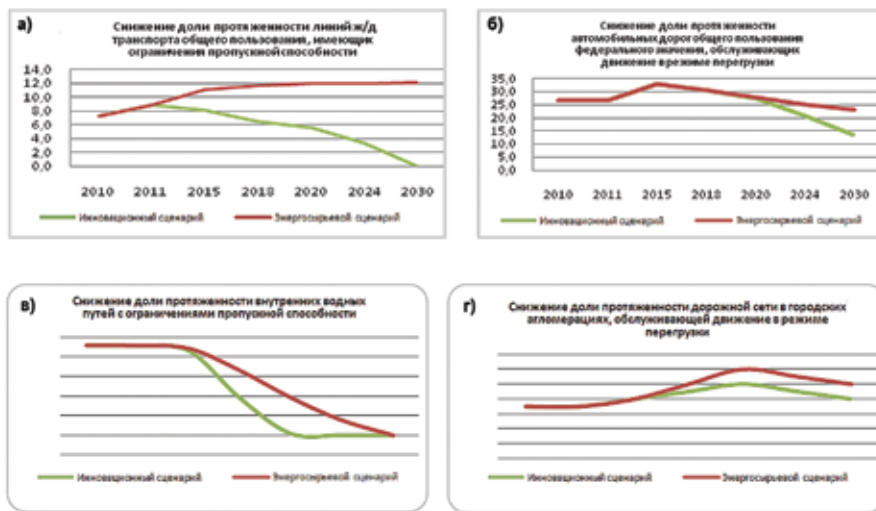


Рис. 4. Перспективы снижения доли протяженности участков сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки: а — линии железнодорожного транспорта; б — автодороги общего пользования федерального значения; в — внутренние водные пути; г — дорожная сеть городских агломераций

математических моделей, обеспечивающий более точное прогнозирование объема и топологии спроса на грузовые и пассажирские перевозки, а также система транспортного моделирования и планирования, которая обеспечит оценку различных вариантов развития транспортной системы и обоснованный отбор наиболее эффективных из них.

На этой основе будет обеспечена сбалансированность развития видов тран-

спорта и устранение критических узких мест транспортной сети. Повышение сбалансированности транспортной системы будет оцениваться через достижение целевых индикаторов снижения доли протяженности участков сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки, на всех видах транспорта (рис. 4). Это предусматривает, с одной стороны, реконструкцию участков транспортной сети и развитие транспортных узлов для увеличения резервов пропускной способности, а с другой — создание новых транспортных связей. Новой инициативой в этом направлении является совершенствование топологии транспортной сети — повышение ее связности и переход в перспективе к сетевой (сетчатой) структуре, с большим количеством альтернативных связей, обладающей необходимыми резервами пропускной способности.

Обеспечение устойчивости функционирования транспортной системы тесно связано с разделением инфраструктуры грузовых и пассажирских перевозок. Этот принцип вводится на федеральном, региональном, а также муниципальном уровнях. Предусматривается стратификация транспортной сети — разделение движения по видам и скоростным параметрам.

Новой задачей стратегии, отсутствующей в предыдущих стратегических документах федерального уровня, является сбалансированное развитие транспортных систем городских агломераций — муниципальной, региональной и федеральной транспортной инфраструктуры.

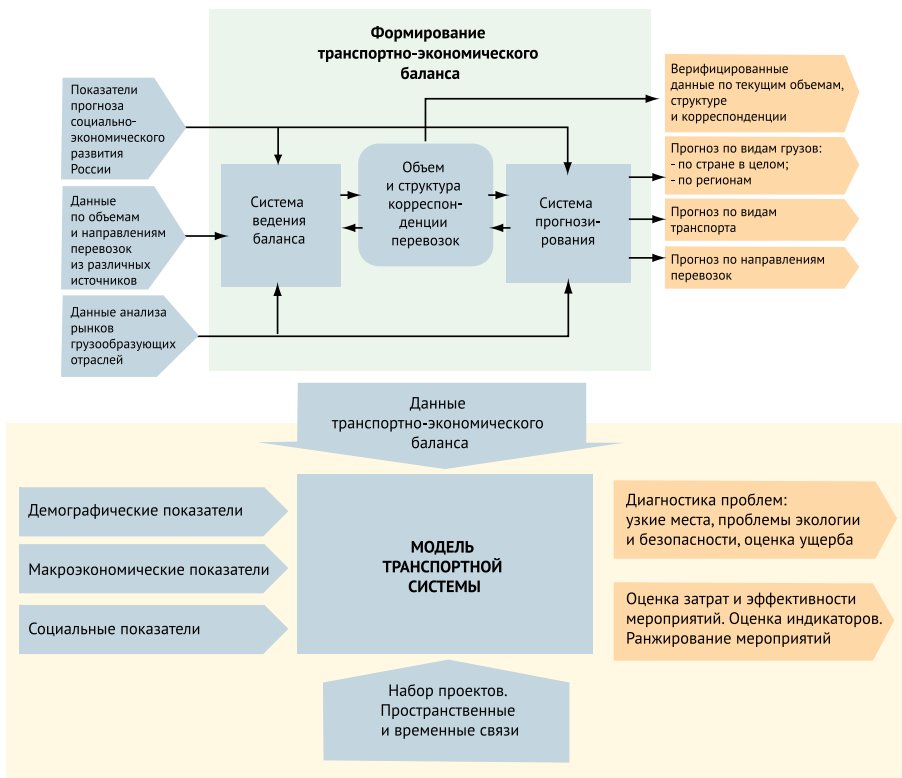


Рис. 3. Комплексная система транспортного планирования сбалансированного развития транспортной инфраструктуры

На первом этапе реализации транспортной стратегии в рамках цели по формированию единого транспортного пространства России предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных и железных дорог, строительство скоростных и высокоскоростных железных дорог, развитие инфраструктуры морских и речных портов, внутренних водных путей, аэропортов и аэронавигационной системы, ликвидация наиболее существенных разрывов и узких мест транспортной сети, в том числе в азиатской части России. Будет обеспечено развитие транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и крупным транспортным узлам, их комплексное развитие на основных направлениях перевозок. Будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

На последующем этапе реализации транспортной стратегии в рамках данной цели будет обеспечен переход к формированию единого транспортного пространства России. На базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта будет обеспечено создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны. Пропускная способность и скоростные параметры транспортной инфраструктуры будут подняты до уровня лучших мировых достижений, увеличена доля высокоскоростных путей сообщения. С целью формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны будут созданы взаимовыгодная интегрированная система товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированная система логистических парков, а также единая информационная среда технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса. В ходе развития транспортной системы будут освоены инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

До 2030 г. будет построено более 3500 км новых железнодорожных линий общего пользования, построено и



Рис. 5. Средняя коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта, км/сутки



Рис. 6. Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок на видах транспорта, %

реконструировано 62 тыс. км участков федеральных автодорог и почти 164 тыс. км — региональных дорог, мощность морских портов возрастет более чем в 2 раза, будет реконструировано 167 взлетно-посадочных полос в аэропортах.

Цель 2

Цель стратегии по обеспечению доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок направлена на удовлетворение потребностей бизнеса в высококачественном транспортном обслуживании. Основными целевыми индикаторами являются коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта и предсказуемость работы транспортных систем по времени поставки товаров (рис. 5, 6). Вторая из этих характеристик — предсказуемость работы транспортных систем — в качестве целевого ориентира введена впервые. Она является достаточно важной с точки зрения конкурентоспособности транспортных систем. В частности, из-за низких показателей по этому параметру российская транспортная система проигрывает иностранным конкурентам и теряет часть транзитных потоков.

В ходе реализации стратегии средняя коммерческая скорость доставки товаров железнодорожным транспортом возрастет на 30 %, автомобильным транспортом — в 2 раза, внутренним водным — на 58 %. Средняя коммерческая скорость доставки контейнеров увеличится до 800 км в сутки.

По целям стратегии сформулированы основные направления транспортной политики, за счет реализации которых предполагается обеспечить достижение целей. Например, для достижения высокой коммерческой скорости и предсказуемости времени поставки товаров предусматривается создание эффективного рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг, развитие высокоэффективных транспортно-логистических технологий, технологий на основе ГЛОНАСС, а также создание интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортными и товарными потоками на основных направлениях перевозок.

Новой ключевой задачей по цели 2 является развитие перевозок внутренним водным транспортом и технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации. Это позволит разгрузить железные дороги

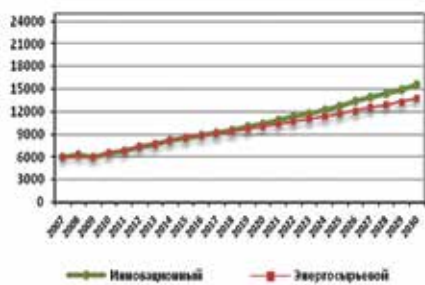


Рис. 7. Мобильность населения в России, км на 1 человека в год

и высвободить в летний период ресурсы провозной способности для пассажирских поездов. Часть грузопотоков с автомобильного транспорта летом будет переведена на внутренний водный транспорт, что позволит частично снять нагрузку с автодорог в наиболее загруженный период. В связи с этим ожидается рост грузооборота внутреннего водного транспорта на 92 %.

Будет обеспечено мотивирование системного развития транспортно-логистических услуг — расширение использования контейнерных техно-

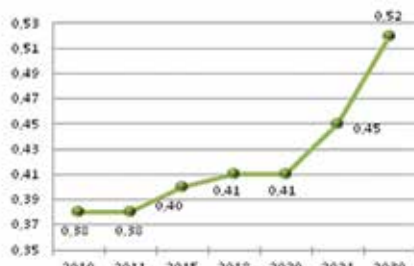


Рис. 8. Индекс гуманитарности транспортной системы, %

логий, создание сетей взаимодействующих транспортно-логистических центров с системами управления в цепях поставок.

Цель 3

В рамках цели повышения доступности и качества пассажирских перевозок в стратегии сформулирована установка на устойчивое повышение мобильности населения. К 2030 г. мобильность населения России на одного человека в год должна достичь уровня европейских стран (рис. 7, 8).

Новым целевым индикатором явля-

ется индекс гуманитарности транспортной системы (рис. 7, 8), вычисляемый как отношение пассажирооборота к грузообороту. В настоящее время по этому показателю Россия значительно отстает от развитых стран, но к 2030 г. приблизится к ним.

Повышение авиационной подвижности населения будет сочетаться с увеличением доли пассажиров, перевезенных из аэропортов России в другие города за исключением Московского узла. Это будет означать увеличение к 2020 г. доли прямых авиаперевозок между городами России, а также другими странами, минуя Москву, до 32 %, а к 2030 г. до 37%.

Принципиально важное системное значение для развития страны имеет создание скоростного и высокоскоростного движения. Его развертывание не только на радиальных, но и на хордовых направлениях увеличит взаимную транспортную доступность центров социально-экономического развития, обеспечит более высокую территориальную связность страны, повысит мобильность населения в плане как пере-



Рис. 9. Схема организации движения пассажирских поездов на сети ОАО «РЖД» при реализации проектов ВСМ Москва – Санкт-Петербург, Москва – Екатеринбург (с ответвлением Казань – Самара), Москва – Адлер с учетом организации подвоза пассажиров к ВСМ по существующей железнодорожной инфраструктуре на перспективу до 2030 г.

мещения рабочей силы, так и ведения бизнеса. Выделенная транспортная инфраструктура высвободит ресурсы для грузового движения, позволит более эффективно осуществлять грузовые перевозки, даст возможность организовать ускоренное движение контейнерных поездов по жесткому графику.

До 2030 г. будет введено в эксплуатацию более 6,9 тыс. км скоростных железнодорожных линий, предусматривается строительство более 4,2 тыс. км высокоскоростных линий (рис. 9).

Не менее важное социально-экономическое значение для ряда регионов будет иметь развитие региональных авиаперевозок. Авиационная подвижность населения должна возрасти почти в 3 раза.

Транспорт городских агломераций для населения крупных городов и прилегающих территорий занимает одно из первых мест по значимости с точки зрения повышения качества жизни. В связи с этим развитие эффективных транспортных систем городских агломераций становится одним из приоритетов государственной транспортной политики.

Предусматривается расширение радиуса эффективной агломерационной транспортной доступности вокруг крупных городов. Среднее время суточной маятниковой миграции населения в городских агломерациях будет уменьшено на 5–10 %. Приоритет будет отдан развитию общественного транспорта, преимущественно рельсового.

Будут созданы интеллектуальные транспортные системы управления транспортными потоками и транспортными средствами, которые обеспечат улучшение использования существующих ресурсов улично-дорожной сети и общественного транспорта в городских агломерациях.

Будет обеспечено развитие перевозок на социально значимых маршрутах и реализация социальных транспортных стандартов, в том числе в отношении маломобильных групп населения.

Цель 4

В рамках цели интеграции в мировую транспортную систему и реализации транзитного потенциала страны ставится задача создания конкурентоспособных транспортных коридоров. За счет повышения коммерческой скорости, надежности, безопасности и оптимизации транспортных издержек на

российских участках международных транспортных коридоров будет обеспечено увеличение экспорта транспортных услуг (рис. 10).

Предусматривается проведение последовательной политики интеграции транспортных систем в рамках Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России.

На основных транспортных направлениях предполагается создание интеллектуальных транспортных систем на основе ГЛОНАСС, которые обеспечат эффективное управление транспортно-логистическими процессами, позволят повысить их устойчивость и коммерческую скорость товарных потоков.

Цель 5

В рамках повышения безопасности транспортной системы поставлена целевая задача снижения транспортных рисков, уровень которых к 2030 г. должен сократиться на 63 % (рис. 11).

Предусматривается развитие технических средств и технологий повышения безопасности движения. Будет повышен уровень защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Предусматривается создание комплексной системы управления повышением безопасности на транспорте, дальнейшее раз-

витие системы контроля и надзора на транспорте, совершенствование системы допуска к транспортной деятельности.

Цель 6

В рамках цели снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду сформирована целевая установка на радикальный перелом экологической ситуации на транспорте и существенное уменьшение выбросов углекислого газа от транспортного комплекса (рис. 12). По видам транспорта сокращение удельных выбросов составит от 24 до 53 %.

Ставится задача увеличения доли альтернативных, более экологических и экономичных видов топлива на транспорте, расширения использования гибридных двигателей. Доля альтернативных видов топлива к 2030 г. должна достичь 30 % от общего объема потребляемого топлива. Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими и водородными двигателями достигнет 54 %.

Наряду с этим предусматривается повышение энергоэффективности транспорта до уровня развитых стран.

Будет обеспечено более широкое привлечение граждан и организаций к общественной экспертизе и решению



Рис. 10. Экспорт транспортных услуг, млрд долл. США

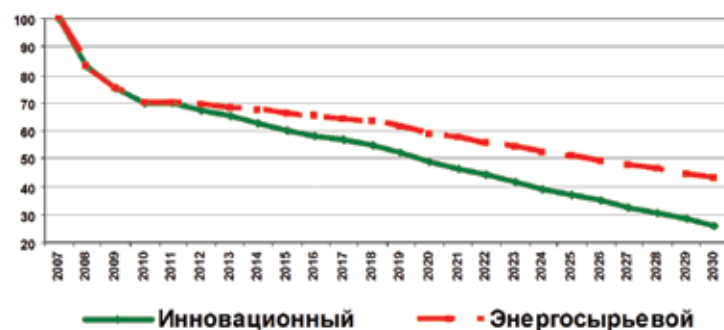


Рис. 11. Снижение транспортных рисков на автодорогах (2007 г. – 100 %)

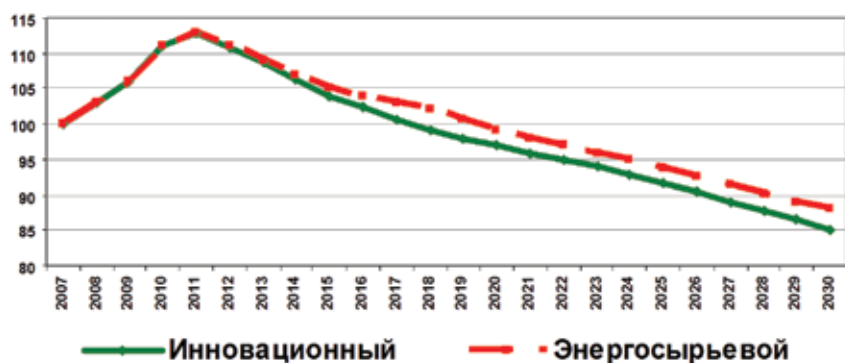


Рис. 12. Снижение объема выбросов углекислого газа автомобильным транспортом на 1 привед. т-км (2007 г. – 100 %)



Рис. 13. Механизм мониторинга и управления реализацией транспортной стратегией

вопросов экологической безопасности на транспорте.

Механизмы реализации стратегии

Общими обеспечивающими задачами стратегии являются развитие научного обеспечения ее реализации и кадрового потенциала отрасли.

Научные исследования и разработки будут проводиться главным образом в сферах транспортного планирования и математического моделирования транспортных систем на основе транспортно-экономического баланса, инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры, инновационных транспортно-логистических технологий, интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на основных транспортных коридорах, международной транспортной интеграции, по-

вышения безопасности транспортной системы, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышения его энергоэффективности.

Большое значение будет иметь государственная поддержка развития кадров высокой квалификации в транспортной отрасли, включая обеспечение трудовыми ресурсами таких областей, как проектирование транспортных систем, эксплуатация транспортной инфраструктуры и транспортных средств, транспортно-логистические услуги и экспедирование, обеспечение безопасности и транспортного надзора.

К основным механизмам реализации транспортной стратегии относятся повышение эффективности управления реализацией стратегии и развитие механизмов привлечения инвестиций.

Повышение эффективности управления реализацией стратегии включает:

- создание системы мониторинга и управления реализацией государственных, федеральных и ведомственных программ в сфере транспорта, а также транспортной стратегии с использованием геоинформационных технологий (рис. 13);
- внесение в систему статистического учета дополнений, необходимых для ведения транспортно-экономического баланса;
- развитие организационных механизмов реализации стратегии.

Развитие механизмов привлечения инвестиций включает:

- создание специализированного государственного органа ГЧП в области транспорта, обеспечивающего инициирование проектов, их разработку и сопровождение, проведение конкурсов, а также мониторинг результатов реализации;
- совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на унификацию базовых понятий и развитие экономических и финансовых механизмов ГЧП, увеличение прозрачности данного рынка;
- формирование системы эффективного долгосрочного финансирования транспорта;
- разработку и внедрение механизмов платности за пользование инфраструктурой, введение инвестиционной составляющей в транспортный тариф.

Ресурсное обеспечение реализации стратегии

Оценки максимального объема капитальных вложений по инновационному варианту транспортной стратегии, рассчитанные в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость, приведены на рис. 14.

Доля суммарных капитальных вложений на реализацию транспортной стратегии по отношению к суммарному внутреннему валовому продукту России составит в среднем 3,6 %.

Реализация целей транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах.

Итоги реализации стратегии

Основные ожидаемые итоги реализации транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

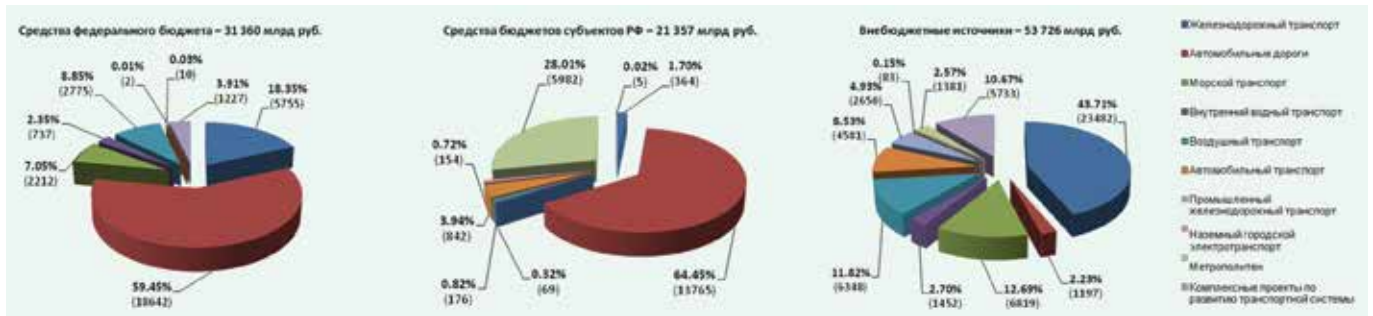


Рис. 14. Капитальные вложения в реализацию транспортной стратегии

Общесоциальными итогами реализации транспортной стратегии станут:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными транспортными стандартами;
- повышение подвижности населения до 15,5 тыс. пасс.-км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя 2011 г.;
- обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;
- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 г. до 2 % (в 2010 г. — до 10 %);
- увеличение доли пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, минуя аэропорты Московского авиаузла, к 2030 г. до 37 % (в 2010 г. — 27,9 %);
- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта; число погибших за год в ДТП в расчете на 10 тыс. автомобилей сократится на 63 %;
- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Объем удельных выбросов углекислого газа на автомобильном транспорте сократится на 22 %, на железнодорожном транспорте — на 51 %;
- прирост количества рабочих мест на 270 тыс. к 2030 г.

Общэкономическими итогами реализации транспортной стратегии станут:

- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 г. на 30 %;
- увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным транспортом в межрегиональном и международном сообщении до 1100 км/сутки, а железнодорожным транспортом (контейнерные перевозки) — до 800–1700 км/сутки;

- повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров до уровня развитых стран, что позволит снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3–6 дней;
- увеличение экспорта транспортных услуг к 2030 г. в 5,7 раза; транзитные перевозки через территорию России увеличатся с 28 до 85 млн т.;
- обеспечение прироста ВВП, зависящего от деятельности транспортного комплекса, в среднем за 2013–2030 годы на 0,45 процентных пункта;
- обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны — поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации транспортной стратегии станут:

- значительное повышение производительности транспортных систем: среднесуточных объемов перевозок пассажиров — в 1,76 раза, грузов — в 2 раза; доля времени движения товаров в пути увеличится до 16–20 ч в сутки (автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщении);
- увеличение производительности труда в транспортном комплексе в 1,25 раза к 2018 г., в 1,34 раза к 2020 г. и в 1,54 раза к 2030 г.;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;
- уменьшение на 30 % энергоемкости транспорта;
- создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющей все административные центры субъектов Российской Федерации по дорожной сети с твердым покрытием, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;
- обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 т по автомобильным дорогам феде-

рального значения, входящим в состав международных транспортных коридоров на всем их протяжении;

- повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков; доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 39 % в 2010 г. до 50 % в 2030 г., а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом с 4 до 16 %; доля судов под российским флагом в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, возрастет с 30,5 % в 2010 г. до 40 % в 2030 г.;
- внедрение инновационных технологий оптимизации технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса; к 2030 г. сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся на 25 % по сравнению с 2006 г.;
- обеспечение интенсивного роста инвестиционной привлекательности отрасли за счет развития конкурентной среды, ГЧП, целенаправленного формирования условий для инвестирования.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 г. станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах. ■