



Министерство транспорта Российской Федерации

О ходе реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

М.Ю. СОКОЛОВ

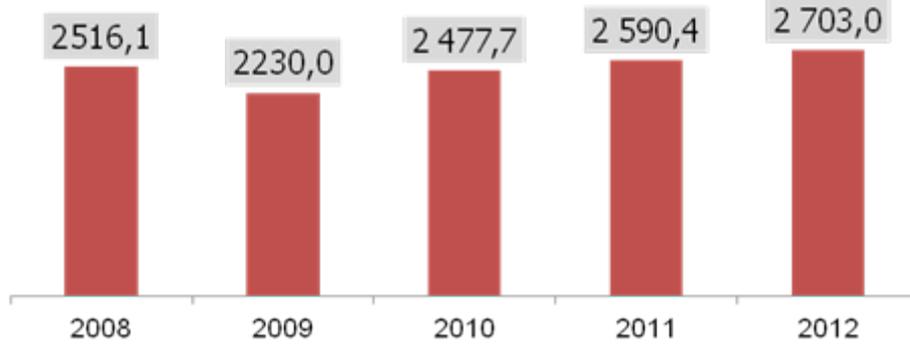
Министр транспорта Российской Федерации

27 августа 2013 г.

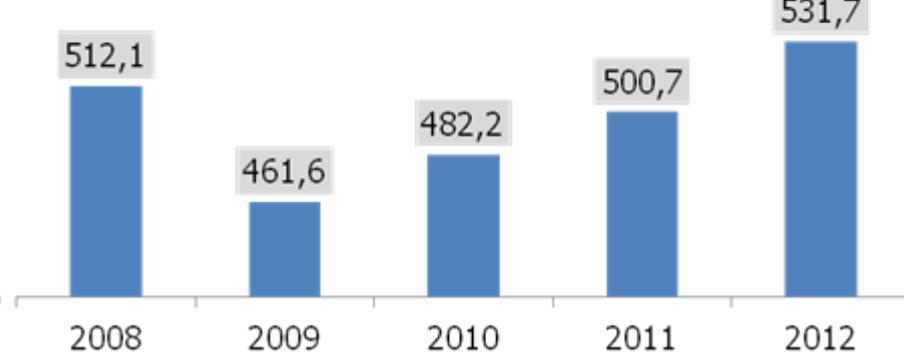


ПАРАМЕТРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

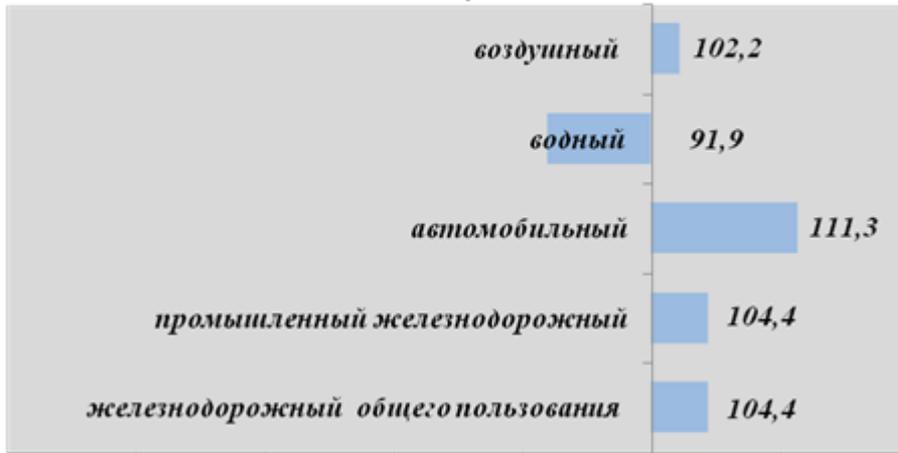
Грузооборот транспортного комплекса,
млрд.т-км



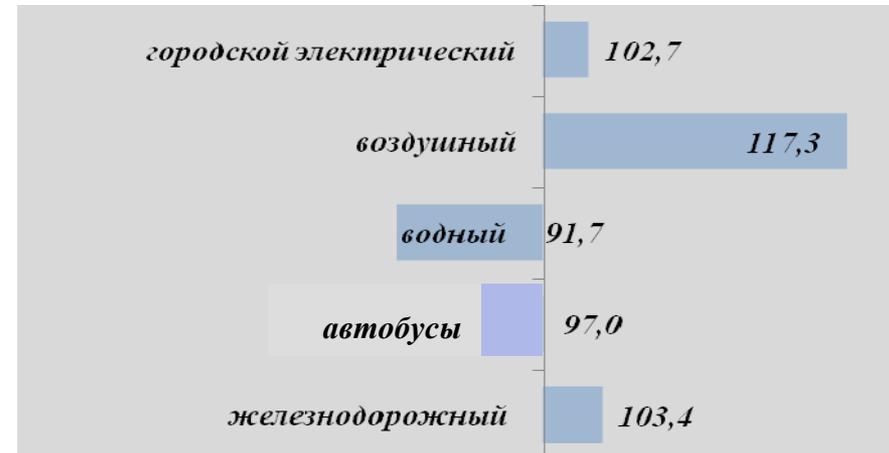
Пассажирооборот транспорта общего
пользования, млрд. пасс-км



Динамика грузооборота транспорта в 2012 году,
в % к 2011 году



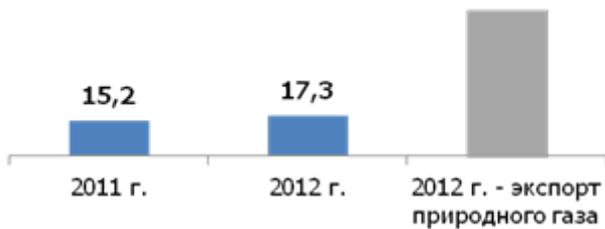
Динамика пассажирооборота транспорта
общего пользования в 2012 году,
в % к 2011 году





ПАРАМЕТРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

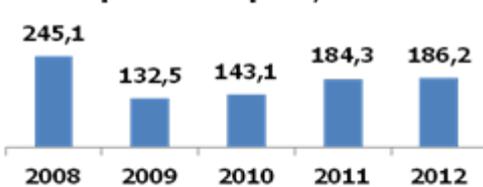
Экспорт транспортных услуг 63,0



Динамика перевалки грузов в морских портах, млн. т



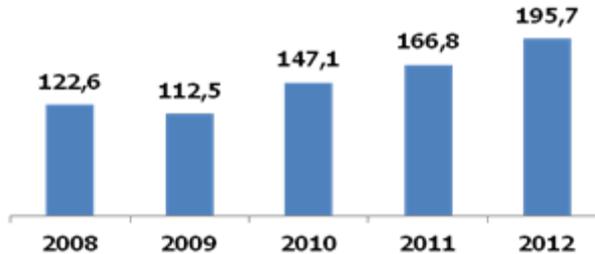
Динамика перевалки грузов в речных портах, млн. т



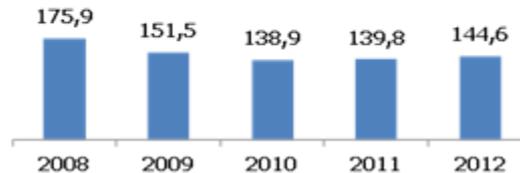
Динамика перевозки грузов по Северному морскому пути, млн. тонн



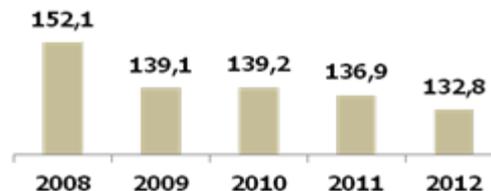
Пассажирооборот воздушного транспорта, млрд. пасс-км



Пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования, млрд. пасс-км



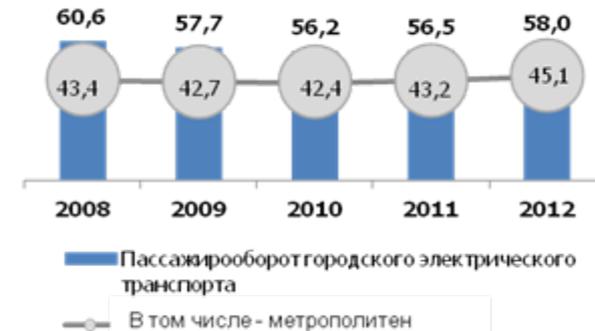
Пассажирооборот - автобусные перевозки, млрд. пасс-км



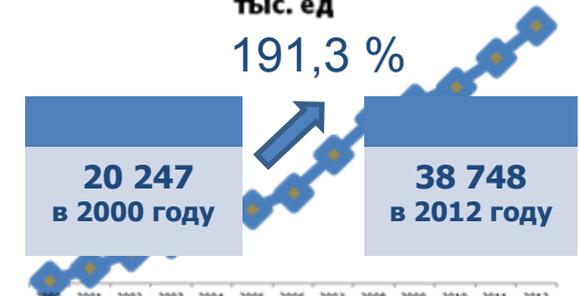
Динамика подвижности населения (включая личный автотранспорт)



Пассажирооборот городского электрического транспорта



Число легковых автомобилей, тыс. ед

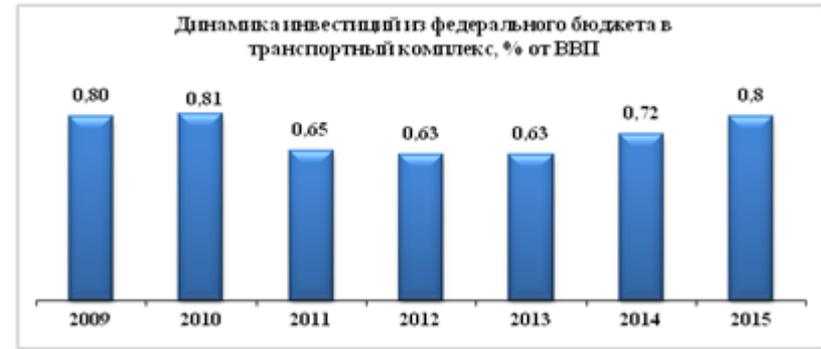
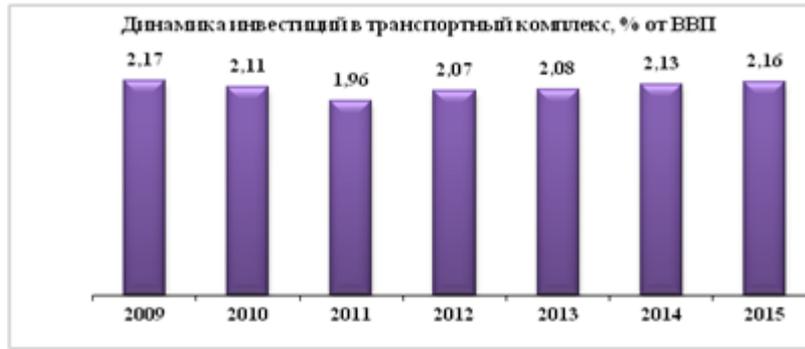




ФИНАНСИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

В настоящее время транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов хронически недофинансированы.

Объем инвестиций в основной капитал в 2011 г. составил менее 2,0% ВВП, в том числе из федерального бюджета – 0,65% ВВП.



В среднесрочной перспективе объем инвестиций достигнет уровня 2009 г. и составит 2,16% ВВП, в том числе из федерального бюджета – 0,8% ВВП.

В США, Канаде, странах Западной Европы объем инвестиций составляет 3% ВВП, в Китае – более 6%.

Недофинансирование ключевых программ и инвестиционных проектов транспортной отрасли в среднесрочной перспективе может усилить негативное влияние на социально-экономическое развитие страны в долгосрочной перспективе.

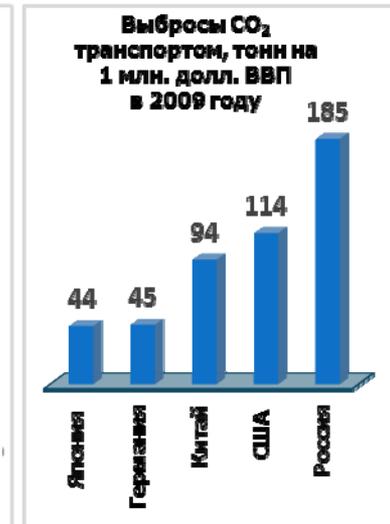
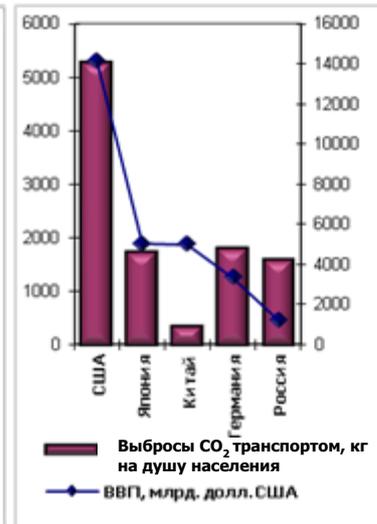
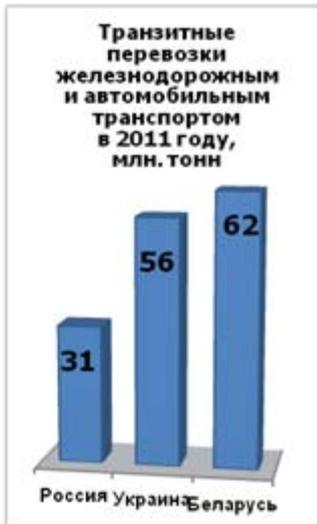
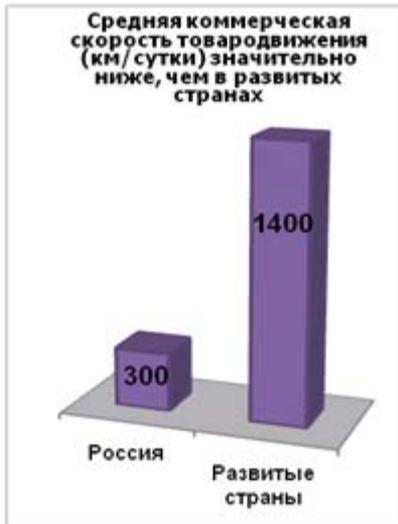
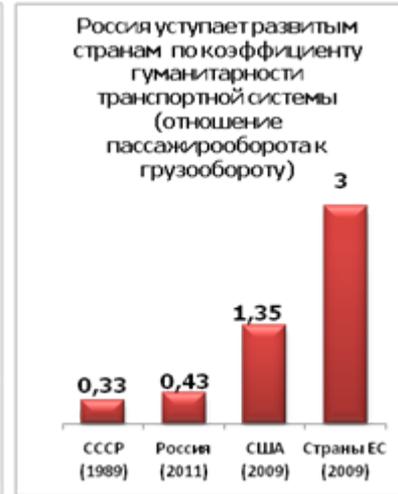
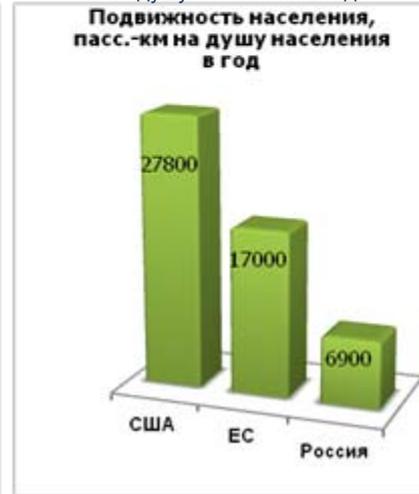
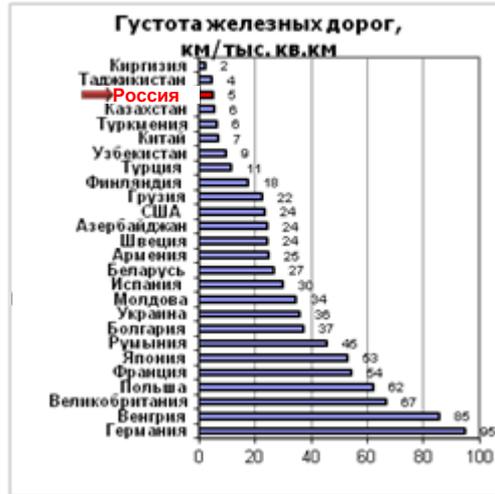
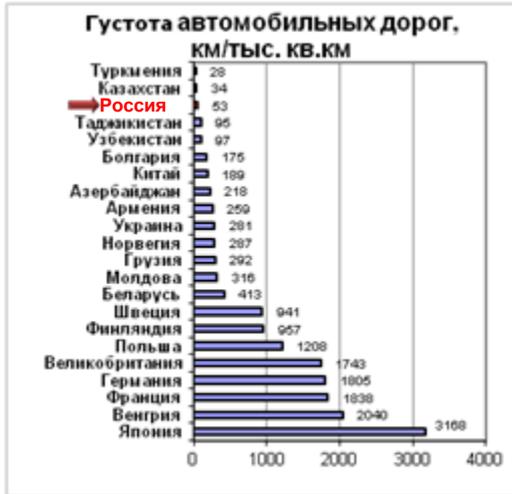




СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

По густоте транспортной сети Россия уступает многим развитым и развивающимся странам

Сохраняется низкая мобильность (подвижность) населения, км на душу населения в год



Недостаточно реализован транзитный потенциал

Сохраняется низкий уровень безопасности на транспорте

Высокий уровень негативного воздействия транспорта на окружающую среду

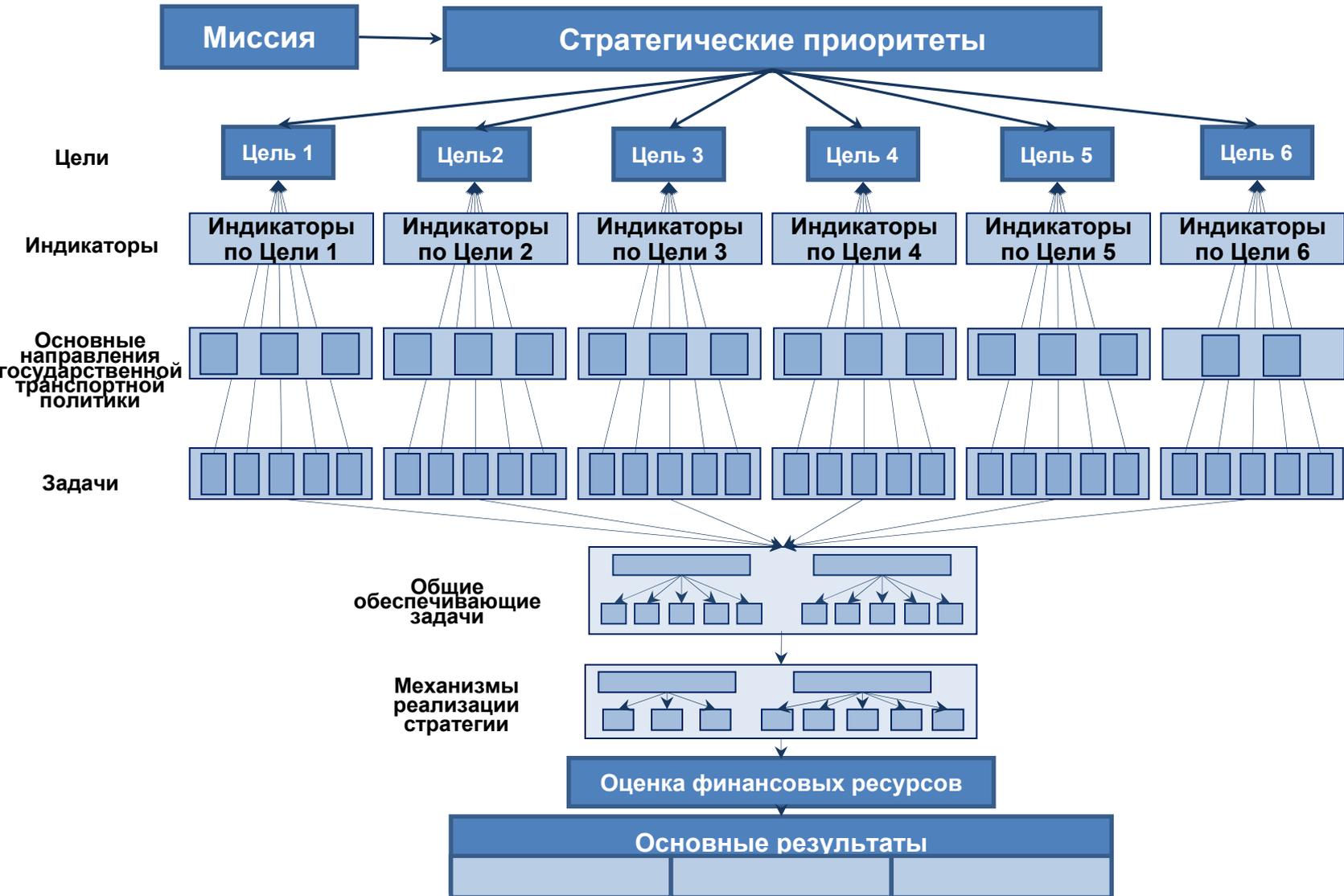


НЕОБХОДИМОСТЬ КОРРЕКТИРОВКИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

1. Новые сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года.
2. Новые тренды, направления и задачи развития транспортной системы.
3. Формирование Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и Российской Федерации.
4. Создание Зоны свободной торговли СНГ, расширение сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества и АТЭС.
5. Вступление России в ВТО.
6. Оценка мировых тенденций развития транспортных систем.
7. Принятие отраслевых стратегических программ и концепций развития.
8. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике».
9. Поручения Председателя Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2011 г. № ВП-П9-8452 (пункт 1) и от 30 ноября 2011 г. № ВП-П13-8515 (пункт 3).

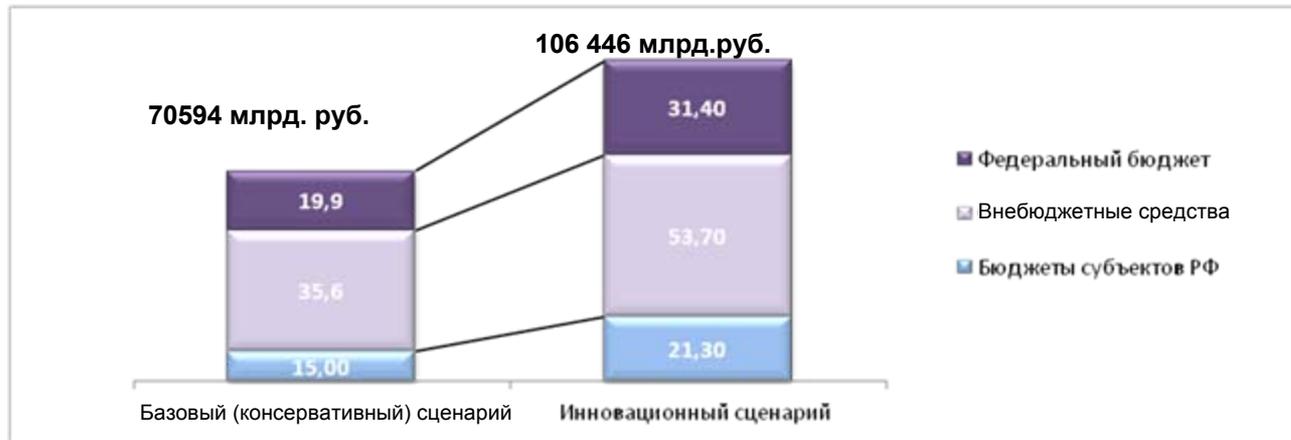


СТРУКТУРА ЦЕЛЕЙ ПРИОРИТЕТОВ И ЗАДАЧ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ





ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ ПО ДВУМ СЦЕНАРИЯМ



Базовый (консервативный) сценарий

- Развитие инфраструктуры и создание транспортных резервов для обслуживания грузообразующих отраслей.
- Реализация крупномасштабных транспортных проектов в районах разработки полезных ископаемых в Сибири, на Дальнем Востоке, на континентальном шельфе.
- Развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров.
- Обеспечение безопасности транспорта.
- Удовлетворение растущего спроса на грузоперевозки со стороны экономики.
- Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне требований открытого рынка ВТО и Единого экономического пространства.
- Обеспечение мобильности населения и транспортной связанности территорий страны.
- Существенный рост производительности труда на транспорте.

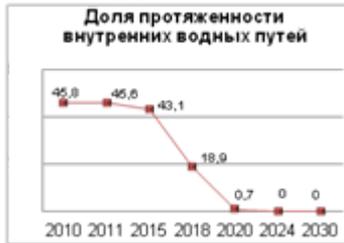
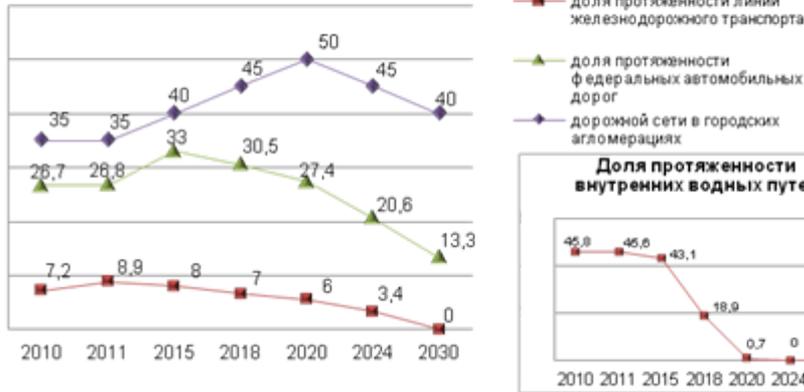
Инновационный сценарий

- Ускоренное сбалансированное развитие инфраструктуры, видов транспорта для обслуживания грузообразующих отраслей и организация товародвижения продукции высокой степени переработки.
- Переход к полноценной сетевой структуре железных и автомобильных дорог с большим количеством альтернативных связей.
- Существенное повышение доступности и качества транспортно-логистических услуг, создание высокоэффективных систем организации товародвижения для инновационной экономики.
- Интенсивное развитие скоростного и высокоскоростного движения с созданием выделенной инфраструктуры.
- Комплексное развитие транспортных систем городских агломераций.
- Усиление внимания к экологическим факторам развития транспорта.



ЦЕЛЬ 1. ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИИ НА БАЗЕ СБАЛАНСИРОВАННОГО ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность



- На базе транспортно-экономического баланса будет обеспечена сбалансированность развития видов транспорта.
- Будет снижена протяженность участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки.
- Будет обеспечена устойчивость транспортной системы за счет создания обоснованных резервов.
- Переход в перспективе к сетевой структуре.
- Стратификация транспортной сети – разделение движения по видам и скоростным параметрам.
- Скоростное и высокоскоростное движения имеет важное системное значение для развития страны. Его создание не только на радиальных, но и на хордовых направлениях увеличит транспортную доступность центров социально-экономического развития, обеспечит более высокую территориальную связность страны.
- Сбалансированное развитие транспортных систем городских агломераций.



Проекты сети высокоскоростного сообщения

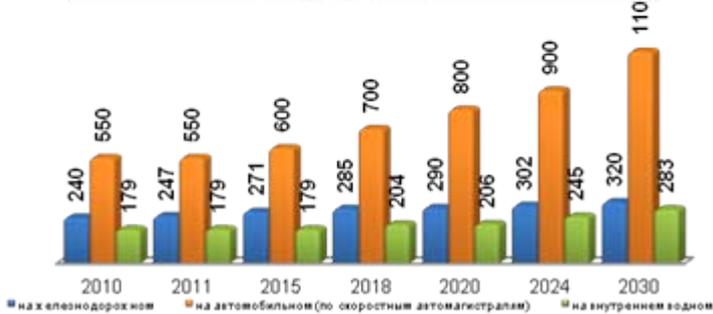
Проект	Маршрут	Длина, юм	Время в пути, ч	Стоимость строительства, млрд. руб.	Механизм реализации
ВСЖМ-1	Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург	659	≈2,5	1 011,2	государственно-частное партнерство
ВСМ-2	Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург	1 615	≈8-9	1 593	
ВСМ-3	Казань – Самара	560	2 - 2,5	787	
ВСМ-4	Омск – Новосибирск	630	2,5 - 3	890	
ВСМ-5	Новосибирск – Красноярск	700	3 - 3,5	1 040	
ВСМ-6	Москва – Adler	1740	7,5 - 8	2528	



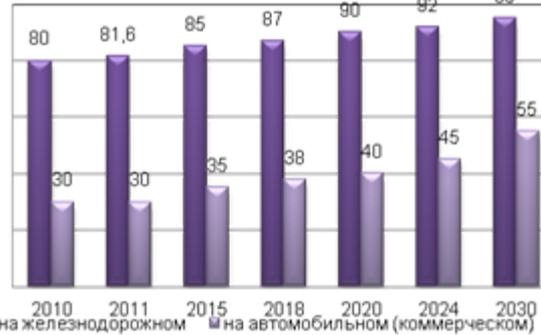


ЦЕЛЬ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В ОБЛАСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА УРОВНЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

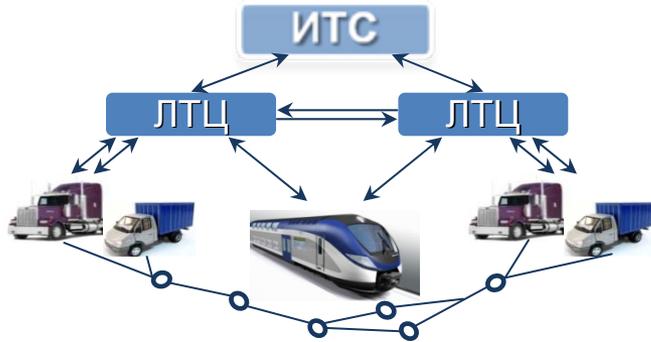
Средняя коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта



Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок на видах транспорта



- Поставлена задача увеличения коммерческой скорости товарных потоков, а также предсказуемости работы транспортных систем по времени (поставки точно в срок).
- На основе транспортно-экономического баланса будут определены потребности в парках подвижного состава и обеспечено мотивирование транспортных предприятий к их обновлению и поддержанию в нормативном состоянии.



Перевалка грузов речными портами, млн. тонн в год

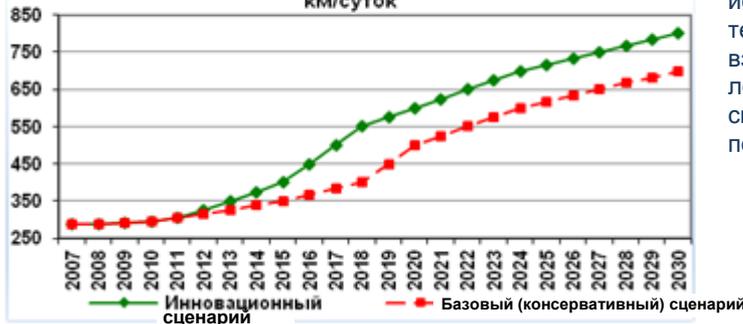


- Будут разработаны интеллектуальные транспортные системы, реализующие высокоэффективные транспортно-логистические технологии с использованием ГЛОНАСС.
- Будет обеспечено переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт в период навигации

Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов



Средняя коммерческая скорость доставки контейнеров железнодорожным транспортом, км/сутки

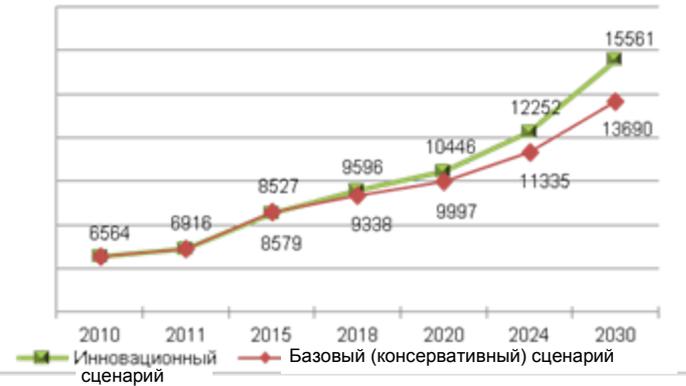


- Будут обеспечены мотивирование использования контейнерных технологий, создание сетей взаимодействующих транспортно-логистических центров с системами управления в цепях поставок.



ЦЕЛЬ 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С СОЦИАЛЬНЫМИ СТАНДАРТАМИ

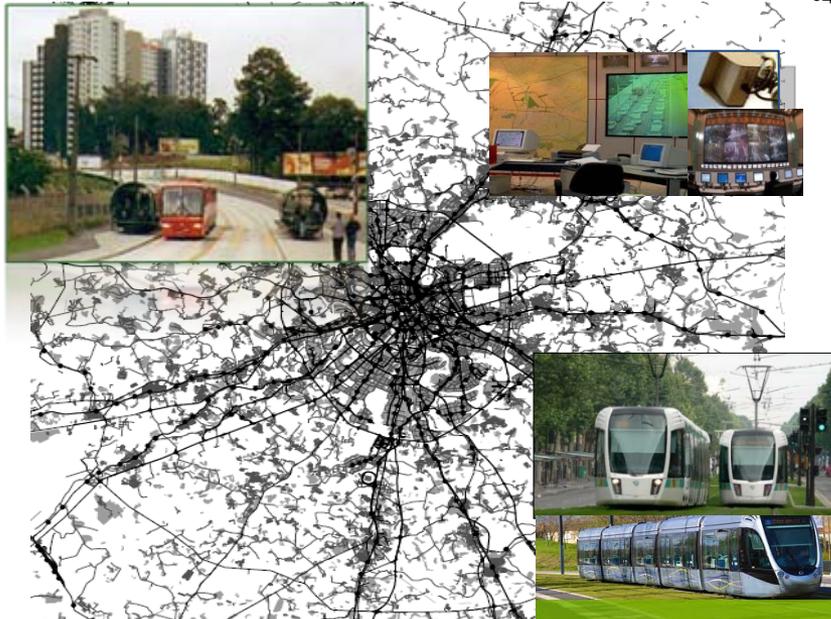
Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта (км)



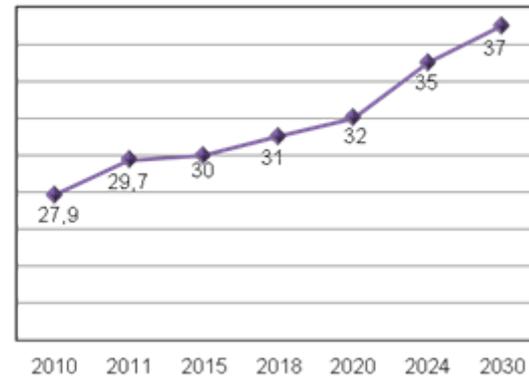
Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)



- Предусматриваются создание условий для повышения мобильности населения до уровня развитых стран и повышение индекса гуманитарности транспортной системы.
- Развитие транспортных систем городских агломераций.
- Расширение радиуса агломерационной доступности вокруг крупных городов.
- Приоритет развития общественного транспорта, преимущественно рельсового.
- Развитие перевозок на социально значимых маршрутах и реализация социальных транспортных стандартов.
- Интеллектуальные транспортные системы управления транспортными потоками.
- В условиях роста автомобилизации будет обеспечено сохранение высокой доли общественного транспорта в общем пассажирообороте транспорта.
- Развитие региональных авиаперевозок.



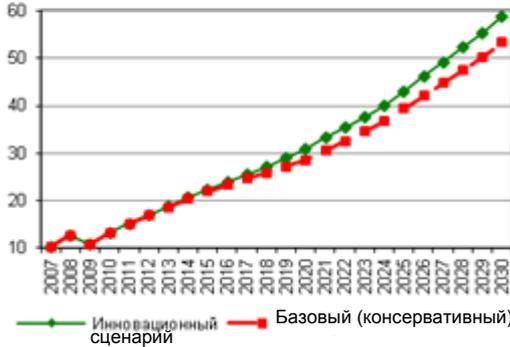
Доля пассажиров, перевезенных воздушным транспортом между аэропортами страны, за исключением московского авиаузла, %



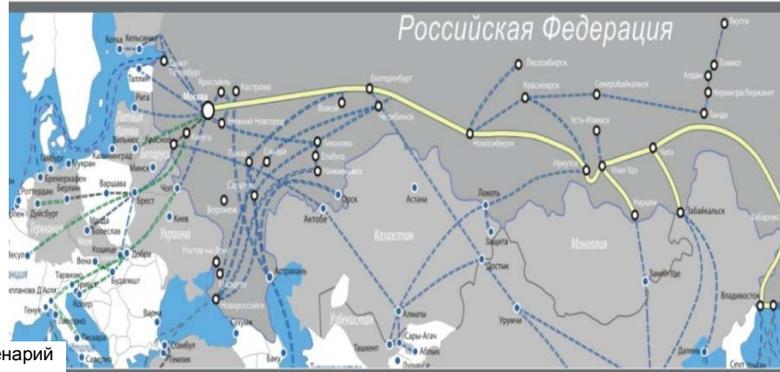


ЦЕЛЬ 4. ИНТЕГРАЦИЯ В МИРОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО, РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ

Экспорт транспортных услуг,
млрд. долл. США

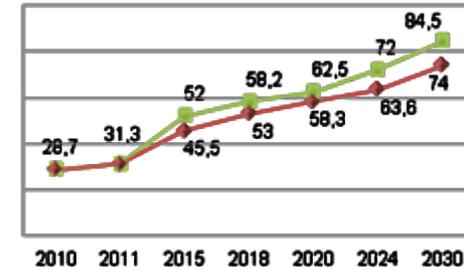


ТРАНСИБ-2 – ПРОЕКТ УСКОРЕННЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК



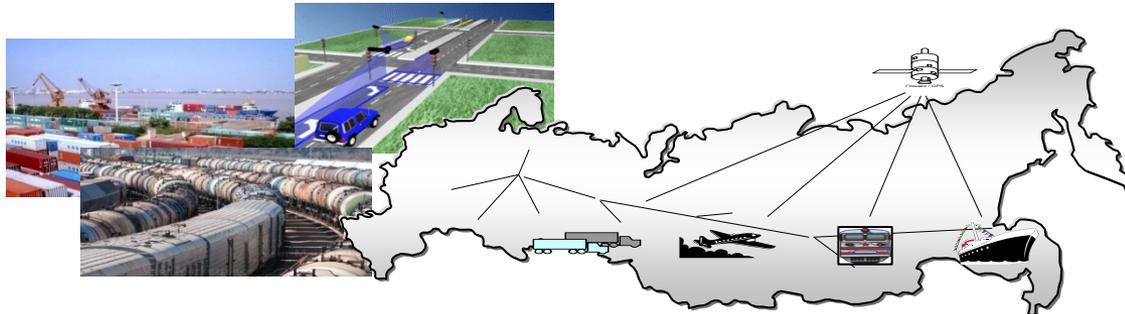
- Ставится задача создания конкурентоспособных транспортных коридоров, существенного увеличения экспорта транспортных услуг, реализации транзитного потенциала.

Перевозки транзитных грузов
Через территорию России



Инновационный сценарий
Базовый (консервативный) сценарий

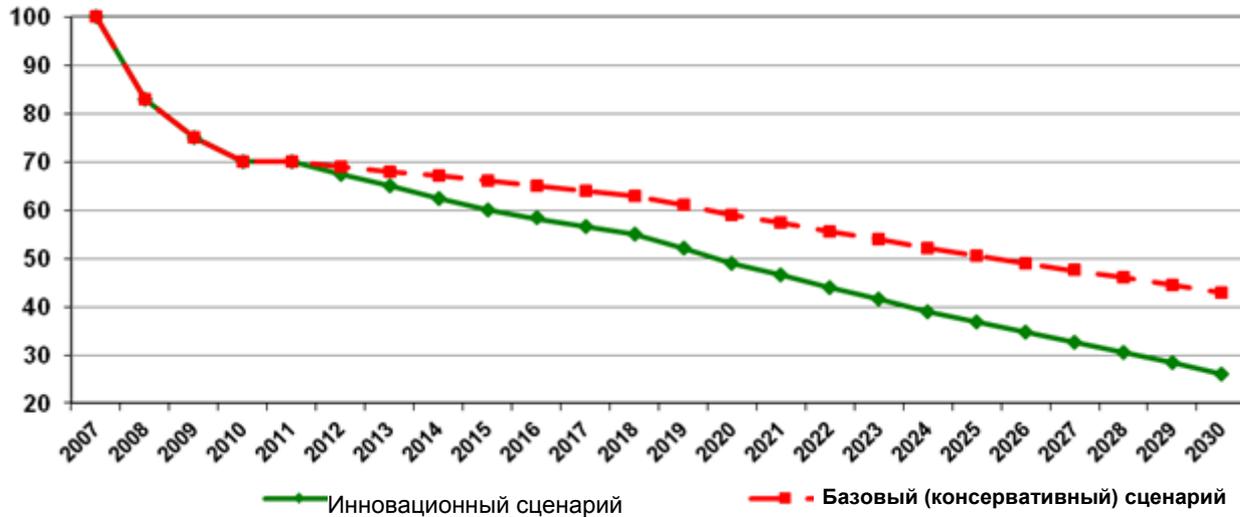
- Предусматривается проведение последовательной политики интеграции транспортных систем в рамках Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России.
- На основных транспортных направлениях предусматривается создание интеллектуальных транспортных систем на основе ГЛОНАСС.



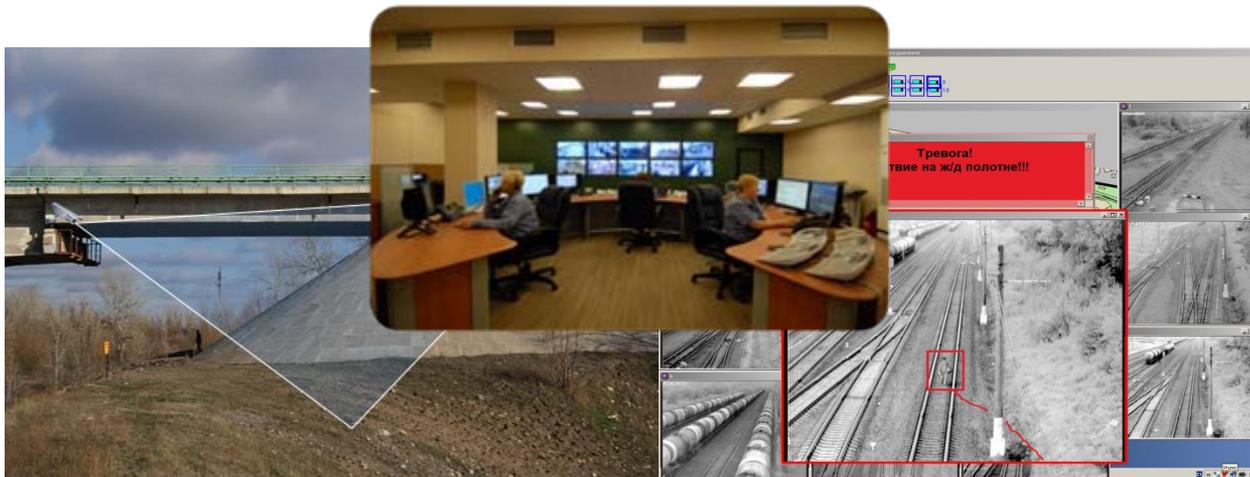


ЦЕЛЬ 5. ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Снижение транспортных рисков на автодорогах (2007 г. = 100%)

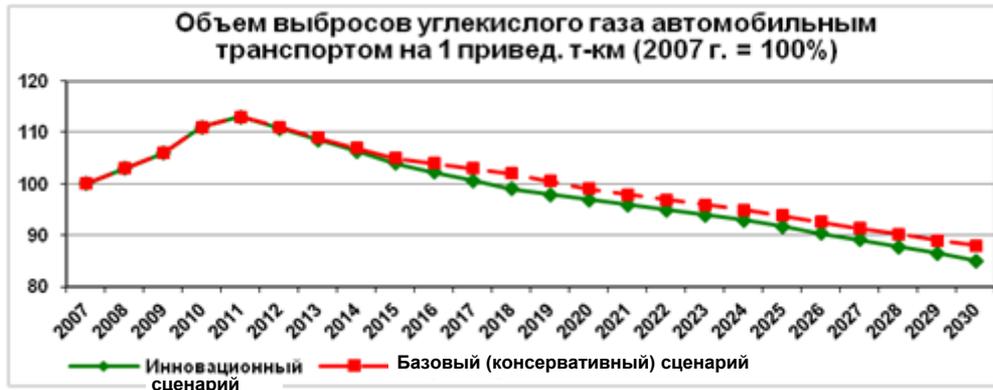


- Ставится целевая задача существенного (в 2,8 раза) снижения транспортных рисков.
- Число погибших за год в ДТП в расчете на 10 тыс. автомобилей должно сократиться на 63 процента.
- Предусматривается развитие технических средств и технологий повышения безопасности движения.
- Будет повышен уровень защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.
- Предусматривается создание государственной комплексной системы управления повышением безопасности на транспорте.
- Дальнейшее развитие системы контроля и надзора на транспорте. Совершенствование системы допуска к транспортной деятельности.





ЦЕЛЬ 6. СНИЖЕНИЕ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ



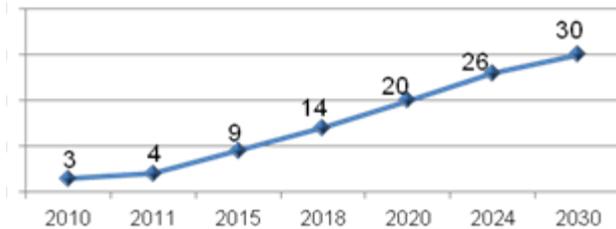
- Целевая установка на радикальный перелом ситуации и снижение выбросов CO₂ от транспортного комплекса до 85% от уровня 2007 года.

- Увеличение доли альтернативных более экологических и экономичных видов топлива на транспорте, расширение использования гибридных двигателей.

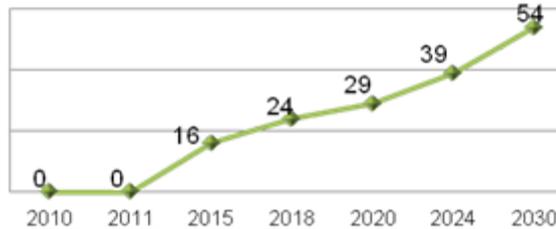
- Предусматривается повышение энергоэффективности транспорта до уровня энергоэффективности транспорта в развитых странах.

- Будет обеспечено более широкое привлечение граждан и организаций к общественной экспертизе и решению вопросов экологической безопасности на транспорте.

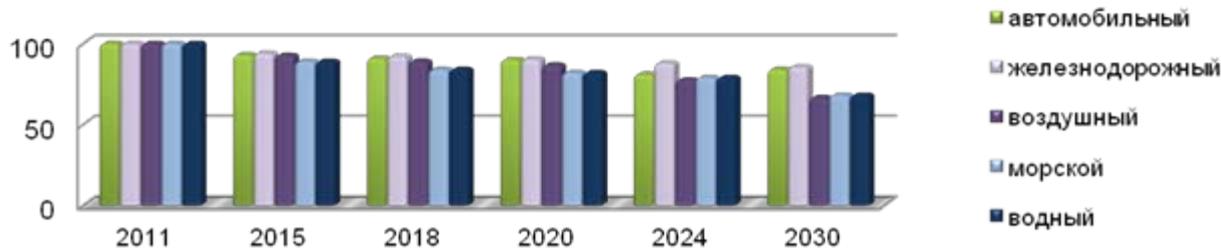
Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств



Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими и водородными двигателями

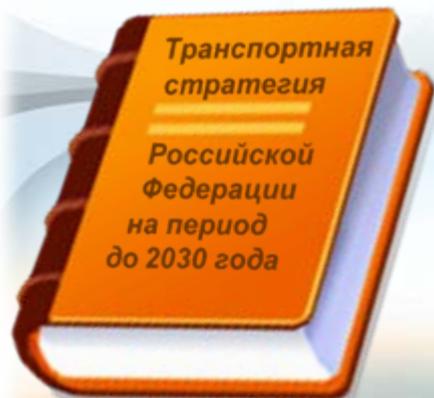


Средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы, выполненной транспортными средствами по видам транспорта (к уровню 2011 года)





ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ НА РУБЕЖЕ 2030 ГОДА



- Станет системообразующей отраслью, темпы развития которой будут опережать темпы роста национальной экономики.
- Выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг.
- Достигнет уровня 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.