**СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПО ОЦЕНКЕ ДОСТИЖЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ**

**И ОЖИДАЕМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ**

(в части показателей, по которым Минтранс России определен ответственным исполнителем)

| **№ п.п.** | **Пункт Нацплана / «дорожной карты»** | **Ответственный исполнитель/****соисполнитель** | **Ключевые показатели/ ожидаемые результаты** | **Анализ и оценка степени достижения ожидаемого результата в 2020 году**  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Подпункт «а» п. 1 Нацплана П. 3 раздела I «дорожной карты» | федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по выработке и реализации государственной политики в установленной сфере деятельности | Обеспечение во всех отраслях экономики Российской Федерации, за исключением сфер деятельности субъектов естественных монополий и организаций оборонно-промышленного комплекса, присутствия не менее трех хозяйствующих субъектов, не менее чем один из которых относится к частному бизнесу | В отношении основных видов деятельности в отраслях экономики, в которых необходимо достижение контрольных показателей реализации Плана мероприятий («дорожной карты») по развитию конкуренции в отраслях экономики Российской Федерации и переходу отдельных сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка на 2018 - 2020 годы сообщаем, что в соответствии с Федеральным планом статистических работ, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 № 671-р, срок предоставления (распространения) предварительной официальной статистической информации пользователям Росстатом по подразделу 1.5.7 «Основные показатели деятельности организаций» ФПСР - 24 июля года, следующего за отчетным годом.В этой связи информация по данному показателю за 2020 год будет направлена в ФАС России дополнительно.Вместе с тем необходимо отметить, что в 2019 году по данным Росстата (подраздел 1.5.7 «Основные показатели деятельности организаций» раздела «Федеральная служба государственной статистики» ЕМИСС, уточненные данные) значение показателя «Количество юридических лиц» (Российская Федерация) по следующим видам деятельности составила:- Строительство автомобильных дорог и автомагистралей всего - 708, в том числе относящихся к частной собственности – 533;- Строительство мостов и тоннелей всего - 33, в том числе относящихся к частной собственности – 26;- Деятельность в области архитектуры и инженерно-технического проектирования; технических испытаний, исследований и анализа всего - 2270, в том числе относящихся к частной собственности – 1599;- Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в междугородном сообщении всего - 19, в том числе относящихся к частной собственности – 2;- Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении всего - 16, в том числе относящихся к частной собственности – 2;- Регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении всего - 575, в том числе относящихся к частной собственности – 156. |
| 2. | Подпункт «в» п. 1 Нацплана П. 3 раздела I «дорожной карты» | федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по выработке и реализации государственной политики в установленной сфере деятельности | Увеличение к 2020 году доли закупок, участниками которых являются только субъекты малого предпринимательства и социально ориентированные некоммерческие организации, в сфере государственного и муниципального заказов не менее чем в 2 раза по сравнению с 2017 годом, а также увеличение отдельными видами юридических лиц объема закупок, участниками которых являются только субъекты малого и среднего предпринимательства, до 18 процентов к 2020 году | В соответствии с Федеральным законом 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» срок составления и размещения в единой информационной системе отчета об объеме закупок у субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций установлен 1 апреля года, следующего за отчетным годом.В этой связи информация по данному показателю за 2020 год будет направлена в ФАС России дополнительно.Вместе с тем необходимо отметить, что в 2019 году в соответствии с отчетом Министерства транспорта Российской Федерации об объеме закупок у субъектов малого предпринимательства и социально-ориентированных некоммерческих организаций за 2019 отчетный год значение показателя «Доля закупок, которые заказчик осуществил у субъектов малого предпринимательства и социально ориентированных некоммерческих организаций в отчетном году, в совокупном годовом объеме закупок, рассчитанном за вычетом закупок, предусмотренных частью 1.1 статьи 30 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» составило 19,81%. |
| **Дорожное строительство** |
| 3. | Абз. 1 п. 4 приложения к НацплануП. 5 раздела I «дорожной карты»  | Минфин России,Минтранс России,ФАС России,Росавтодор,Государственная компания "Российские автомобильные дороги",органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации | сокращение доли закупок, признанных несостоявшимися, с 30 процентов в 2017 году не менее чем на 5 процентов в год. Исключение участия в торгах лиц, входящих в группу лиц, определяемую в соответствии с антимонопольным законодательством. | Информация о доле закупок, признанных в 2020 году несостоявшимися, будет представлена в ФАС России по истечении отчетного года. |
| 4. | Абз. 2 п. 4 приложения к Нацплану | ФАС России,Минтранс России,Росавтодор, | Декартелизация сферы дорожного строительства, в том числе при осуществлении государственных закупок на содержание, ремонт и строительство объектов дорожного хозяйства | Министерство транспорта Российской Федерации не располагает информацией о возникновении картелей при осуществлении закупок Федеральным дорожным агентством и подведомственными ему федеральными казенными учреждениями.Федеральным дорожным агентством распоряжением от 23.01.2019 № 83-р утверждена система внутреннего обеспечения соответствия требованиям антимонопольного законодательства в Федеральном дорожном агентстве.В Государственной компании «Автодор» с 2017 года действует антимонопольная комплаенс-система, направленная на обеспечение соблюдения Государственной компанией и обществами, входящими в группу компаний «Автодор», антимонопольного законодательства и законодательства о закупках в целях предупреждения их нарушения.Государственная компания презюмирует в своей деятельности принципы свободной и честной конкуренции в качестве основополагающих, разделяет позицию о необходимости повышения эффективности закупок в области дорожного хозяйства посредством их декартелизации и, в рамках действующего законодательства Российской Федерации, предпринимает доступные меры по обеспечению соблюдения антимонопольного законодательства и законодательства о закупках при проведении торгов. |
| 5. | П. 6 подраздела 4 раздела I «дорожной карты» | ФАС России,Минтранс России,Росавтодор,ГК «Автодор». | Препятствование возникновению картелей при осуществлении государственных закупок на содержание, ремонт и строительство объектов дорожного хозяйства |
| **Транспортные услуги** |
| 6. | Абз. 1 п. 11 приложения к НацплануП. 26 раздела I «дорожной карты» | Минтранс России,ФАС России | развитие добросовестной конкуренции на рынке грузовых перевозок (автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный виды транспорта) и связанных с ними услуг. | **Автомобильный транспорт**08.12.2020 принят Федеральный закон № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в части принятия мер, направленных на обеспечение неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения. Обеспечение привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за правонарушения, допущенные на территории Российской Федерации, на равных условиях с российскими перевозчиками, также будет способствовать повышению конкурентоспособности российских автотранспортных предприятий.Минтрансом России разработан и внесен 11.12.2020 на рассмотрение в Правительство Российской Федерации проект постановления Правительства Российской Федерации, предусматривающий внесение изменений в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 (далее – проект постановления), в части включения положений о возможности использования при перевозках грузов автомобильным транспортом электронной транспортной накладной наравне с транспортной накладной на бумажном носителе и об организации документооборота электронных транспортных накладных.Внедрение электронной накладной на автомобильном транспорте с целью правомерного заключения договоров на перевозку хозяйствующими субъектами, оптимизации документооборота, исключения из рынка перевозок схем, не предусмотренных законодательством Российской Федерации (посредники, серые перевозчики), увеличения поступлений в бюджет в связи прозрачностью движения товаров, а соответственно повышение конкурентоспособности автотранспортных предприятий за счёт повышения уровня их информатизации.Группой депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации подготовлен проект федерального закона № 639949-7 «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», которым устанавливается требования к регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку грузов, в государственных реестрах перевозчиков грузов за плату и для собственных нужд.Проектом федерального закона предлагается установить особый разрешительный порядок осуществления деятельности по организации перевозок грузов автомобильным транспортом, согласно которому правом на осуществление указанной деятельности будут обладать лишь те юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые включены в соответствующие реестры. Законопроект находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации. Ожидается проведение совещания по его обсуждению.**Железнодорожный транспорт**В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 № 384, потенциально конкурентные и конкурентные виды деятельности выведены из ОАО «РЖД», в том числе путём создания акционерных обществ на базе имущества структурных подразделений ОАО «РЖД». В результате реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации в сфере грузовых перевозок сформирована структура рынка, в рамках которой существуют два сегмента:естественно-монопольный сегмент – перевозка грузов железнодорожным транспортом, представлен перевозчиками, действующими на принадлежащей им инфраструктуре (ОАО «РЖД», ОАО «АК «ЖДЯ»);конкурентный сегмент – услуги по предоставлению грузовых вагонов, контейнеров для перевозок, вагоноремонтная деятельность и деятельность по капитальному ремонту локомотивов и т.д. Наиболее существенные изменения за время реформирования в структуре участников произошли на рынке оперирования грузовыми вагонами. На 01.12.2020 свыше 92,0 % парка грузовых железнодорожных вагонов принадлежит независимым от холдинга «РЖД» частным собственникам. На рынке оперирования грузовыми вагонами функционирует развитый высококонкурентный рынок. Рыночная концентрация в сегменте оперирования с 2003 года неуклонно снижается. Так, например, в сегменте оперирования полувагонами индекс Херфиндаля-Хиршмана снизился с 8013 в 2003 году до 575 в 2015 году и 494 в 2019 году, коэффициент рыночной концентрации в сегменте оперирования полувагонами (CR-3) также снизился с 92,9% в 2003 году до 30,9 и 26,8 в 2015 и 2019 годах соответственно. Коэффициенты рыночной концентрации в сегментах оперирования цистернами и платформами также снизились с 59,6% и 91,1% в 2003 году до 30,4% и 45,5% процентов соответственно в 2019 году.За время реформирования доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте транспорта возросла с 39,5% (84,0% без учёта трубопроводного транспорта) в 2004 году до 45,9% (87,2% без учёта трубопроводного транспорта) в 2019 году и 47,2% (87,1% без учёта трубопроводного транспорта) по итогам 10 месяцев 2020 года. *Справочно: Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте транспорта снизилась с 43,5% в 2004 году до 23,4% в 2019 году, а по итогам 10 месяцев 2020 года возросла до 25,3%.***Воздушный транспорт**В сфере грузовых перевозок воздушным транспортом сформировался конкурентный рынок транспортных услуг.Объемы перевезенных грузов и почты в 2020 году практически сохранились на уровне аналогичного периода прошлого года и оцениваются в 1,08 млн тонн.Лидерами отрасли в данном сегменте являются: «ЭйрБриджКарго» (46% от общего объема перевезенного груза и почты), ПАО «Аэрофлот» (14%), «Скай Гейтс Эйрлайнс» (7%) и Акционерное общество «Авиакомпания «Сибирь» (5%).По данным Росавиации в 2020 году перевозки грузов воздушным транспортом осуществляли 34 крупных и средних предприятия.**Водный транспорт**Перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с законодательством Российской Федерации не относятся к услугам субъектов естественных монополий.Тарифы на перевозку грузов (провозная плата) устанавливаются перевозчиками в рамках договорных отношений.Однако, в последнее время наблюдается негативная тенденция оттока массовых грузов с внутреннего водного транспорта на наземные виды транспорта. Существующие схемы перевозок массовых грузов, несмотря на расположение добывающих предприятий на берегу реки или в непосредственной близости от нее, зачастую создаются без участия внутреннего водного транспорта.Уход традиционных для речного флота массовых грузов обусловлен такими объективными факторами, влияющими на конкурентоспособность внутреннего водного транспорта, как капиталоемкость судоходной деятельности и сезонность эксплуатации флота, наличие лимитирующих участков, препятствующих увеличению пропускной способности внутренних водных путей.Кроме того, одной из причин сокращения перевозок инертных материалов внутренним водным транспортом является нестабильность рынка потребления.В условиях ограниченной пропускной способности автомобильных и железных дорог наиболее полное использование потенциала внутренних водных путей может стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной составляющей в цене товара, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду.Для повышения привлекательности услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей необходимо решить ряд задач, включая разработку научно обоснованных механизмов, направленных на привлечение грузопотоков на внутренний водный транспорт с учетом его стратегических преимуществ, включение внутреннего водного транспорта в логистические цепи доставки грузов, развитие мультимодальных перевозок с участием внутреннего водного транспорта на основе использования мер государственного регулирования и государственной поддержки.Правительство Российской Федерации с 2011 года последовательно проводило политику по прекращению государственного регулирования услуг, оказываемых субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в морских портах Российской Федерации. В последние годы наблюдается устойчивый рост перевалки экспортно-импортных грузов в морских портах Российской Федерации. Прирост общего объема перевалки грузов через морские порты Российской Федерации был обеспечен за счет активного развития портовых мощностей, железнодорожной инфраструктуры на подходах к ним, привлечения инвестиций. Статистика наличия увеличения портовых мощностей и их загрузки в разрезе бассейнов и видов грузов позволяет говорить о развитии конкуренции в портах.Можно также говорить о наличии устойчивой внутривидовой и межвидовой конкуренции и на рынке услуг в речных портах Российской Федерации.Речные порты Российской Федерации, как правило, расположены в транспортных узлах с развитой системой железных дорог и автомагистралей.С развитием автодорожной и железнодорожной инфраструктуры в настоящее время на территории Российской Федерации сложилась конкурентная среда в сфере оказания погрузочно-разгрузочных услуг хозяйствующими субъектами различных видов транспорта.Кроме того, на территории крупных речных портов деятельность по обслуживанию судов, иных транспортных средств, а также пассажиров осуществляют многочисленные хозяйствующие субъекты. Территориально порты и отдельно стоящие причалы могут располагаться в непосредственной близости и оказывать аналогичные услуги, такие как предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта, обеспечение лоцманской проводки судов (внутрипортовая проводка), комплексное обслуживание флота, слуги буксиров, погрузка и выгрузка грузов, хранение грузов, обслуживание пассажиров.В целях стимулирования перехода сферы естественной монополии в состояние конкурентного рынка в отношении субъектов естественных монополий в морских и речных портах постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 № 1923 (далее – постановление № 1923) «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», из перечня услуг в морских портах, цены на которые регулируются государством, исключены обеспечение лоцманской проводки судов, предоставление причалов, погрузка, выгрузка (кроме перевалки нефти и нефтепродуктов, поступающих в порты по нефтепроводам и нефтепродуктопроводам), хранение грузов, услуги буксиров, обслуживание пассажиров, также из перечня услуг в речных портах исключены предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта, обеспечение лоцманской проводки судов (внутрипортовая проводка), комплексное обслуживание флота, услуги буксиров, погрузка и выгрузка грузов, хранение грузов, обслуживание пассажиров.С принятием постановления № 1923 мероприятия в рамках развития конкуренции в морских и речных портах не завершены.Необходимо проведение актуализации реестра субъектов естественных монополий в части исключения из него операторов морских терминалов, оказывающих в морских портах услуги по предоставлению причалов, погрузке, выгрузке и хранению грузов, а также предприятий, оказывающих услуги в морских и речных портах, в отношении которых прекращено государственное ценовое регулирование. |
| 7. | Абз. 2 п. 11 приложения к Нацплану |  | Дальнейшее развитие институтов взаимодействия государства и бизнеса (в том числе в рамках совета рынка транспортных услуг). | В соответствии с Концепцией создания и развития механизмов общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.09.2013 № 1689-р, в рамках формирования механизма общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий в сфере транспорта и обеспечения баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара (работы, услуги) для потребителей, при Правительственной комиссии по транспорту создан и функционирует Совет потребителей по вопросам деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и его дочерних зависимых обществ.Целью деятельности Совета является доведение до сведения Правительственной комиссии по транспорту, ФАС России, Минтранса России, Росжелдора и других органов исполнительной власти позиции потребителей по инвестиционной программе ОАО «РЖД», формированию системы ключевых показателей эффективности деятельности организации, сбалансированной тарифной политики, обеспечению доступности предоставляемых услуг со стороны организации в интересах существующих и будущих потребителей, предложений по эффективному функционированию мощностей и объектов транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. Взаимодействие Совета потребителей основано на исполнении решений Правительственной комиссии по транспорту, поручений и запросов Аппарата Правительства Российской Федерации, Минтранса России, Росжелдора и ФАС России. Члены Совета потребителей принимают участие в совместных совещаниях и мероприятиях, проводимых федеральными органами исполнительной власти, Экспертным советом при Правительстве Российской Федерации, РСПП, участвуют в работе Правления ФАС России. Проводятся очные, очно-заочные заседаний Совета потребителей с приглашением представителей ФОИВ, на которых обсуждаются проблемы транспортной отрасли и формируются рекомендации по их решению. |
| 8. | Пп. 27 п. 4 раздела I «дорожной карты» | Минтранс России,ФАС России | Развитие институтов взаимодействия государства и бизнеса (в том числе в рамках институционализации Совета потребителей по вопросам деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и его дочерних зависимых обществ и формирование на его базе совета рынка железнодорожных перевозок) |
| 9. | Абз. 3 п. 11 приложения к Нацплану |  | Развитие электронных систем транспортных услуг, в том числе для малого и среднего бизнеса, которые предоставляются организациями в сфере транспорта, не являющимися субъектами естественных монополий, и (или) в отношении которых не применяется ценовое регулирование, в том числе путем запуска в эксплуатацию электронной торговой площадки по перевозкам грузов, и формирование рыночных индикаторов на цены. Контроль уровня экономической концентрации в сфере грузового транспорта. | На повышение доступности услуги по предоставлению вагонов под перевозки направлена работа Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП).ЭТП ГП это современный электронный сервис с публичными и транспарентными условиями функционирования, обеспечивающий максимально удобную деловую среду для получения комплексных перевозочных услуг, что позволяет существенно улучшить качественные условия ведения предпринимательской деятельности.ЭТП ГП концептуально создана для оперативной и низкозатратной организации перевозок грузов по заказам предприятий малого и среднего бизнеса.Функционал ЭТП ГП постоянно совершенствуется и диверсифицируется прежде всего с учетом предложений клиентов (например, в части возможности формирования скидок на групповые и маршрутные перевозки, оформленных на ЭТП ГП, планируется реализация дифференцированного подхода к ценообразованию с учетом вида отправки). По информации ОАО «РЖД» пользователями ЭТП ГП являются более 6000 пользователей услуг железнодорожного транспорта (рост к прошлому году +1200).К платформе присоединились 97 поставщиков услуг (рост к прошлому году  +29), среди которых:- 82 оператора;- 8 стивидорных компании;- 3 терминально-складских оператора, в том числе Терминально-складская дирекция ОАО РЖД. Для поставщиков (операторов подвижного состава, операторов припортовых терминалов) разработано интерфейсное взаимодействие ЭТП ГП с поставщиками услуг. Реализовано программное обеспечение «Облачного сервиса» для поставщиков (операторов, портов, терминалов) по реализации услуг на ЭТП ГП. Благодаря этому поставщикам не требуется нести дополнительные затраты на собственную информатизацию.В 2020 году на ЭТП ГП были размещены вагоны таких операторов подвижного состава как АО «ПГК», АО «СУЭК», АО «ФГК», ООО «Грузовая компания».  |
| 10. | Абз. 6 п. 11 приложения к НацплануП. 28 раздела I «дорожной карты» | Минтранс России,ФАС России | Комплексное развитие межрегиональных и муниципальных перевозок различными видами транспорта (развитие межвидовой конкуренции пассажирских перевозок). | **Автомобильный транспорт**Законодательством Российской Федерации создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в городском, пригородном и межмуниципальном сообщениях отнесены к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления (Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ«Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»). Органы государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления с учетом территориальных особенностей (архитектурно-планировочных, климатических и др.), а также возможностей региональных и местных бюджетов, определяют направления развития тех или иных видов пассажирского транспорта общего пользования.Законом № 220-ФЗ был систематизирован организационный аспект деятельности по перевозке пассажиров.В частности, Законом № 220-ФЗ устанавливаются правила построения и оптимизации маршрутной сети, ключевых показателей использования существующей транспортной сети в рамках документа планирования, поскольку согласно статье 3 Закона № 220-ФЗ документ планирования является нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающим перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых отнесена к компетенции соответственно уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления. В целях определения единых подходов, основных направлений и конкретных мероприятий по развитию регулярных перевозок на среднесрочную перспективу Минтрансом России утверждены Методические рекомендации по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее соответственно – Методические рекомендации, Документ планирования) (опубликовано на официальном интернет-сайте Минтранса России 30.06.2020: https://mintrans.gov.ru/documents/10/10574). Методические рекомендации предназначены для использования при разработке документа планирования, носят рекомендательный характер и не являются нормативным правовым актом.Документ планирования служит непосредственным основанием для проведения конкурсов и заключения контрактов на выполнение перевозок, установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок, изменению вида регулярных перевозок.При этом главной целью планирования и организации регулярных перевозок пассажиров в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях, в том числе являются:обеспечение эффективного мультимодального взаимодействия всех видов транспорта и «безбарьерности» транспортных связей, в том числе в транспортных узлах и пересадочных пунктах; снижение совокупных издержек общества, связанных с обеспечением мобильности населения, включающих: - прямые эксплуатационные затраты (в том числе на содержание транспортной инфраструктуры и работу транспортных средств, включая автотранспорт, принадлежащий населению);- затраты времени населения на передвижения;- ущерб от дорожно-транспортных происшествий;- ущерб от загрязнения окружающей среды. |
| 11. | Абз. 7 п. 11 приложения к Нацплану | Минтранс России | Разработка баланса межвидовой конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок (включая внутренний водный, железнодорожный транспорт и трубопроводный транспорт) | Минтрансом России создан транспортно-экономический баланс Российской Федерации (далее – ТЭБ). ТЭБ формируется в Информационно-аналитической системе регулирования на транспорте Министерства транспорта Российской Федерации (АСУ ТК) в виде функциональной задачи на основании официальных статистических данных Росстата, ведомственной статистики федеральных органов исполнительной власти, официально публикуемых Минэкономразвития России параметров и сценарных условий социально-экономического развития Российской Федерации. ТЭБ содержит фактические и прогнозные объемы и корреспонденции грузовых перевозок между субъектами Российской Федерации железнодорожным, автомобильным, внутренним водным и морским транспортом по различным родам грузов. ТЭБ рассчитывается с периодичностью раз в год. Результаты анализа данных ТЭБ используются для оценки сбалансированности развития на региональном уровне транспортной инфраструктуры и перспектив ее развития. В целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Указа Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» и достижения национальных целей развития страны, основные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры реализуются в рамках Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и федеральных проектов в сфере транспорта: «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», которые включают в себя перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры с высокой степенью детализации.Внесение изменений в национальные и федеральные проекты, включение в них новых мероприятий осуществляется в соответствии с «Методикой ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года», утвержденной протоколом № 1 от 29.01.2019 Правительственной комиссии по транспорту. Пунктом 86 плана реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 № 3227-р (далее – СПР) предусмотрено внесение изменений в указанную методику в части учета параметров долгосрочного и среднесрочного прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации с учетом средне- и долгосрочных прогнозов объемов грузовых перевозок по видам транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации и страныв целом. Пунктом 99 плана реализации СПР предусмотрена подготовка средне-и долгосрочных прогнозов объемов грузовых и пассажирских перевозок по видам транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации и страны в целом в соответствии со сценариями социально-экономического развития Российской Федерации.В связи с этим для корректировки методики и подготовки вышеуказанных прогнозов требуется более оперативное формирование прогнозов грузовых перевозок с высокой степенью детализации на уровне географических границ грузовых районов, в пределах которых имеющиеся и прогнозируемые грузовые потоки оказывают наибольшее влияние на объекты инфраструктуры, планируемые к созданию (модернизации).С учетом вышеизложенного в 2021-2022 году запланированы работы для обеспечения ежеквартального формирования ТЭБ в разрезе грузовых районов и апробации на опытном полигоне, а также подготовка средне- и долгосрочных прогнозов объемов грузовых и пассажирских перевозок по видам транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации и страны в целом в соответствии со сценариями социально-экономического развития Российской Федерации. Указанные инструменты могут использоваться при анализе межвидовой конкуренции в сфере транспорта. |