

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

Отчетный период: 2020 год

Москва  
2021 г.

## Содержание доклада о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

### 1. Общая информация о Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Транспортная стратегия)

№ п/п	Содержание раздела
1.1	Наименование отраслевого документа стратегического планирования: <b>Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года</b>
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: <b>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжений Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р и от 12 мая 2018 г. № 893-р)</b>
1.3	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): <b>Министерство транспорта Российской Федерации</b>
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: <b>Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)</b> <b>Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)</b> <b>Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)</b> <b>Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)</b> <b>Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)</b>
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: <b>2020 год</b>

### 2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p style="text-align: center;"><b><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p>В 2020 году Министерство транспорта Российской Федерации продолжало реализацию положений Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204), Указа Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» (далее – Указ № 474), Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, одобренного на заседании Правительства Российской Федерации 23 сентября 2020 г., проекта Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжений Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р и от 12 мая 2018 г. № 893-р), государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 (далее – государственная программа «РТС»), других государственных программ Российской Федерации.</p> <p>Для обеспечения достижения национальных целей развития Российской Федерации, предусмотренных Указом № 474, были подготовлены новые редакции паспортов национальных проектов «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024</p>

года» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (протокол заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 29 октября 2020 г. № 11), ведомственных проектов, ведомственных целевых программ.

В 2020 году важнейшим внешним фактором, определившим работу транспортного комплекса Российской Федерации, стала пандемия COVID-19. В результате такие последствия как закрытие границ и введенные внутренние ограничения на перемещения граждан, волатильность на мировых сырьевых рынках, сокращение деловой активности, сжатие спроса на товары и услуги, включая транспортные, оказали значительное влияние на транспортный комплекс.

В отчетном году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется обеспеченными статистическими данными и рассчитанными фактическими значениями по 113 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2020 году по Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» демонстрирует положительную динамику развития транспортной отрасли Российской Федерации в части формирования единого транспортного пространства.

Из 32 показателей по данной группе 43,8 % превышают установленные Транспортной стратегией целевые уровни. Особенно высокими темпами роста характеризуется индикаторы строительства новых автомобильных дорог общего пользования, в том числе регионального значения.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 Транспортной стратегии составил 95,85 %.

Анализ уровня достижения целевых индикаторов в 2020 году по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» демонстрирует, что из 18 индикаторов по данной цели 10 индикаторов превышают целевые значения. Высокие темпы роста достигнуты по показателям обновления подвижного состава на 189,52 % выполнен целевой индикатор по снижению среднего возраста парка грузовых железнодорожных вагонов.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии составил 104,62 %.

Анализ достижения целевых индикаторов по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» демонстрирует в 2020 году повышение уровня достижения указанной Цели для 4 индикаторов из 23. Наиболее значимым является высокий уровень индикатора «Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования», который составил 214,17 %.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 в 2020 году составил 76,7 %.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2020 году по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» показывает недостаточный уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 4 составил 73,58 %. Основной причиной стало снижение объемов международной торговли, международных перевозок вследствие пандемии COVID-19.

Анализ динамики достижения целевых индикаторов в 2020 году по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» показывает высокий уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 составил 127,66 %. 8 из 14 индикаторов превысили целевые показатели, что говорит о своевременном выполнении транспортной отраслью требований законодательства, направленных на обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры и населения.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2020 году по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» демонстрирует выполнение и превышение целевых значений по 7 индикаторам из 12. Вместе с тем интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 6 составляет 94,75 %, что говорит о положительной динамике проводимых мер по повышению уровня экологичности транспорта.

Основные итоги производственной деятельности транспортного комплекса в 2020 году

По уточненным данным Росстата объем перевозок грузов по транспортному комплексу в 2020 году составил 6,9 млрд тонн (95 % к уровню предыдущего года). Снижение показателя к уровню 2019 года обусловлено сокращением объема грузоперевозок автомобильным (на 336,7 млн тонн) и железнодорожным транспортом (на 39,3 млн тонн) в связи с влиянием ограничительных мер в условиях пандемии COVID-19.

Объем грузооборота по транспортному комплексу в 2020 году снизился на 56,4 млрд т-км (1,9 %) по сравнению с 2019 годом и составил 2,9 трлн т-км. Отрицательная динамика показателя в основном вызвана снижением объема грузооборота железнодорожного транспорта.

Коммерческий грузооборот составил в 2020 году 2,8 трлн т-км (97,2 % к уровню 2019 года), объем коммерческих перевозок грузов – 2,8 млрд тонн (95,9 %).

В 2020 году объем перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования составил 1366,4 млн тонн (97,2 % к уровню аналогичного периода 2019 года), грузооборот – 2544,8 млрд т-км (97,8 % соответственно).

По итогам 2020 года транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом составили 830,9 тыс. ДФЭ (в двадцатифутовом эквиваленте), что выше уровня 2019 года на 34,4 %.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом составил в 2020 году 5398,6 млн тонн (94,1 % к уровню 2019 года), грузооборот – 271,5 млрд т-км (98,6 %), коммерческие перевозки грузов – 1441,9 млн тонн (94,5 %), коммерческий грузооборот – 149,7 млрд т-км (98,6 %).

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2020 году составил 108,9 млн тонн (рост на 0,7 % к уровню 2019 года), грузооборот – 64,8 млрд т-км (снижение на 1,6 % к уровню 2019 года). На фоне стабилизации перевозок грузов в 2020 году, объемы доставки грузов внутренним водным транспортом по отправлению в районы Крайнего Севера снизились к 2019 году на 4,8 % и составили 17,6 млн тонн, в том числе нефти и нефтепродуктов отправлено 1,5 млн тонн (-8,2 % к 2019 году), сухогрузов – 14,6 млн тонн (-5 %), что обусловлено сокращением в условиях пандемии объема пассажирских перевозок, приостановлением деятельности обслуживающих предприятий и другими следствиями снижения экономической активности.

Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах составили в 2020 году 123,6 млн тонн (97,7 % к уровню 2019 года). Перевалка сухогрузов в 2020 году составила 117,2 млн тонн (98,2 % к уровню 2019 года), наливных грузов – 6,4 млн тонн (89,6 %).

Морским транспортом в 2020 году перевезено 24,7 млн тонн (106,5 % к уровню 2019 года). Грузооборот морского транспорта в 2020 году составил 42,5 млрд т-км (104,1 % к уровню 2019 года). В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 2020 году морским транспортом отправлено 8,41 млн тонн грузов (110,5 % к уровню 2019 года).

Грузооборот морских портов России за 2020 год сократился на 2,3 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 820,9 млн тонн. Объем перевалки сухогрузов составил 404,7 млн тонн (+7,6 % к уровню 2019 года), наливных грузов – 416,2 млн тонн (-10,3 %). Сокращение объемов перевалки наливных грузов вызвано снижением перевозок сырой нефти на 14,8 %, нефтепродуктов – на 4,8 %, что обусловлено в основном высокой волатильностью биржевых цен на нефть и общемировым снижением потребления топлива.

При этом объемы перевалки внешнеторговых российских грузов в морских портах Балтии, Украины и Финляндии благодаря продолжающейся работе по переключению грузопотоков на российские порты сокращались еще более высокими темпами и составили в 2020 году 29,6 млн тонн, в том числе сухогрузов 28,9 млн тонн (-35,1 % к 2019 году), наливных грузов – 0,7 млн тонн (-47,6 % соответственно). В результате доля объема перевалки российских грузов в 2020 году в направлении портов стран Балтии, Украины и Финляндии составила 3,83 % от общего объема (в 2004 году доля достигала 20,1 %).

Объем коммерческих перевозок грузов воздушным транспортом составил в 2020 году 1,17 млн тонн (101,9 % к уровню 2019 года), грузооборот – 7,11 млрд т-км (96,2 % соответственно).

Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизился на 25,5 % и составил 13 073,3 млн человек, пассажирооборот транспорта общего пользования снизился на 42,4 % и составил 360,8 млрд пасс.-км.

Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в 2020 году составил 872 млн человек (72,8 % к уровню 2019 года), пассажирооборот – 78,13 млрд пасс.-км (58,6 % соответственно).

В 2020 году объем перевозок пассажиров по Московскому центральному кольцу составил 115,3 млн человек (78,1 % к уровню 2019 года).

В 2020 году объем перевозок пассажиров поездами «Сапсан» составил 3,5 млн человек (62,1 % к уровню 2019 года).

В 2020 году внутренним водным транспортом выполнен пассажирооборот в размере 0,23 млрд пасс.-км (41,9 % к уровню 2019 года), объем перевозок пассажиров составил 7,72 млн человек (69,8 % соответственно).

На морском транспорте объем перевозок составил 4,6 млн человек (76,4 % к уровню 2019 года), пассажирооборот – 0,032 млрд пасс.-км (63 %).

Объем перевозок пассажиров на воздушном транспорте за 2020 год составил 69,2 млн человек (54 % к уровню 2019 года), при этом 56,2 млн человек (около 81 % от общего объема перевозок) составляет объем перевозок на внутренних воздушных линиях. Пассажирооборот в 2020 году составил 153,5 млрд пасс.-км (47,5 % к уровню 2019 года).

В 2020 году по сравнению с 2019 годом пассажирооборот на внутренних воздушных линиях снизился на 22,3 %, а объем перевозок пассажиров – на 23,1 %.

В 2020 году аэропорты обслужили 129,6 млн человек (58,7 % к уровню 2019 года).

Объем перевозок пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом общего пользования за 2020 год составил 7399,3 млн человек (71,4 % к уровню 2019 года), пассажирооборот – 80,4 млрд пасс.-км (70,9 % соответственно).

	<p>На метрополитене перевезено 3065,8 млн человек (88,8 % к уровню 2019 года), пассажирооборот составил 42,57 млрд пасс.-км (89,7 % соответственно).</p> <p>Объем перевозок пассажиров трамвайным транспортом за 2020 год составил по оценке, 900,7 млн человек (72,6 % к уровню 2019 года), пассажирооборот – 2,77 млрд пасс.-км (72,6 % соответственно).</p> <p>Объем перевозок пассажиров троллейбусным транспортом за 2020 год составил по оценке, 750,3 млн человек (65,4 % к уровню 2019 года), пассажирооборот – 2,75 млрд пасс.-км (65,4 % соответственно).</p> <p>Экспорт услуг транспортного комплекса за 2020 год составил 13,2 млрд долларов США, что ниже уровня 2019 года на 24,8 %.</p> <p>Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса в 2020 году составила 1,9 млн человек (101 % к уровню 2019 года).</p> <p>Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта в 2020 году составил 102,2 % к уровню 2019 года, в том числе на автомобильном транспорте – 103,8 %, воздушном – 95,9 %, железнодорожном – 103,5 % на перевозку пассажиров поездами дальнего следования в регулируемом секторе, 103,0 % на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, городском электрическом транспорте – 104,9 %.</p> <p>Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) в 2020 году к уровню 2019 года составил 105 %, в том числе на железнодорожном транспорте – 103,5 %, морском – 104 %, внутреннем водном – 100,3 %, автомобильном – 99,1 % и воздушном транспорте – 135 %.</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2020 году составило 1204,4 млрд рублей или 90 % от предусмотренных назначений. Объем финансирования из федерального бюджета государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2020 году составил 1131,5 млрд рублей.</p> <p>Итоги реализации в 2020 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 6 «Крупные инвестиционные проекты» к Транспортной стратегии, подробно представлены в Приложении 4 к настоящему докладу.</p>
2.1.1	<p style="text-align: center;"><b><u>Аналитические материалы по оценке уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период реализации Транспортной стратегии</u></b></p> <p>Для управления реализацией Транспортной стратегии в 2020 году проводился анализ уровня и динамики достижения целей стратегии по годам ее реализации. Целью анализа является формирование аналитических оценок уровня достижения заданных значений целевых индикаторов, выявление тенденций достижения целевых индикаторов и проблемных участков.</p> <p>С использованием оценок уровня и динамики достижения целей стратегии был выполнен приведенный в разделе 4 анализ факторов, повлиявших на ход реализации стратегии, а также причин отклонений с целью выработки предложений по мерам, направленным на достижение запланированных результатов.</p> <p>Анализ уровня и динамики достижения целевых индикаторов обеспечивает предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии для формирования решений по корректировке мер, направленных на ее реализацию.</p> <p>Для анализа уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период по каждому индикатору вычисляются следующие оценки:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде;</li> <li>2) оценка динамики (темпов) достижения целевых значений индикаторов.</li> </ol>

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

В 2020 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 113 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями. На рисунке 2.1. приведены сведения об уровне достижения индикаторами целей Транспортной стратегии, то есть каждому цветовому блоку по каждой цели соответствует количество индикаторов, уровень достижения которых находится в соответствующем интервале значений: свыше 100 %, от 90 до 100 %, от 70 до 90 %, от 50 до 70 % и менее 50 %.

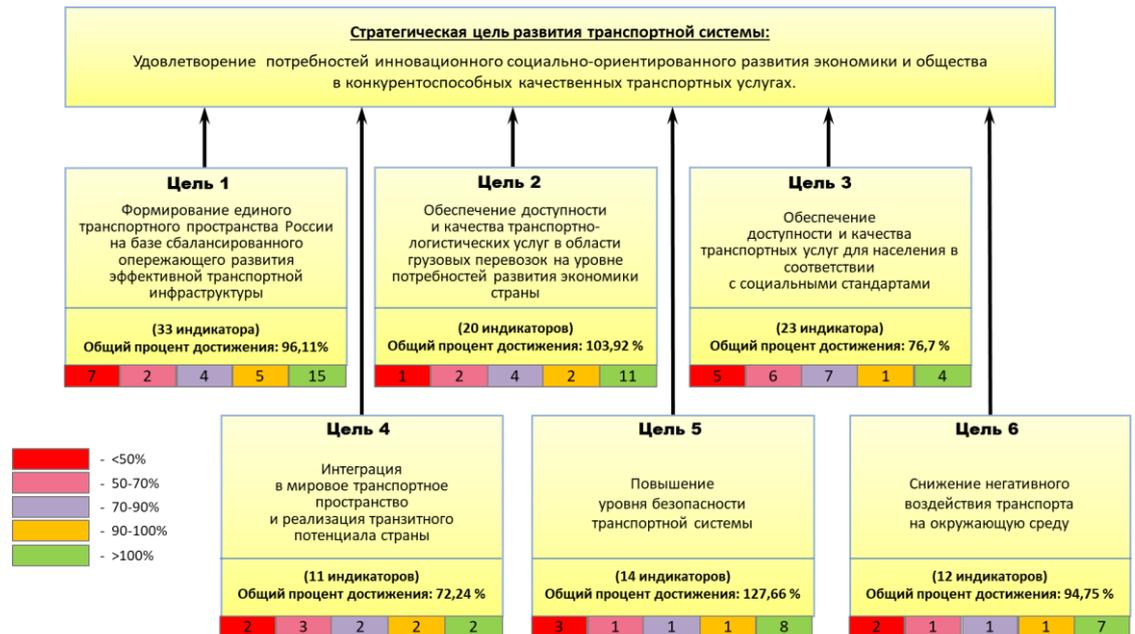


Рисунок 2.1. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии

Общий уровень достижения индикаторов по Цели 1 (96,11 %), Цели 3 (76,7 %), Цели 4 (72,24 %), Цели 5 (127,66 %), Цели 6 (94,75 %) определяется с учетом воздействия пандемии коронавируса COVID-19.

Для отображения в данном разделе оценок уровня достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде ниже используются графические лепестковые диаграммы, построенные по индикаторам каждой цели стратегии. На каждом луче лепестковой диаграммы показан фактически достигнутый процент достижения определенного индикатора в истекшем периоде, что позволяет наглядно сопоставить уровень достижения целевых индикаторов разной размерности. На этой же диаграмме приведены значения динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов в текущем году по сравнению с предыдущим годом в виде круговой столбчатой диаграммы, расположенной радиально по всей окружности лепестковой диаграммы. При этом положительные значения динамики отображены на круговой столбчатой диаграмме в виде радиально расположенных столбцов зеленого цвета, отрицательные – в виде столбцов красного цвета.

Значение оценок динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов вычисляются как разность оценок уровня (процента) достижения индикаторов в 2020 году и 2019 году. Если эта разность положительна, то темпы достижения соответствующего индикатора в отчетном 2020 году возрастают

по сравнению с предыдущим годом и изображаются на круговой диаграмме зеленым цветом, если отрицательна, то темпы снижаются и отображаются на диаграмме красным цветом.

Оценки динамики изменения темпов достижения целевых индикаторов в текущем году по сравнению с предыдущим годом представляются также в виде графических линейчатых диаграмм, приведенных ниже в данном разделе по каждой цели стратегии. Такие диаграммы описывают динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году, то есть диаграмма описывает динамику темпов достижения заданных значений индикаторов.

На приведенных ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2020 году по сравнению с 2019 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых еще не достигнуты.

На линейчатой диаграмме в ее левой части приведены также оценки темпов изменения значений индикаторов, которые уже достигнуты (см. признак для каждого индикатора на диаграмме: достигнут/не достигнут). Такие оценки для индикаторов, значения которых уже достигнуты, но темпы прироста которых снизились в 2020 году, показаны голубым цветом в левой части диаграммы. Эта информация носит справочный характер, поскольку снижение темпов прироста в данном случае не является негативным фактором и не столь существенно для индикаторов, значения которых уже достигнуты.



Таблица 2.1.  
Уровень достижения индикаторов по Цели 1 за 2020 год

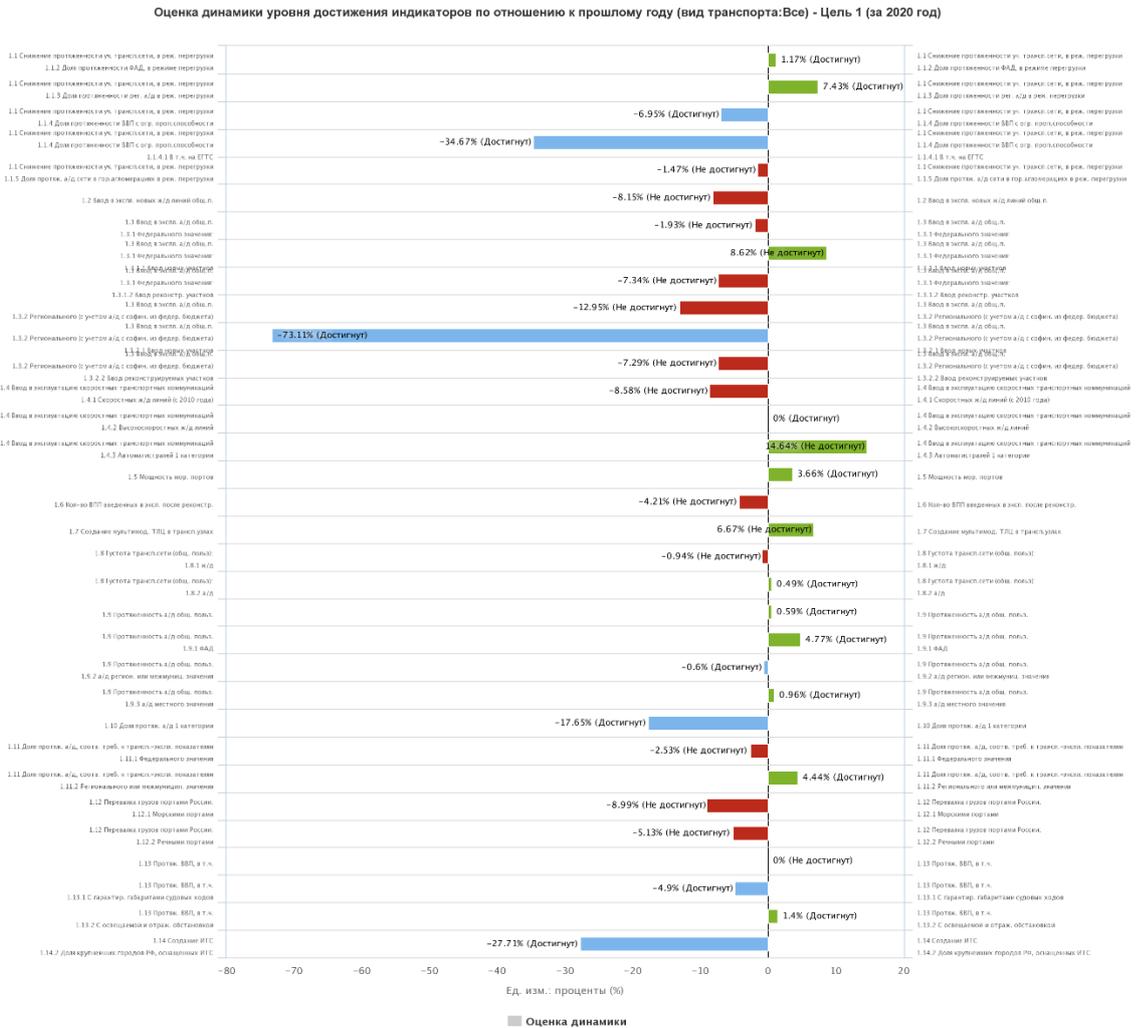
Шифр	Индикатор	2020 год
1.1.2	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	125,84 %
1.1.3	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	144,86 %
1.1.4	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	104,66 %
1.1.4.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей В том числе на Единой глубоководной системе европейской части России	26,67 %
1.1.5	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	84 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	24,28 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения:	52,77 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения: Ввод новых участков	74 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения: Ввод реконструируемых участков	40,75 %
1.3.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета)	77,48 %
1.3.2.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) Ввод новых участков	269,59 %
1.3.2.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) Ввод реконструируемых участков	40,17 %

1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года) Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	50,02 %
1.4.2	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Высокоскоростных железнодорожных линий	0 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года) Автоматрагстралей	95,07 %
1.5	Мощность морских портов	103,58 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	25,87 %
1.7	Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	6,67 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования) Железные дороги	98,08 %
1.8.2	Густота транспортной сети (общего пользования): Автомобильные дороги	169,85 %
1.9	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	120,26 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	110,22 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	101,67 %
1.9.3	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги местного значения	133,49 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	162,21 %
1.11.1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: федерального значения	99,47 %
1.11.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Регионального или межмуниципального значения	127,22 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России Морскими портами	93,39 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России Речными портами	75,18 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	99,9 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов	108,19 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе с освещаемой и отражательной обстановкой	108,96 %
1.14.2	Создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на федеральных трассах: Доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации	217,39 %
<b>Общий процент достижения по 33 индикаторам по Цели 1 (за 2020 год)</b>		<b>96,11 %</b>

Ниже на рисунке 2.3. приводится линейчатая диаграмма, описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году. Диаграмма описывает таким образом динамику темпов достижения заданных значений индикаторов.

На приведенных здесь и ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2020 году по сравнению с 2019 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых еще не достигнуты.

На линейчатой диаграмме в ее левой части приведены также оценки темпов изменения значений индикаторов, которые уже достигнуты (см. признак для каждого индикатора на диаграмме: достигнут/не достигнут). Такие оценки для индикаторов, значения которых уже достигнуты, но темпы прироста которых снизились в 2020 году, показаны голубым цветом в левой части диаграммы. Эта информация носит справочный характер, поскольку снижение темпов прироста в данном случае не является негативным фактором и не столь существенно для индикаторов, значения которых уже достигнуты.



**Рисунок 2.3.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2020 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.2

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1  
за 2020 год по отношению к 2019 году

Шифр	Индикатор	2020 год
1.1.2	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	1,17 %
1.1.3	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	7,43 %
1.1.4	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	-6,95 %
1.1.4.1	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей В том числе на Единой глубоководной системе европейской части России	-34,67 %
1.1.5	Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	-1,47 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	-8,15 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения:	-1,93 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения: Ввод новых участков	8,62 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) федерального значения: Ввод реконструируемых участков	-7,34 %
1.3.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета)	-12,95 %
1.3.2.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) Ввод новых участков	-73,11 %
1.3.2.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года) регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) Ввод реконструируемых участков	-7,29 %

1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года) Скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	-8,58 %
1.4.2	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года): Высокоскоростных железнодорожных линий	0 %
1.4.3	Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года) Автомагистралей	14,64 %
1.5	Мощность морских портов	3,66 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	-4,21 %
1.7	Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	6,67 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования) Железные дороги	-0,94 %
1.8.2	Густота транспортной сети (общего пользования): Автомобильные дороги	0,49 %
1.9	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	0,59 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	4,77 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-0,6 %
1.9.3	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги местного значения	0,96 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	-17,65 %
1.11.1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: федерального значения	-2,53 %
1.11.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: Регионального или межмуниципального значения	4,44 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России Морскими портами	-8,99 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России Речными портами	-5,13 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	0 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов	-4,9 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе с освещаемой и отражательной обстановкой	1,4 %
1.14.2	Создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на федеральных трассах: Доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации	-27,71 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 33 индикаторам - Цель 1 (за 2020 год)</b>		<b>-5,46 %</b>

*\* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов*

По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» были рассчитаны данные за 2020 год по 33 индикаторам.

Общий уровень (процент) достижения Цели 1 за 2020 год составил 96,11 %.

По отдельным индикаторам Цели 1 в 2020 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение Индикатора 1.1.2 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, %» за 2020 год снизилось на 1,3 п.п. по отношению к 2019 году и составило 20,32 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 125,84 %. Наблюдается положительная динамика (+1,17 %) изменения значений индикатора по отношению к прошлому году.

Снижению протяженности участков автодорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, способствовал ввод в эксплуатацию новых скоростных трасс в крупных городских агломерациях (в первую очередь, ЦКАД в Московской области), а также строительство автодорожных обходов крупных городов, ввод в эксплуатацию дорожных развязок нового типа и др.

Фактическое значение Индикатора 1.1.3 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %» за 2020 год снизилось на 0,26 п.п. по сравнению с 2019 годом и составило 1,93 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 144,86 %. Наблюдается положительная динамика (+7,43 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 1.1.4 «Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, %» за 2020 год увеличилось на 0,15 п.п. по сравнению с 2019 годом и составило 50,53 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 104,66 %.

Фактическое значение Индикатора 1.1.4.1 «Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей на Единой глубоководной системе европейской части России, %» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 75 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 26,67 %.

В рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» государственной программы «РТС» проводилась реализация комплекса мероприятий, в результате которых в 2020 году ежегодный прирост пропускной способности внутренних водных путей составил 5,3 млн тонн, протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность, составила 15,99 тыс. км. Вместе с тем в 2020 году на многих участках внутренних водных путей вследствие засушливого летнего периода имело место маловодье, что повлияло на протяженность участков с ограничениями пропускной способности. В частности, обмеления происходили на Волге и Дону (в Ростовской области наблюдался рекордный по засушливости период, что не могло не повлиять на работу единственного водохранилища на реке – Цимлянского). Близкой к маловодной характеризовалась гидрологическая ситуация на реках Лена, Яна и Индигирка.

По Индикатору 1.1.5 «Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях, %» фактическое значение за 2020 год увеличилось на 6,64 п.п. по сравнению с 2019 годом и составило 71,92 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 84 %.

По Индикатору 1.2 «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км» фактическое значение за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 527,6 км, поскольку новые железнодорожные линии в рамках проектов, реализация которых осуществляется с участием ОАО «РЖД», в 2020 году не вводились, в том числе на Московской железной дороге в Центральном транспортном узле. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 24,28 %.

В рамках результата по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (1 этап) в 2020 году введены в эксплуатацию 106,1 км дополнительных главных путей, в том числе 72,9 км вторых путей и 33,2 км двухпутных вставок; 32,9 км станционных путей; 15 железнодорожных мостов (на Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, в том числе реконструкция моста через реку Селенга).

Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона по итогам 2020 года составила 144 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +21 млн тонн).

В рамках результата по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в 2020 году открыто движение по вторым главным путям по восьми перегонам (98 км), из них: М. Горький – Горнополянский (5,1 км), Канальная – Тингута (16,4 км), Тингута – Абганерово (21,2 км), Протока – Себедахово (14,6 км), Себедахово – Разъезд 9 км (11,3 км), Ея – Ровное (6,1 км), Ровное – Порошинская (16,5 км), Старотитаровка – Вышестеблиевская (6,8 км) и ст. Гумрак (2,4 км станционных путей, путепровод железнодорожного типа 87 мп). Также завершены работы и открыто рабочее движение по мосту через реку Ахтуба.

Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2020 года составила 95,6 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +11,6 млн тонн).

В рамках результата по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна в 2020 году завершена реконструкция 7 разъездов (Горятино, Терebutенец, Окулово, 251 км, Дор, Золотково, Мюд), завершено строительство III главного пути перегона Вологда-I – Вологда-II (1,4 км) Северной железной дороги. Открыто рабочее движение по станциям Лужская-Генеральная (1 этап), Лужская-Восточная (1 этап), участку Лужская-Генеральная – Лужская-Восточная – Лужская-Сортировочная. Всего введено в эксплуатацию: вторых главных путей – 1,4 км, станционных путей – 60,1 км.

Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна по итогам 2020 года составила 145,6 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +7,6 млн тонн).

По Индикатору 1.3.1 «Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2020 год увеличилось на 0,66 тыс. км по сравнению

с 2019 годом и составило 4,38 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 52,77 %.

Несмотря на пандемию COVID-19 в 2020 году были продолжены работы по строительству и реконструкции федеральных автомобильных дорог. В рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» завершены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения общей протяженностью 657,5 км (Росавтодор – 238,6 км, Государственная компания «Российские автомобильные дороги» – 418,9 км).

Фактическое значение Индикатора 1.3.1.1 «Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» за 2020 год увеличилось на 0,52 тыс. км по сравнению с прошлым 2019 годом и составило 2,22 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год с учетом нарастающего итога с 2011 года составил 74 %. Наблюдается положительная динамика (+8,62 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к аналогичному периоду 2019 года.

Ключевыми объектами федерального значения, введенными в эксплуатацию в 2020 году в результате нового строительства стали участок длиной 9 км, проходящий в Наро-Фоминском районе Подмосковья вблизи деревни Жедочи, обход Звенигорода.

Также сдан в эксплуатацию новый платный участок федеральной трассы М-4 «Дон» в обход села Лосева и города Павловска в Воронежской области. Новый участок федеральной трассы протяженностью 85,17 км пройдет по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов. Дорога имеет четыре полосы движения с разделенными встречными потоками и развязками в разных уровнях. Пропускная способность 10-12 тыс. автомобилей в сутки. Разрешенная скорость 110 км/ч с перспективой увеличения до 130 км/ч.

Были введены в эксплуатацию четырехполосные участки ЦКАД общей протяженностью 286,96 км, в том числе: пусковой комплекс № 3 ЦКАД – 105,87 км, пусковой комплекс № 4 ЦКАД – 96,85 км (досрочный ввод), пусковой комплекс № 5 ЦКАД – 76,44 км, участок ЦКАД от транспортной развязки № 18 ПК № 3 до транспортной развязки № 31 ПК № 5 – 7,8 км (досрочный ввод).

Также введены в эксплуатацию после строительства:

- обход г. Вологды на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-8 «Холмогоры» протяженностью 7,9 км;
- участок автомобильной дороги граница Республики Калмыкия н.п. Артезиан Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, протяженностью почти 35 км (тем самым ликвидирован грунтовый разрыв на территории Республики Калмыкия);
- транспортная развязка на 25 км автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 1,18 км.

По Индикатору 1.3.1.2 «Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2020 год увеличилось на 0,14 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 2,16 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 40,75 %.

В частности, введены в эксплуатацию после реконструкции:

- участок федеральной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель граница с Республикой Беларусь в обход города Гатчины;

- последний этап протяженностью 13,5 км реконструкции 30-километрового участка на подъезде к г. Новосибирску на автомобильной дороге Р-254 «Иртыш»;
- участок кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербург от ст. Горская до Приозерского шоссе (шестиполосный участок протяженностью 14,3 км);
- участок трассы Р-21 «Кола» протяженностью 2,6 км на территории Мурманской области;
- транспортные развязки на км 43 автомобильной дороги М-7 «Волга» и на км 103 подъезда к г. Майкопу в Республике Адыгея;
- участок км 1024 – км 1036+823 автомобильной дороги М-4 «Дон»;
- участки автомобильной дороги М-1 «Беларусь» общей протяженностью 9,08 км, в том числе строительство транспортной развязки на км 25 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 1,18 км. Досрочный ввод реконструкции участка км 46+100 км 54+000 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 7,9 км.

По Индикатору 1.3.2 «Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2020 год увеличилось на 0,835 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 12,862 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 77,48 %.

В 2020 году продолжилась реализация региональных программ, предусматривающих строительство и реконструкцию автодорог, а также национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого предусматривается приведение в нормативное состояние автомобильных дорог в 83 субъектах Российской Федерации и дорожной сети в 104 городских агломерациях. Кроме того, регионам из резервного фонда Правительства Российской Федерации были выделены дополнительные 100 млрд рублей на развитие инфраструктуры дорожного хозяйства. В числе положительных факторов, характеризующих реализацию федерального проекта «Дорожная сеть» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году – высокий уровень контрактации объектов в большинстве субъектов Российской Федерации.

Фактическое значение Индикатора 1.3.2.1 «Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» за 2020 год увеличилось на 0,425 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 7,279 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем с учетом нарастающего итога с 2011 года превышен более чем в 2 раза и составил 269,59 %.

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» и ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального и местного значения» в 2020 году обеспечено строительство и реконструкция 138,9 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения (план 93,9 км).

Площадь объектов, реализованных в 2020 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», составила 145 млн м<sup>2</sup>. Введено более 7 тыс. объектов дорожных работ.

В рамках государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя» в отчетный период

открыто движение по автомобильной дороге регионального значения «Таврида» на участке от Керчи до Севастополя протяженностью 256,5 км.

В рамках государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий» на территории 65 субъектов Российской Федерации введены в эксплуатацию 209 объектов сельских автомобильных дорог суммарной протяженностью 609,8 км.

По Индикатору 1.3.2.2 «Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета) (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2020 год увеличилось на 0,41 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 5,583 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 40,17 %.

По Индикатору 1.4.1 «Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года), км» за 2020 год фактическое значение осталось на уровне прошлого года и составило 1250 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 50,02 %.

По Индикатору 1.4.2 «Ввод в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2011 года), км» за 2020 год фактическое значение осталось на уровне прошлого года и составило 0 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 0 %.

В 2020 году высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) в Российской Федерации не эксплуатировались. По определению Международного союза железных дорог (МСЖД) все ВСМ в мире делятся на три категории: новые выделенные железнодорожные линии со скоростями движения не менее 250 км/ч (категория I), существующие линии специально модернизированные для высоких скоростей не менее 200 км/ч (категория II), существующие линии специально модернизированные для высоких скоростей не менее 200 км/ч, но имеющие отдельные участки с меньшей допустимой скоростью из-за топографических ограничений или проезда через городские районы (категория III). Из 65 тыс. км общей протяженности ВСМ в мире, 44 тыс. км в 2020 г. функционировало в Азии, более 20 тыс. км – в Европе. Лидером по строительству и эксплуатации ВСМ в мире на сегодняшний день является Китай.

По Индикатору 1.4.3 «Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км» за 2020 год фактическое значение увеличилось на 375,6 км по сравнению с прошлым годом и составило 1871,2 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 95,07 %. Наблюдается положительная динамика (+14,64 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 1.5 «Мощность морских портов, млн тонн в год» за 2020 год увеличилось на 62,8 млн тонн в год по сравнению с прошлым годом и составило 1209,8 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 103,58 %. Наблюдается положительная динамика (+3,66 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

По итогам 2020 года в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в российских морских торговых портах были введены новые перегрузочные комплексы общей мощностью 32,67 млн тонн:

- морской перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области (10,67 млн тонн);
- специализированный угольный перегрузочный комплекс в бухте Мучке, Хабаровский край (12 млн тонн);
- Таманский терминал навалочных грузов в морском порту Тамань (10 млн тонн).

По Индикатору 1.6. «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2020 год фактическое значение увеличилось на 3 единицы по сравнению с прошлым годом и составило 37 единиц. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год с учетом нарастающего итога с 2011 года по сравнению с базовым показателем составил 25,87 %.

24 декабря 2020 г. в международном аэропорту «Шереметьево» имени А.С. Пушкина была введена в строй после масштабной реконструкции первая взлетно-посадочная полоса с двумя новыми рулежными дорожками скоростного схода.

Также в 2020 году введены в эксплуатацию отреконструированная искусственная взлетно-посадочная полоса длиной 1500 м на Соловецких островах, а также новые взлетно-посадочные полосы в Оссоре (Камчатка) и в Хабаровске.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево выполнена за счет внебюджетных средств, а реконструкция ВПП на Соловецких островах в Оссоре (Камчатка) и в Хабаровске – за счет средств федерального бюджета в рамках реализации государственной программы «РТС».

По Индикатору 1.7 «Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2020 год фактическое значение увеличилось на 1 единицу по сравнению с прошлым годом и составило 1 единицу. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 6,67 %. Наблюдается положительная динамика (+6,67 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

В аэропорту Жуковский открылся новый логистический комплекс пропускной мощностью 100 тысяч тонн грузов в год. Комплекс включает в себя грузовой терминал площадью 9 200 м<sup>2</sup> со складом временного хранения, таможенной инфраструктурой, зонами для хранения ценных, опасных, термочувствительных грузов, авиационный перрон площадью 90 000 м<sup>2</sup>, на котором могут одновременно разместиться 4 широкофюзеляжных грузовых самолета.

Фактическое значение Индикатора 1.8.1 «Густота железных дорог (общего пользования), км/тыс. км<sup>2</sup>» за 2020 год увеличилось на 0,05 км/тыс. км<sup>2</sup> по сравнению с прошлым годом и составило 5,1 км/тыс. км<sup>2</sup>. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 98,08 %.

Фактическое значение Индикатора 1.8.2 «Густота автомобильных дорог (общего пользования), км/тыс. км<sup>2</sup>» за 2020 год увеличилось на 0,6 км/тыс. км<sup>2</sup> по сравнению с 2019 годом и составило 90,7 км/тыс. км<sup>2</sup>. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 169,85 %. Наблюдается положительная динамика (+0,49 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Росту данного индикатора способствовали строительство новых участков автомагистралей (в первую очередь, ЦКАД в Московской области), автодорожных обходов крупных городов, ввод в эксплуатацию дорожных развязок нового типа, строительство новых участков региональных и муниципальных дорог в рамках федеральных проектов «Коммуникации между центрами экономического роста» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на

период до 2024 года и «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта БКД.

По Индикатору 1.9 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего, тыс. км» за 2020 год фактическое значение увеличилось на 11,53 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 1553,7 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 120,26 %. Наблюдается положительная динамика (+0,59 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

В 2020 году осуществлялось интенсивное строительство новых участков федеральных, региональных трасс, а также муниципальных дорог (внутри городов и городских агломераций). Наиболее масштабным проектом строительства новой автомагистрали стал проект Центральной кольцевой автодороги в Московской области.

Фактическое значение Индикатора 1.9.1 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, тыс. км» за 2020 год увеличилось на 3,16 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 60,4 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 110,22 %. Наблюдается положительная динамика (+4,77 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

В части развития скоростных автомобильных дорог в 2020 году обеспечено строительство 375,6 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения на условиях государственно-частного партнерства, что выше плана на 99,3 км).

В рамках заключенных Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» инвестиционных соглашений введены пусковые комплексы № 3,4 и 5 ЦКАД. В том числе из упомянутых объектов досрочно введены в эксплуатацию Пусковой комплекс № 4 ЦКАД и внеплановый объект (обход с. Лосево и г. Павловск) протяженностью 2,45 км.

На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, находящихся в управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, в 2020 году завершены работы на участках общей протяженностью 7381 км, в том числе после капитального ремонта – на участках 1875 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки – 5506 км.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» в 2020 году объем работ по ремонту автомобильных дорог общего пользования федерального значения составил 295,2 км, капитальному ремонту – 86,2 км.

Фактическое значение Индикатора 1.9.2 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе регионального или межмуниципального значения, тыс. км» за 2020 год снизилось на 2,7 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 505,5 тыс. км. В то же время, уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 101,67 %.

Снижение протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения произошло, в первую очередь, из-за перевода ряда участков в разряд федеральных автомобильных дорог.

Фактическое значение Индикатора 1.9.3 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе местного значения, тыс. км» за 2020 год увеличилось на 11,09 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 987,8 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 133,49 %. Наблюдается положительная динамика (+0,96 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Увеличение значения индикатора произошло за счет строительства новых дорог и автомобильных развязок на территории населенных пунктов и в пригородных зонах, в т.ч. в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта БКД.

Фактическое значение Индикатора 1.10 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %» за 2020 год снизилось на 0,1 п.п. по сравнению с прошлым годом и составило 12,49 %. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 162,21 %.

Динамика индикатора находилась в зависимости от более высокого темпа ввода в эксплуатацию федеральных автомобильных дорог технической категории, отличной от первой, в том числе перевода в статус федеральных отдельных участков региональных автодорог, что и привело к снижению доли протяженности автодорог первой технической категории в общей протяженности федеральных трасс.

Фактическое значение Индикатора 1.11.1 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %» за 2020 год снизилось на 1,13 п.п. по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составило 84,65 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 99,47 %.

В 2020 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 50 771,3 км.

Фактическое значение Индикатора 1.11.2 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %» за 2020 год увеличилось на 1,6 п.п. по отношению к прошлому году и составило 45,8 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 127,22 %. Наблюдается положительная динамика (+4,44 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Положительной динамике индикатора способствовала реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого в 83 субъектах Российской Федерации осуществлено более 7300 объектов дорожных работ, а также ряд капиталоемких объектов, направленных на повышение безопасности дорожного движения, улучшение состояния окружающей среды, повышение качества жизни населения. В рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» за счет субсидий и иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, по информации администраций субъектов Российской Федерации, осуществлены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общей протяженностью 44,4 км, в том числе в Хабаровском крае завершена реконструкция участка автодороги Хабаровск – Лидога – Ванино протяженностью 5 км.

По Индикатору 1.12.1 «Перевалка грузов морскими портами, млн тонн в год» за 2020 год фактическое значение снизилось на 19,4 млн тонн в год по сравнению с прошлым годом и составило 820,9 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 93,39 %.

Сокращение объемов перевалки грузов имело место по всем направлениям: экспортные перевозки снизились в 2020 году на 1,2 % до 646,4 млн тонн, импортные

– на 1,8 % до 36,6 млн тонн, каботажные – на 6,8 % до 76,2 млн тонн, транзитные – на 8,3 % до 61,7 млн тонн.

Объем перевалки наливных грузов внес отрицательный вклад в динамику фактического значения индикатора – в 2020 году он составил 416,2 млн тонн, что на 10,3 % меньше чем в 2019 году. Это произошло в результате сокращения объемов перевалки сырой нефти на 14,9 % до 235,1 млн тонн. Также снизилась отгрузка нефтепродуктов – на 4,8 % до 142,7 млн тонн.

В то же время, рост объемов перевалки сухогрузов составил 7,6 % по сравнению с прошлым годом или 404,7 млн тонн. На это повлияло увеличение перегрузки зерновых грузов (50,3 млн тонн, +30,4 %), руды (13,2 млн тонн, рост в 1,5 раза), угля (188,5 млн тонн, +7,1 %). Объемы грузов в контейнерах, перегруженных в российских морских торговых портах составили в 2020 году 57,7 млн тонн (+2,1 % относительно 2019 года).

Также прирост объемов перевалки грузов в 2020 году был обеспечен в Каспийском (на 9,5 % до 8,1 млн тонн), Дальневосточном (на 4,5 % до 223,1 млн тонн) бассейнах.

В то же время объем перевалки грузов в портах Арктического бассейна в 2020 году снизился на 8,3 % до 96,1 млн тонн, в портах Балтийского бассейна снижение составило 5,8 % до 241,5 млн тонн, в портах Азово-Черноморского бассейна – на 2,4 % до 252,1 млн тонн.

По Индикатору 1.12.2 «Перевалка грузов речными портами, млн тонн в год» за 2020 год фактическое значение снизилось на 2,9 млн тонн в год по сравнению с прошлым годом и составило 123,6 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 75,18 %.

Отрицательная динамика значений Индикатора 1.12.2 объясняется снижением объемов перевозки наливных грузов, которое не смогло быть компенсировано возросшей перевозкой зерна, как во внутреннем, так и в заграничном плавании.

Фактическое значение Индикатора 1.13 «Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 101,6 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 99,9 %.

Сохранение общей протяженности внутренних водных путей на уровне 2019 года свидетельствует об их поддержании в режиме доступном для коммерческого судоходства, в том числе путем проведения дноуглубительных и иных работ, несмотря на засушливые периоды и тенденцию обмеления рек.

Фактическое значение Индикатора 1.13.1 «Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км» за 2020 год увеличилось на 0,1 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 50,2 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 108,19 %.

В 2020 году за счет оптимизации расходов Росморречфлотом удалось увеличить протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов на 164 км.

Фактическое значение Индикатора 1.13.2 «Протяженность внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км» за 2020 год увеличилось на 0,5 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 38,9 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 108,96 %. Наблюдается положительная динамика (+ 1,4 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 1.14.2 «Доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности

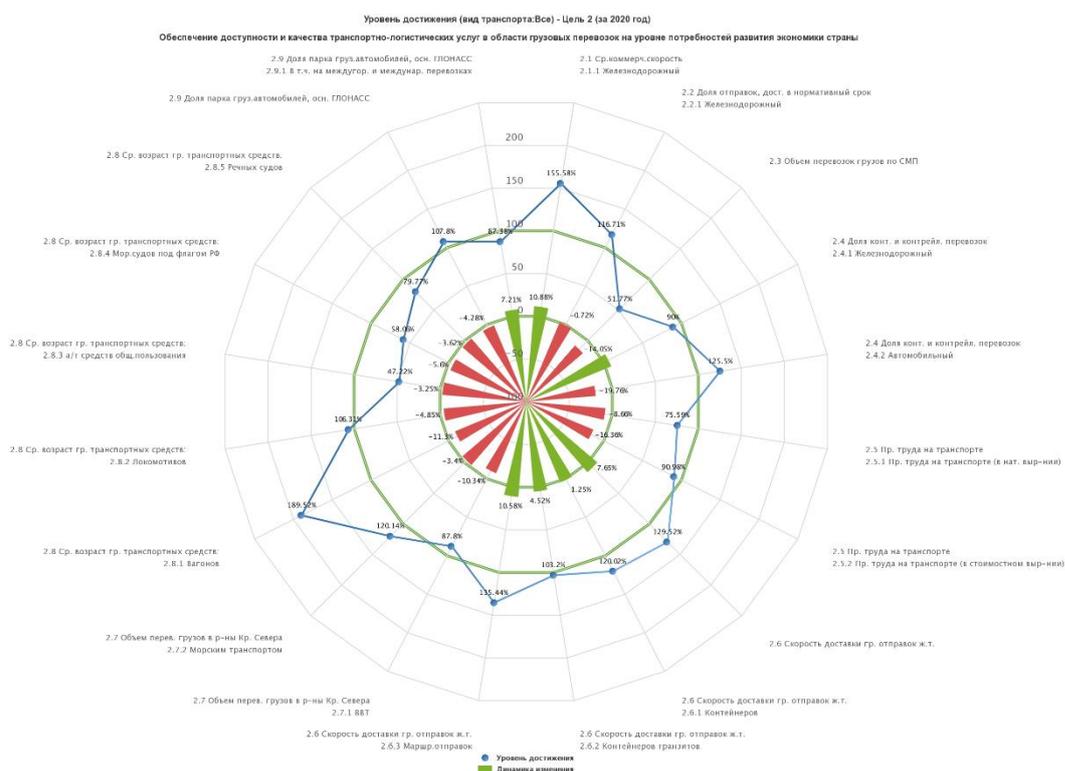
крупных и крупнейших городов Российской Федерации, %» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 100 %. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 217,39 %.

Важнейшим результатом реализации Транспортной стратегии стало оснащение всех крупных городов с населением более 1 млн человек интеллектуальными транспортными системами. Внедрение ИТС позволило оптимизировать управление дорожным движением, снизить заторы, сократить расходы топлива и выбросы парниковых газов и загрязняющих веществ. В сфере общественного пассажирского транспорта внедрение ИТС содействовало повышению качества транспортных услуг, оказываемых населению, что в конечном итоге, дает возможность переключить часть пассажиропотока с личного автотранспорта и способствовать улучшению транспортной и экологической ситуации в российских городах.

2.1.1.2

**Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2020 год по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»**

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



**Рисунок 2.4. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» в процентах от запланированных в 2020 году**

Ниже в таблице 2.3 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2020 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.3  
Уровень достижения индикаторов по Цели 2 за 2020 год

Шифр	Индикатор	2020 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта: Железнодорожный	155,58 %
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	116,71 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	51,77 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	90 %
2.4.2	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Автомобильный	125,5 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	75,59 %
2.5.2	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	90,98 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	129,52 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	120,02 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	103,2 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	135,44 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	87,8 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	120,14 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	189,52 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	106,31 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	47,22 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	58,06 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	79,77 %
2.9	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	107,8 %
2.9.1	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	87,38 %

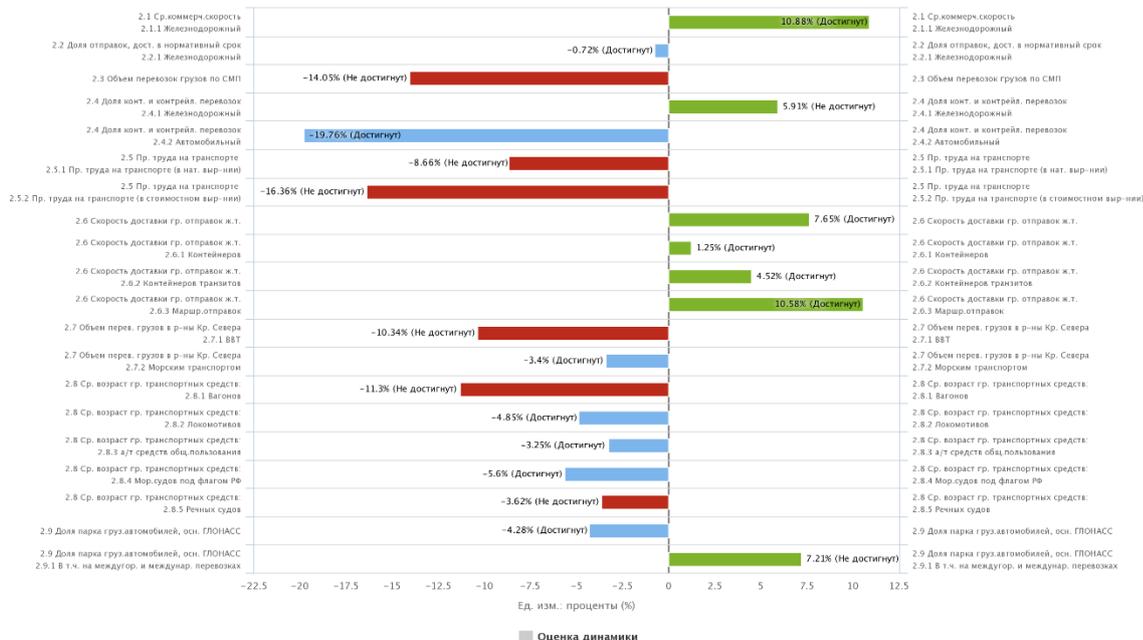
В том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн

**Общий процент достижения по 20 индикаторам по Цели 2 (за 2020 год)**

**103,92 %**

Ниже на Рисунке 2.5 приведена линейчатая диаграмма, описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения плановых значений индикаторов по отношению к уровню (проценту) достижения этих индикаторов в предыдущем году.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 2 (за 2020 год)



**Рисунок 2.5.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2020 год по отношению к прошлому году

**Таблица 2.4**  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2020 год по отношению к 2019 году

Шифр	Индикатор	2020 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта: Железнодорожный	10,88 %
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	-0,72 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	-14,05 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	5,91 %
2.4.2	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Автомобильный	-19,76 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	-8,66 %

2.5.2	Производительность труда на транспорте Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	-16,36 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	7,65 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров	1,25 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Контейнеров в транзитном сообщении	4,52 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего Маршрутных отправок	10,58 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Внутренним водным транспортом	-10,34 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего Морским транспортом	-3,4 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	-11,3 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	-4,85 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	-3,25 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	-5,6 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	-3,62 %
2.9	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	-4,28 %
2.9.1	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего В том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн	7,21 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 20 индикаторам - Цель 2 (за 2020 год)</b>		<b>-2,91 %</b>
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		
<p>По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» за 2020 год представлена отчетная информация по 20 индикаторам, характеризующим деятельность транспорта в области грузовых перевозок и экономические показатели работы транспорта.</p> <p>Общий уровень (процент) достижения Цели 2 за 2020 год составил 103,92 %.</p> <p>В целом результаты достижения представленных индикаторов по Цели 2 положительны, что свидетельствует о позитивных тенденциях в сфере обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.</p> <p>По отдельным индикаторам Цели 2 в 2020 году ситуация сложилась следующим образом.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 2.1.1 «Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км в сутки» за 2020 год составило 404,5 км в сутки, что на 32,2 км в сутки больше, чем за 2019 год. Уровень (процент)</p>		

достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 155,58 %. Наблюдается положительная динамика (+10,88 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Рост коммерческой скорости товародвижения стал результатом повышения качества эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте и реализации в 2020 году мер по развитию инфраструктуры, а также технических и технологических мер, направленных на увеличение объемов перевозок грузов, предъявляемых грузоотправителями. Рост коммерческой скорости товародвижения способствовал сокращению грузовой массы в пути и, соответственно, замороженных на период доставки финансовых средств, эквивалентных стоимости доставляемых товаров. Рост значения индикатора также является фактором повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на российском рынке транспортных услуг.

Фактическое значение Индикатора 2.2.1 «Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте, %» за 2020 год составило 99,2 %, что на 0,8 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 116,71 %.

В указанный период на рост доли отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, повлияло увеличение скорости доставки массовых грузов маршрутными, повагонными, групповыми и контейнерными отправлениями.

Фактическое значение Индикатора 2.3 «Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн тонн» за 2020 год увеличилось на 1,45 млн тонн по отношению к прошлому году и составило 33 млн тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 51,77 %.

Основной прирост объемов перевозок по Северному морскому пути в 2020 году обеспечила реализация проекта «Ямал СПГ» и строительство на полуострове Гыдан проекта «Арктик СПГ 2». Атомными ледоколами в 2020 году было обеспечено порядка 500 проводок судов.

Фактическое значение Индикатора 2.4.1 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте, %» за 2020 год увеличилось на 0,8 п.п. по отношению к прошлому году и составило 4,5 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 90 %. Наблюдается положительная динамика (+5,91 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок в 2020 году продолжает демонстрировать устойчивый рост по сравнению с периодом 2019 года.

В 2020 году прирост грузовой базы составил около 70 тыс. ДФЭ, а доля портов Дальнего Востока в структуре контейнерного экспорта относительно предыдущего года выросла на 2 процентных пункта.

По итогам 2020 года наблюдается прирост перевозок контейнерными отправлениями на уровне 17,3 % (+ 9 млн тонн) к 2019 году.

Перевозка груженых контейнеров выросла за год на 18,4 %, до 3,97 млн ДФЭ, порожних – на 12,4 %, до 1,84 млн ДФЭ. Транзит вырос на 37,6 % и составил 800,6 тыс. ТЕУ, при этом с учетом новых логистических схем транзит вырос на 34,4 % (на 212,7 тыс. ДФЭ) и составил 830,9 тыс. ДФЭ, внутренние перевозки – на 11,9 %, до 2,3 млн ДФЭ. Перевозка универсальных контейнеров по сети железных дорог России по итогам 2020 года увеличилась на 18,9 %, до 5,24 млн ДФЭ. Рефконтейнеров перевезено 70,23 тыс. ДФЭ, что больше, чем годом ранее на 9,7 %.

Перевозка химикатов и соды достигла 693,6 тыс. ДФЭ (+25,8 %), леса – 543,7 тыс. ДФЭ (+6,2 %), промтоваров – 394,7 тыс. ДФЭ (+28 %).

Фактическое значение Индикатора 2.4.2 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на автомобильном транспорте, %» за 2020 год уменьшилось на 0,19 п.п. по отношению к прошлому году и составило 2,57 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 125,5 %.

Снижение доли контейнерных перевозок на автомобильном транспорте является результатом переключений грузопотоков на железнодорожный транспорт в условиях гибкой тарифной политики, проводимой ОАО «РЖД» в сфере международных перевозок грузов, а также развития транспортно-логистических центров на территории Российской Федерации, что дало возможность оптимизировать контейнеропотоки. Другим фактором снижения доли контейнерных перевозок в общем объеме грузов, перевозимых автомобильным транспортом стало развитие парка специализированного грузового подвижного состава, в т.ч. рефрижераторного.

Фактическое значение Индикатора 2.5.1 «Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении), тыс. приведенных т-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 1666,8 тыс. приведенных т-км на 1 человека в год, что на 124,6 тыс. приведенных т-км на 1 человека в год (на 6,9 %) меньше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 75,59 %.

Фактическое значение Индикатора 2.5.2 «Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении), тыс. руб. на 1 человека в год» за 2020 год составило 2752,0 тыс. руб. на 1 человека в год, что на 355,4 тыс. руб. на 1 человека в год (на 11,4 %) меньше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 90,98 %.

Фактическое значение Индикатора 2.6 «Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, км в сутки» за 2020 год составило 401,5 км в сутки, что на 29,2 км в сутки (на 7,8 %) больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 129,52 %. Наблюдается положительная динамика (+7,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

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

Скорость доставки грузовых отправок в 2020 году составила: групповыми отправлениями – 330,1 км/сутки (+6,4 км/сутки к 2019 году) и повагонными отправлениями – 327,3 км/сутки (+22,2 км/сутки к 2019 году).

Фактическое значение Индикатора 2.6.1 «Скорость доставки железнодорожным транспортом контейнеров, км в сутки» за 2020 год составило 570,1 км в сутки, что на 72,7 км в сутки (на 14,6 %) больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 120,02 %. При этом наблюдается положительная динамика (+1,25 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Увеличение скорости доставки железнодорожным транспортом контейнерных отправок в 2020 году связано с увеличением участковой скорости в грузовом движении на 0,4 км/ч, технической скорости в грузовом движении на 1,1 км/ч и маршрутной скорости грузового поезда на 55,6 км/сутки.

Фактическое значение Индикатора 2.6.2 «Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки» за 2020 год составило 928,8 км в сутки,

что на 116,3 км в сутки (на 14,3 %) больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 103,2 %. Имеет место положительная динамика (+4,52 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

Увеличение скорости доставки контейнеров в транзитном сообщении на сети железных дорог связано с увеличением участковой скорости на 0,4 км/ч и технической скорости в грузовом движении на 1,1 км/ч в сравнении с 2019 годом, а также с выполнением технологических операций, связанных с продолжительностью формирования транзитных контейнерных поездов. Маршрутная скорость грузового поезда также увеличилась на 55,6 км/сутки.

Фактическое значение Индикатора 2.6.3 «Скорость доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок, км в сутки» за 2020 год составило 567,5 км в сутки, что на 45,7 км в сутки (на 8,7 %) больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 135,44 %. Наблюдается положительная динамика (+10,58 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

На динамику роста скорости доставки маршрутных отправок существенное влияние оказала положительная динамика роста технической скорости (на 1,1 км/час) и маршрутной скорости (на 55,6 км/сутки) грузового движения на железных дорогах, а также улучшение качества эксплуатационной работы по формированию отправительских маршрутов на железных дорогах (на железнодорожных путях общего и необщего пользования).

Фактическое значение Индикатора 2.7.1 «Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, млн тонн» за 2020 год по сравнению с 2019 годом снизилось на 0,88 млн тонн и составило 17,56 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 87,8 %.

В связи с переключением грузопотоков с внутреннего водного на другие виды транспорта объем грузовых перевозок в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом за 2020 год несколько уменьшился по сравнению с достигнутым уровнем северного завоза прошлого года. Снизились объемы северного завоза по наливным грузам на 136,2 тыс. тонн и сухогрузам на 762,6 тыс. тонн.

Фактическое значение Индикатора 2.7.2 «Объем перевозок грузов морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, млн тонн» за 2020 год по сравнению с 2019 годом увеличилось на 0,8 млн тонн и составило 8,4 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с плановым значением составил 120,14 %.

Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом в 2020 году был выполнен в полном объеме. Этому способствовала ранняя весна, позволившая открыть навигацию и завоз грузов раньше запланированных сроков.

В то же время, средний возраст судов, используемых для северного завоза, превышает 30 лет, износ составляет более 70 %. Учитывая длительные сроки окупаемости новых судов, короткие сроки навигации, дефицит оборотных средств и наличие кассового разрыва в межнавигационный период, судоходным компаниям, осуществляющим Северный завоз необходима господдержка. По предварительным оценкам Минпромторга России потребность в строительстве новых судов, которые будут использоваться для обеспечения Северного завоза, составляет до 300 единиц на период до 2035 года.

Фактическое значение Индикатора 2.8.1 «Средний возраст грузовых вагонов, лет» за 2020 год составило 12,4 лет, что на 0,1 года больше среднего возраста

грузовых вагонов в 2019 году, что свидетельствует о продолжающемся обновлении парка грузовых вагонов. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 189,52 %.

В 2020 году парк вагонов Российской Федерации увеличился на 35945 единиц к числу вагонного парка 2019 года.

Работа на железных дорогах по обновлению и модернизации парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных вагонов в 2020 году несколько замедлилась по причине вводимых в стране ограничений, вызванных COVID-19.

Просроченных вагонов Российской Федерации по сроку службы остается 32201 вагон (+3620 вагонов к итогу 2019 году), в том числе 285 рефрижераторных вагонов.

Фактическое значение Индикатора 2.8.2 «Средний возраст грузовых локомотивов, лет» за 2020 год составило 25,67 лет, что на 1,24 года больше среднего возраста грузовых локомотивов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 106,31 %.

Фактическое значение Индикатора 2.8.3 «Средний возраст грузовых автотранспортных средств общего пользования, лет» за 2020 год составило 21,6 лет, что на 0,4 года больше среднего возраста грузовых локомотивов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 47,22 %.

Старение парка автотранспортных средств стало следствием заморозки планов по обновлению подвижного состава, в т.ч. в форме лизинга, вследствие последствий пандемии COVID-19, приведшей к уменьшению деловой активности и спроса на транспортную работу, особенно внутри городов и городских агломераций в период вынужденного карантина.

Фактическое значение Индикатора 2.8.4 «Средний возраст грузовых морских судов под российским флагом, лет» за 2020 год составило 31 год, что на 1 год больше среднего возраста грузовых морских судов под российским флагом в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 58,06 %.

За последние годы в Российской Федерации увеличились заказы на строительство новых судов, включая танкерный флот для развития торгового судоходства по СМП. Однако темпы строительства морских грузовых судов не отвечают перспективным потребностям страны в омолаживании морского флота и пополнении его современными судами. Из реестра морских судов по состоянию на 31 декабря 2020 г. исключено 232 единицы.

Фактическое значение Индикатора 2.8.5 «Средний возраст грузовых речных судов, лет» за 2020 год составило 41 год, что на 1 год больше среднего возраста грузовых речных судов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 79,77 %.

Отток грузовой базы с внутреннего водного транспорта в 2018–2019 годах привел к сокращению числа заказов на постройку новых судов и продолжению тенденции старения флота.

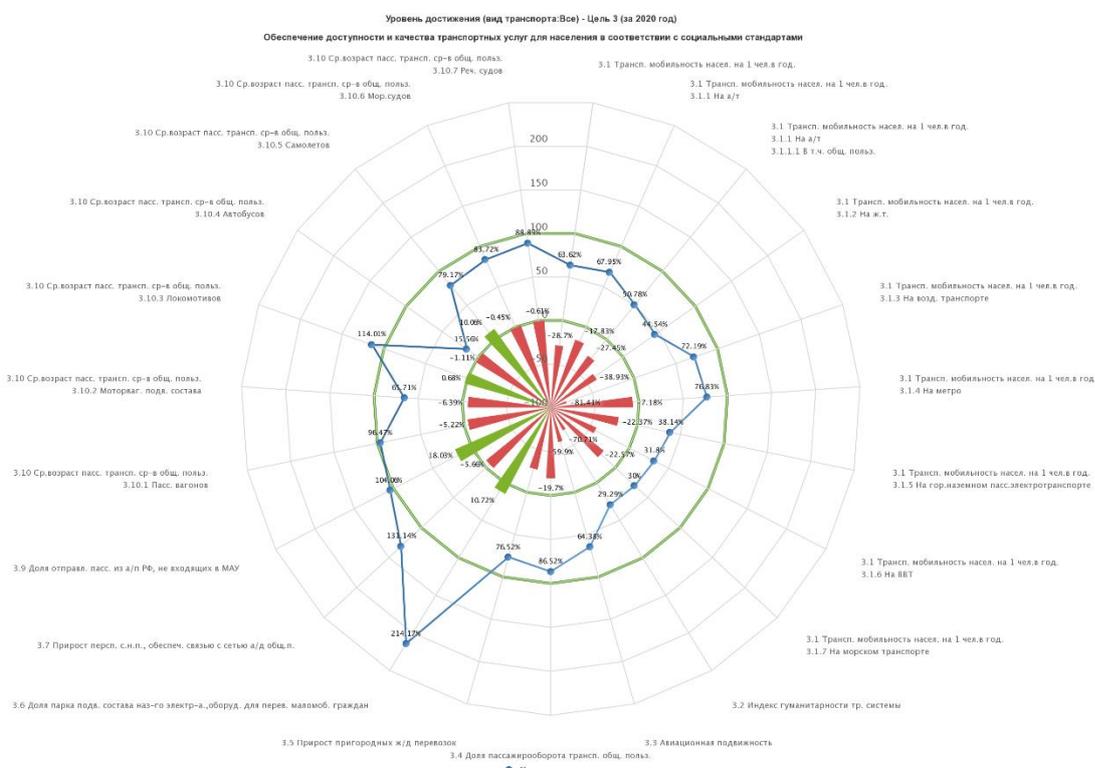
Темпы строительства речных грузовых судов не отвечают необходимым потребностям страны в омолаживании и пополнении речного грузового флота современными судами. Из реестра речных судов по состоянию на 31 декабря 2020 г. исключено 234 единицы.

Фактическое значение Индикатора 2.9 «Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего, %» за 2020 год составило 53,9 %, что на 7,5 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 107,8 %.

Фактическое значение Индикатора 2.9.1 «Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн, %» за 2020 год составило 69,9 %, что на 10,5 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 87,38 %. Наблюдается положительная динамика (+7,21 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

### 2.1.1.3 Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2020 год по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»

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



**Рисунок 2.6.** Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в процентах от запланированных в 2020 году.

Ниже в таблице 2.5 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2020 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

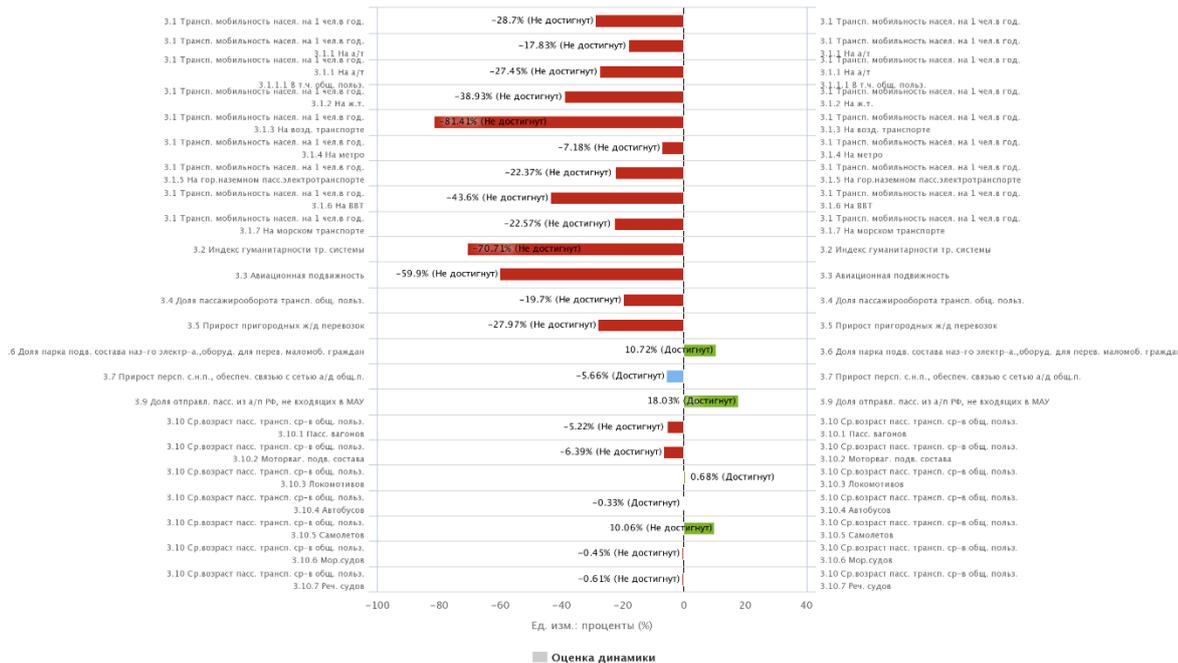
Таблица 2.5  
Уровень достижения индикаторов по Цели 3 за 2020 год

Шифр	Индикатор	2020 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	63,62 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	67,95 %
3.1.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте В том числе общего пользования	50,78 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	44,54 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	72,19 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	76,83 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	38,14 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	31,8 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	30 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	29,29 %
3.3	Авиационная подвижность населения	64,38 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	86,52 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	76,52 %
3.6	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	214,17 %
3.7	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	131,14 %
3.9	Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации	104,06 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	96,47 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	65,71 %

3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	114,01 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	54,22 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	79,17 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	83,72 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	88,89 %
<b>Общий процент достижения по 23 индикаторам по Цели 3 (за 2020 год)</b>		<b>76,7 %</b>

Для оценки динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2020 год по отношению к 2019 году используется линейчатая диаграмма (рисунке 2.7.), описывающая динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 3 (за 2020 год)



**Рисунок 2.7.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2020 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.6  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3  
за 2020 год по отношению к 2019 году\*

Шифр	Индикатор	2020 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	-28,7 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	-17,83 %
3.1.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте В том числе общего пользования	-27,45 %
3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	-38,93 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	-81,41 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	-7,18 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	-22,37 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	-43,6 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	-22,57 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	-70,71 %
3.3	Авиационная подвижность населения	-59,9 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	-19,7 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	-27,97 %
3.6	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	10,72 %
3.7	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	-5,66 %
3.9	Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации	18,03 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	-5,22 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	-6,39 %

3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	0,68 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	-0,33 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	10,06 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	-0,45 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	-0,61 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 23 индикаторам - Цель 3 (за 2020 год)</b>		-19,46 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» за 2020 год представлена отчетная информация по 23 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Общий уровень (процент) достижения Цели 3 за 2020 год составил 76,7 %. При этом снижение уровня (процента) достижения данной цели по сравнению с уровнем 2019 года (95,94 %) объясняется, прежде всего, снижением показателей мобильности населения, вызванным эпидемиологическими ограничениями 2020 года.

Фактическое значение Индикатора 3.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 6200 пасс.-км на 1 человека в год, что на 2400 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 63,62 %.

Транспортная мобильность значительно снизилась впервые за последние 25 лет. Основной вклад в снижение значений индикатора внесло снижение пассажиропотока на воздушном и железнодорожном транспорте, а также практически полное прекращение междугороднего автобусного сообщения вследствие введенных в 2020 году ограничений. Наиболее сильно пострадали объемы международных авиационных, железнодорожных и автобусных перевозок, а также морской международной круизный туризм. Транспортная система России испытала две волны спада пассажиропотоков – наиболее сильное сокращение числа поездок произошло в марте–мае 2020 г. вследствие ввода нерабочих дней и самоизоляции граждан. Вторая волна спада пассажиропотоков в октябре - декабре 2020 г. была менее значительной, несмотря на гораздо более существенный рост заболеваемости.

Фактическое значение Индикатора 3.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 4285 пасс.-км на 1 человека в год, что на 886,8 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 67,95 %.

Фактическое значение Индикатора 3.1.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования, пасс.-км на 1 человек в год» за 2020 год составило 549,9 пасс.-км на 1 человека в год, что на 280,1 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент)

достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 50,78 %.

Спад пассажиропотоков на автомобильном транспорте был вызван сокращением, в первую очередь автобусных перевозок и, в меньшей степени таксомоторных перевозок и поездок на служебном транспорте и автомобилях «каршеринг» (в основном в «первую» волну) пандемии. Сокращение использования личного автотранспорта имело место главным образом во втором квартале 2020 года и, начиная с лета, практически восстановилось на докризисном уровне.

Фактическое значение Индикатора 3.1.2 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человек в год» за 2020 год составило 534,5 пасс.-км на 1 человека в год, что на 374,2 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 44,54 %.

Отрицательная динамика индикатора имела место из-за сокращения пассажиропотоков на железнодорожном транспорте во всех видах сообщений. В «первую» волну пандемии ОАО «РЖД» и Федеральная пассажирская компания сократили частоту курсирования поездов дальнего следования по России и отменили некоторые регулярные и все дополнительные поезда. Со второго по четвертый квартал было полностью прекращено международное сообщение. В пригородном сообщении снижение было наиболее существенным в первую волну пандемии (март–май 2020 г.), в то время как влияние «второй» волны пандемии в сентябре–декабре 2020 г. повлияло на пассажиропотоки в меньшей степени.

Фактическое значение Индикатора 3.1.3 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человек в год» за 2020 год составило 1049,7 пасс.-км на 1 человека в год, что на 1153,4 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 72,19 %.

Ключевым фактором стало прекращение международных полетов, за исключением чартерных «вывозных» рейсов. Несмотря на частичное их возобновление в 3–4 кварталах 2020 г., объем перевозок воздушным транспортом не восстановился до уровня 2019 года.

Фактическое значение Индикатора 3.1.4 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 291,2 пасс.-км на 1 человека в год, что на 17,8 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 76,83 %.

Массовый перевод сотрудников на удаленную работу, отмена проездных билетов для школьников, студентов и пенсионеров, вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации, объявление дополнительных нерабочих дней, сокращение всех видов поездок в деловых и личных целях, стало основным фактором снижения транспортной мобильности (подвижности) населения на метрополитене.

Фактическое значение Индикатора 3.1.5 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 37,76 пасс.-км на 1 человека в год, что на 21,18 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 38,14%.

Как и на других видах общественного пассажирского транспорта спад числа поездок и пассажирооборота были вызваны массовым переводом сотрудников на удаленную работу, объявлением нерабочих дней в период «первой» волны

пандемии, отменой льгот для пенсионеров, школьников и студентов во втором и четвертом кварталах 2020 года.

Фактическое значение Индикатора 3.1.6 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 1,59 пасс.-км на 1 человека в год, что на 2,18 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 31,8 %.

Основным фактором снижения значения индикатора стал спад числа пассажиров, перевезенных на речных судах из-за ухудшения эпидемиологической ситуации, отмены прогулочных и круизных рейсов, что привело к фактическому началу перевозок пассажиров внутренним водным транспортом только в 3 квартале 2020 г.

Фактическое значение Индикатора 3.1.7 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2020 год составило 0,21 пасс.-км на 1 человека в год, что на 0,158 пасс.-км на 1 человека в год меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 30 %.

Прекращение весной 2020 года морских пассажирских перевозок в России в целях недопущения распространения COVID-19, а также сокращение спроса на перевозки в летние и осенние месяцы со стороны потенциальных пассажиров стали основными причинами снижения значений данного индикатора.

Фактическое значение Индикатора 3.2 «Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)» за 2020 год составило 0,123, что на 0,297 меньше, чем за 2019 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 29,29 %.

Снижение «индекса гуманитарности» транспортной системы (отношения пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта) было вызвано резким спадом объемов пассажирских перевозок на фоне менее серьезного снижения грузовых перевозок. Разница в динамике грузовых и пассажирских перевозок привела к сокращению удельного веса пассажирооборота в оценке грузовой транспортной работы (приведенном тонно-километраже) транспортной системы Российской Федерации.

Фактическое значение Индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на человека в год)» за 2020 год составило 0,47 отправок пассажиров на человека в год, что на 45,9 % меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 64,38 %.

Пандемия COVID-19 непосредственно повлияла на авиационную подвижность населения. Ее снижение произошло в результате прекращения международных полетов, за исключением чартерных «вывозных» рейсов, а также рейсов возобновленных в 3–4 кварталах 2020 г. в отдельные страны. На внутренних авиалиниях авиационная подвижность снизилась в меньшей степени из-за спада деловой активности, отмены ранее запланированных выездных отпусков и каникул, опасений граждан за свое здоровье, перевода всех деловых встреч и переговоров в видеоформат, а также из-за ограничений, принятых в ряде регионов, на межрегиональные перемещения и предписания (в «первую» волну пандемии) всем пассажирам пройти двухнедельную самоизоляцию после совершения авиаперелета.

Фактическое значение Индикатора 3.4 «Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %» за 2020 год

составило 39,8 %, что на 9,7 п.п. меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 86,52 %.

Снижение значения индикатора произошло из-за последствий пандемии и осознанного выбора граждан ограничить использование общественного пассажирского транспорта вследствие рисков заражения COVID-19. При этом использование личных автотранспортных средств, а также средств индивидуальной мобильности (велосипеды, скутеры и др.) за исключением периода апрель–май 2020 года, снизилось весьма незначительно, что и повлияло на общую динамику индикатора.

Фактическое значение Индикатора 3.5 «Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %» за 2020 год составило 91,6 %, что на 31,5 п.п. меньше чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 76,52 %.

Основным фактором снижения значения индикатора стали меры по самоизоляции и ограничению передвижений граждан, отмене льготных билетов, ввод «шахматной» рассадки пассажиров в вагонах вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации в стране. Несмотря на «вторую» волну пандемии, в четвертом квартале 2020 года ситуация в сфере пригородных пассажирских перевозок не стала такой же драматичной, как в апреле–мае из-за более высокой ответственности граждан, а также внедрения на российских железных дорогах мер, рекомендованных практическими руководствами Международного союза железных дорог по предотвращению распространения пандемии COVID-19.

Фактическое значение Индикатора 3.6 «Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, процентов» за 2020 год составило 25,7 %, что на 2,1 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 214,17 %. Наблюдается положительная динамика (+10,72 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Рост значения индикатора свидетельствует о продолжении обновления парка подвижного состава доступными для инвалидов и других маломобильных граждан автобусами, троллейбусами и трамваями в российских городах, в том числе в рамках реализации федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», реализуемого в рамках национального проекта БКД.

Фактическое значение Индикатора 3.7 «Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2020 год составило 3470 единиц, что на 249 единиц больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 131,14 %.

Положительной динамике индикатора содействовала реализация ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», предусматривающей выделение субсидий и иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог.

Фактическое значение Индикатора 3.9 «Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие

аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, %» за 2020 год составило 33,3 %, что на 6,2 п.п. больше, чем за отчетный период 2019 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 104,06 %. Наблюдается положительная динамика (+18,03 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

Рост показателя удельного веса прямых внутренних авиаперелетов, совершаемых между российскими городами, связан с существенным снижением интенсивности авиаперелетов через Московский авиаузел, включая почти полное прекращение трансфертных международных авиаперевозок через Москву из-за пандемии COVID-19, а также отменой почти всех регулярных международных авиарейсов на фоне сохранения части пассажиропотока на внутренних авиалиниях.

Фактическое значение Индикатора 3.10.1 «Средний возраст пассажирских вагонов, лет» за 2020 год составило 17,6 года, что на 0,2 года больше среднего возраста пассажирских вагонов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 96,47 %.

Рост среднего возраста пассажирских вагонов дальнего следования был вызван сокращением запланированных объемов обновления подвижного состава Федеральной пассажирской компанией вследствие сокращения объемов перевозок на фоне пандемии и ограниченными в этот период возможностями промышленных предприятий.

Фактическое значение Индикатора 3.10.2 «Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава, лет» осталось на уровне отчетного периода 2019 года и за 2020 год составило 18,8 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 65,71 %.

Основной причиной стал отложенный спрос на пригородные электропоезда и рельсовые автобусы в связи с пандемией, сокращение объемов перевозок и временное снижение объемов выручки региональных пригородных компаний.

Фактическое значение Индикатора 3.10.3 «Средний возраст пассажирских локомотивов, лет» за 2020 год составило 17,8 года, что на 0,4 года меньше среднего возраста пассажирских локомотивов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 114,01 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+0,68 %) по отношению к 2019 году.

Благодаря реализации долгосрочной программы приобретения локомотивов до 2025 года, доля локомотивов нового поколения на сети российских железных дорог превысила в 2020 году 50 %. ОАО «РЖД» было приобретено 38 пассажирских локомотивов, в том числе 34 электровоза (ЭП2К – 25 единиц; ЭП20 – 5 единиц; ЭП1М – 4 единицы) и 4 тепловоза ТЭП70БС.

Фактическое значение Индикатора 3.10.4 «Средний возраст пассажирских автобусов, лет» за 2020 год составило 16,6 года, что на 0,1 года больше среднего возраста пассажирских автобусов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 54,22 %.

Рост среднего возраста пассажирских автобусов был связан с отложенными в период первой волны пандемии COVID-19 и резкого спада пассажирских перевозок программами обновления подвижного состава, в т.ч. на условиях лизинга.

Фактическое значение Индикатора 3.10.5 «Средний возраст пассажирских самолетов, лет» за 2020 год составило 14,5 года, что на 1,6 года меньше среднего возраста пассажирских самолетов в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 79,17 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+10,06 %) по отношению к прошлому году.

Снижение среднего возраста флота произошло в том числе за счет ускоренного вывода из эксплуатации наиболее старых воздушных судов российскими авиакомпаниями в условиях резкого сокращения спроса на авиаперевозки. В связи с этим рост показателя в 2020 году не отражает фактических результатов работы компаний по закупке новых воздушных судов и будет уточнен по итогам 2021 года после полного восстановления объемов перевозок.

Фактическое значение Индикатора 3.10.6 «Средний возраст пассажирских морских судов, лет» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 30 лет. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 83,72 %.

Задержка в обновлении флота связана с отсутствием заказа новых морских пассажирских судов в период пандемии.

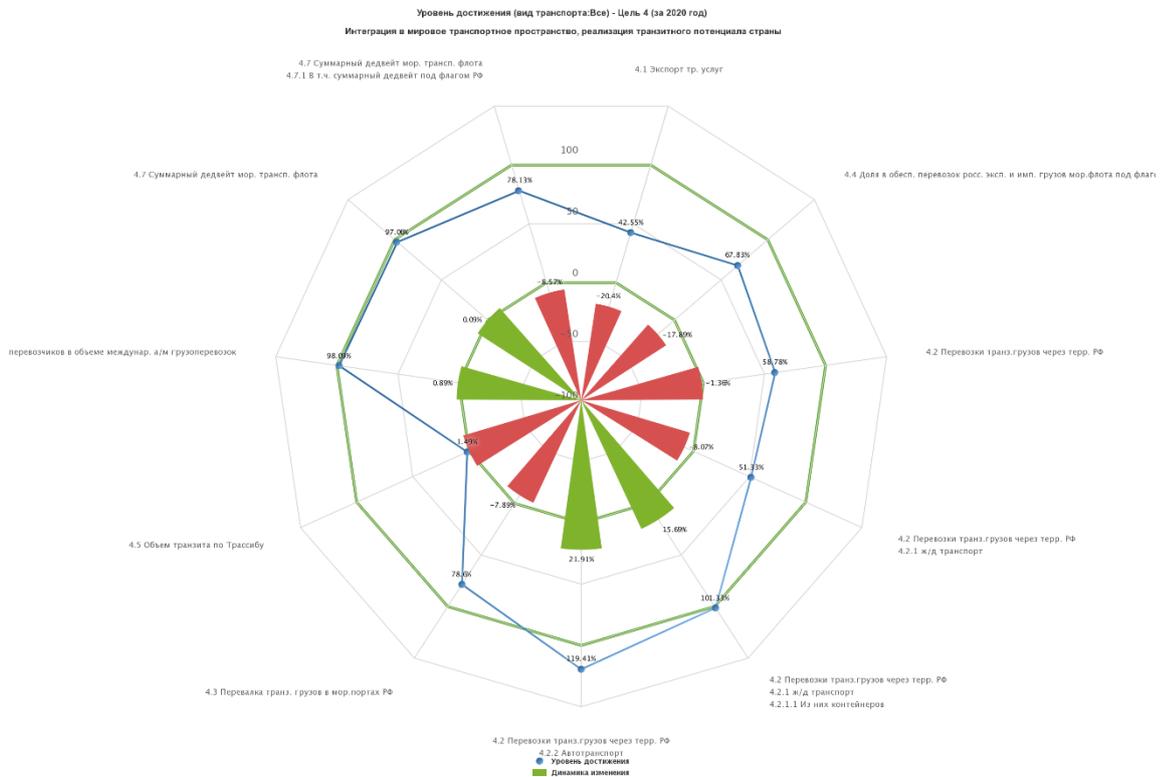
Фактическое значение Индикатора 3.10.7 «Средний возраст пассажирских речных судов, лет» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 40 лет. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 88,89 %.

Сохранение высокого среднего возраста речных пассажирских судов связано с отложенными заказами на поставку нового флота (в первую очередь для прогулочного судоходства).

2.1.1.4

**Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2020 год по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны»**

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



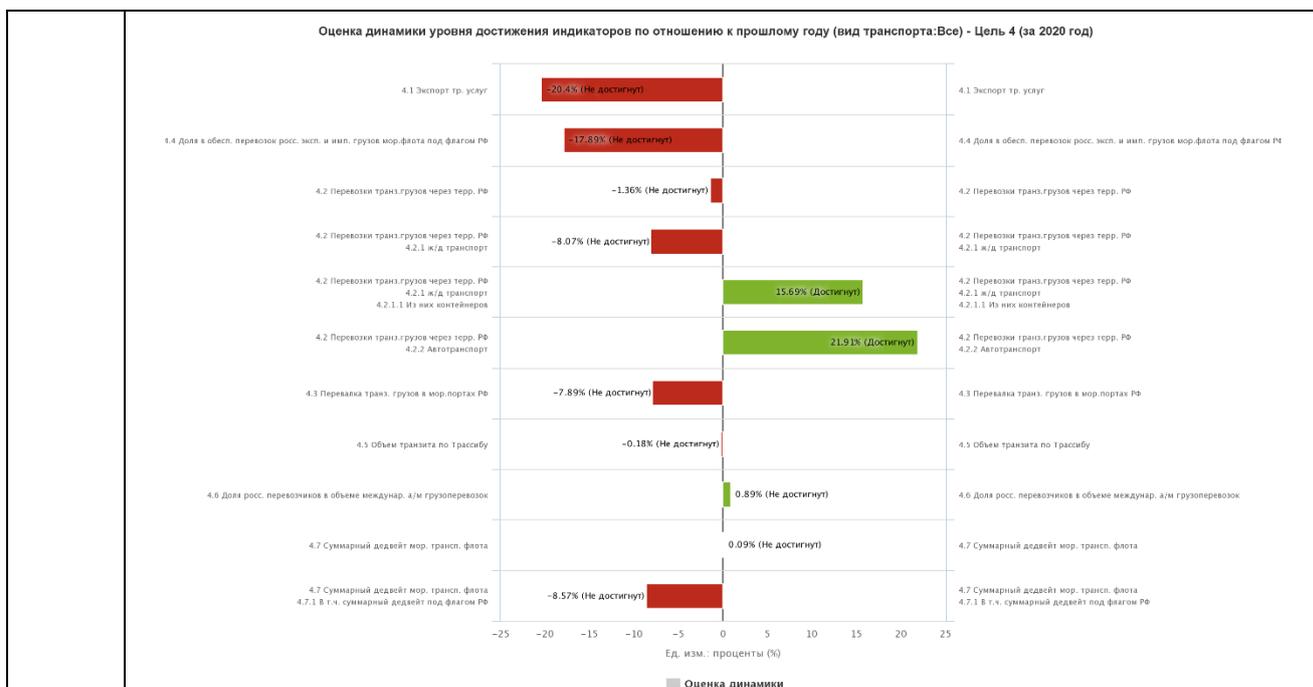
**Рисунок 2.8. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» в процентах от запланированных в 2020 году**

Ниже в таблице 2.7 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2020 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.7  
Уровень достижения индикаторов по Цели 4 за 2020 год

Шифр	Индикатор	2020 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	42,55 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	58,78 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	67,83 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	51,33 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	101,33 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	119,41 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	78,6 %
4.5	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	1,49 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	98,09 %
4.7	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	97,06 %
4.7.1	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом	78,13 %
<b>Общий процент достижения по 11 индикаторам - Цель 4 (за 2020 год)</b>		<b>72,24 %</b>

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2020 год по отношению к 2019 году приведена ниже в виде линейчатой диаграммы (рисунок 2.9.), описывающей динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году.



**Рисунок 2.9.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2020 год по отношению к прошлому году

**Таблица 2.8**  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2020 год по отношению к 2019 году\*

Шифр	Индикатор	2020 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	-20,4 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	-1,36 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	-17,89 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт	-8,07 %
4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Железнодорожный транспорт Из них контейнеров	15,69 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	21,91 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	-7,89 %
4.5	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	-0,18 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	0,89 %
4.7	Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	0,09 %
4.7.1	Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедвейт морского транспортного флота под российским флагом	-8,57 %

Общая оценка динамики уровня достижения по 11 индикаторам по Цели 4 (за 2020 год)	-2,34 %
<p><i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i></p>	
<p>По Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» за 2020 год представлена отчетная информация по 11 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.</p> <p>Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 72,24 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США» за 2020 год составило 13,19 млрд долларов США, что на 4,31 млрд долларов США (на 24,8 %) меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 42,55 %.</p> <p>Основными причинами снижения индикатора в 2020 году стали снижение экспорта услуг воздушного транспорта по пассажирским перевозкам и по вспомогательным и дополнительным услугам, а также экспорта вспомогательных услуг морского транспорта и экспорта услуг автомобильного транспорта в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Вместе с тем, положительными факторами в сфере торговли транспортными услугами в 2020 году стал рост объемов экспорта услуг в сфере грузовых перевозок на воздушном, морском и железнодорожном транспорте.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн тонн» за 2020 год составило 25,1 млн тонн, что на 0,4 млн тонн (на 1,6 %) меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 58,78 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн тонн» за 2020 год составило 23,1 млн тонн, что на 0,84 млн тонн (на 3,5 %) меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 51,33 %.</p> <p>Основной причиной стало снижение спроса на перевозки угля, нефти и некоторых других грузов (за исключением контейнерных) по сети Российских железных дорог, выполняемых для зарубежных заказчиков. Это связано с резким ухудшением конъюнктуры на мировых товарных рынках, серьезным спадом спроса на энергоресурсы в Китае в январе–сентябре 2020 г., что привело к снижению спроса на уголь, нефть и другие сырьевые товары.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.2.1.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте» за 2020 год составило 830,9 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте с учетом новых логистических схем, что на 212,7 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (на 34,4 %) больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 101,33 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+15,69 %) по отношению к прошлому году.</p> <p>Объем транзитных перевозок контейнеров из Китая в Европу продолжил расти, несмотря на пандемию. Железнодорожные контейнерные перевозки показали наибольшую устойчивость и безопасность в условиях карантинных ограничений, во многом благодаря минимизации участия человека в транспортно-логистической цепочке и при пересечении государственных границ. Произошло переключение</p>	

на железную дорогу грузопотоков электронной торговли товарами из Китая, включая маски и другие средства индивидуальной защиты. Повысился спрос на порожние контейнеры и образовался их дефицит. Важным фактором стал резкий спрос фрахтовых ставок на морском и воздушном транспорте в 2020 году, что, в частности, привело к тому, что в сентябре 2020 года стоимость отправки контейнера из Китая в Европу морем и по железной дороге практически сравнялась. Лидирующим оператором транзитных перевозок контейнеров между Китаем и странами Европы является ОТЛК ЕРА. В 2020 году на ее сервисах проследовало 5649 контейнерных поездов, объем перевозок составил 546,9 тыс. ДФЭ, что на 64 % превышает показатель 2019 года.

Фактическое значение Индикатора 4.2.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, млн тонн» за 2020 год составило 2,03 млн тонн, что на 0,47 млн тонн (на 30,1 %) больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 119,41 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+21,91 %) по отношению к прошлому году.

Увеличение объемов транзитных автомобильных перевозок произошло, в первую очередь в Калининградской области, а также за счет переключения части грузопотока, следующего в Республику Беларусь из портов стран Балтии в порты Российской Федерации.

Фактическое значение Индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн тонн» за 2020 год составило 61,7 млн тонн, что на 5,5 млн тонн (на 8,2 %) меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 78,6 %.

Перевалка транзитных грузов в российских морских торговых портах снизилась впервые за многолетний период. Снижение произошло за счет наливных грузов (сырой нефти), поступающей из Казахстана в российский порт Новороссийск по трубопроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК), из-за резкого падения мирового спроса на нефть, переполнения хранилищ, замедления переработки на мировых НПЗ.

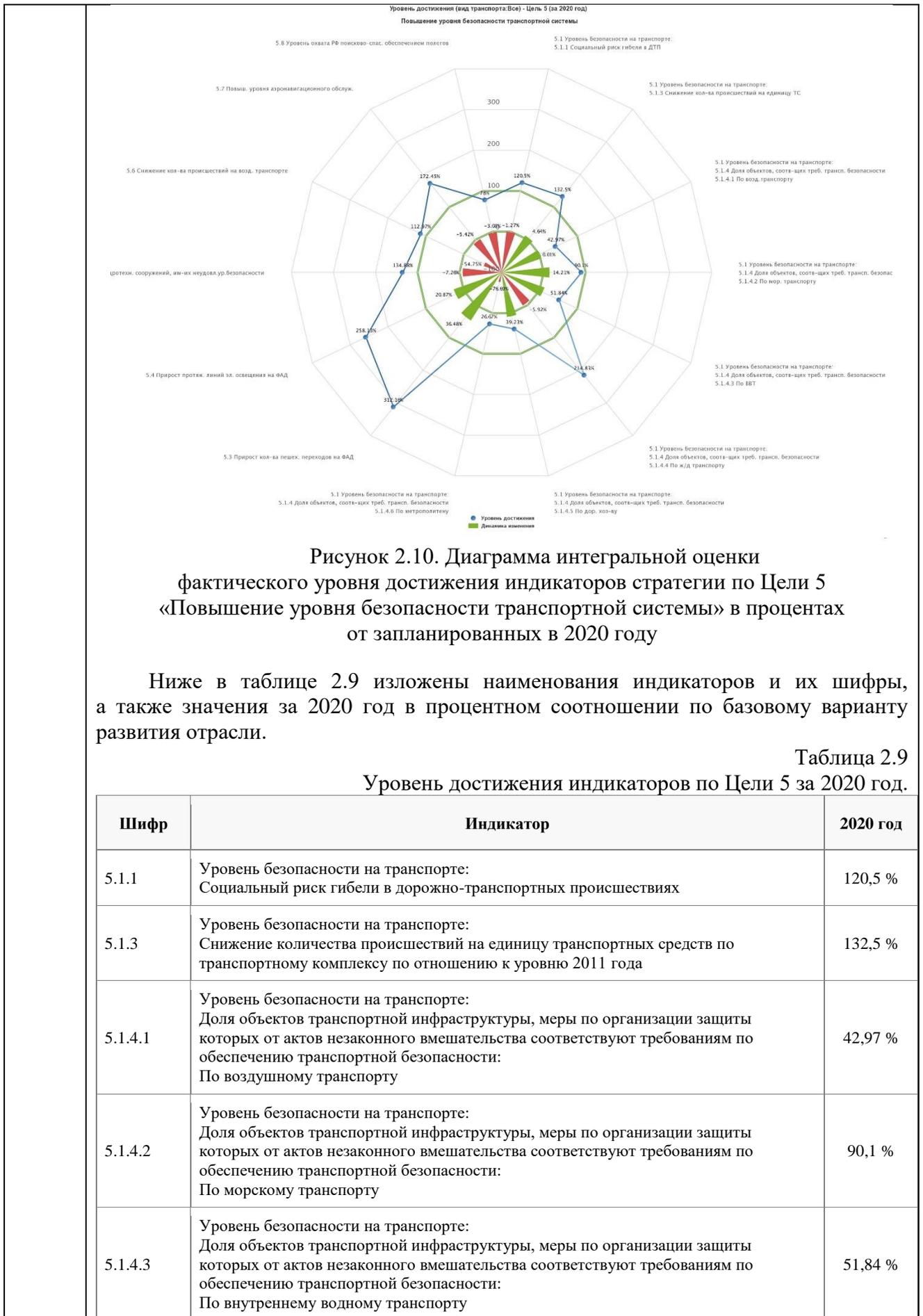
Фактическое значение Индикатора 4.4 «Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом, %» в 2020 году составило 7,81 %, что на 1,19 п.п. меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 67,83 %.

Причиной отрицательной динамики индикатора стали недостаточные темпы обновления флота под российским флагом, а также отток грузов, ранее перевозимых исключительно судами под российским флагом в Азово-Черноморском регионе, на наземные виды транспорта после открытия пассажирского и грузового автомобильного и железнодорожного движения по Крымскому мосту.

Фактическое значение Индикатора 4.5 «Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали, млн тонн» за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 0,07 млн тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 1,49 %.

Динамика транзитных перевозок по Транссибу была связана с двумя противоположными тенденциями, которые компенсировали друг друга. С одной стороны, снизились объемы транзитных перевозок сырьевых грузов в Китай и другие страны АТР вследствие ограничений спроса. С другой стороны, выросли транзитные перевозки зерна (в восточном направлении) и контейнерных грузов (в западном

	<p>направлении – из Китая в Европу и из стран АТР через Дальневосточные порты России в направлении стран СНГ и Европы).</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %» за 2020 год составило 46,1 %, что на 1 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 98,09 %. Наблюдается положительная динамика (+0,89 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.</p> <p>Укрепление позиций российских перевозчиков произошло вследствие того, что перевозки экспортных грузов снизились в меньшей степени (менее, чем на 2 %), чем импортных (почти на 8 %). Значительно сократились также объемы работы, выполняемой перевозчиками третьих стран (почти на 10 %) вследствие введенных в этих странах ограничений, связанных с COVID-19.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.7 «Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн тонн» за 2020 год составило 23,1 млн тонн, что на 0,7 млн тонн больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 97,06 %. Наблюдается положительная динамика (+0,09 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.</p> <p>Приобретение российскими судовладельцами нескольких новых судов в 2020 году и их ввод в эксплуатацию под удобными флагами способствовал положительной динамике индикатора. В частности, в течение 2020 года группа «Совкомфлот» приняла в эксплуатацию два газовоза нового поколения типоразмера Atlanticстах грузоместимостью 174 тыс. куб. м. каждый («СКФ Лаперуз» в феврале 2020 года, «СКФ Баренц» в сентябре 2020 года). Оба судна были отфрахтованы крупным международным нефтегазовым компаниям (Total и Shell соответственно) по долгосрочным тайм-чартерным договорам.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 4.7.1 «Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, в том числе суммарный дедвейт морского транспортного флота под российским флагом, млн тонн» за 2020 год составило 8,75 млн тонн, что на 0,44 млн тонн меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 78,13 %.</p> <p>Отрицательная динамика индикатора связана с опережающей динамикой списания возрастного флота по сравнению с поставками новых судов, регистрируемых под российским флагом.</p>
2.1.1.5	<p><b><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2020 год по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»</u></b></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 представлены в виде лепестковой диаграммы на рисунке 2.10.</p>



**Рисунок 2.10. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в процентах от запланированных в 2020 году**

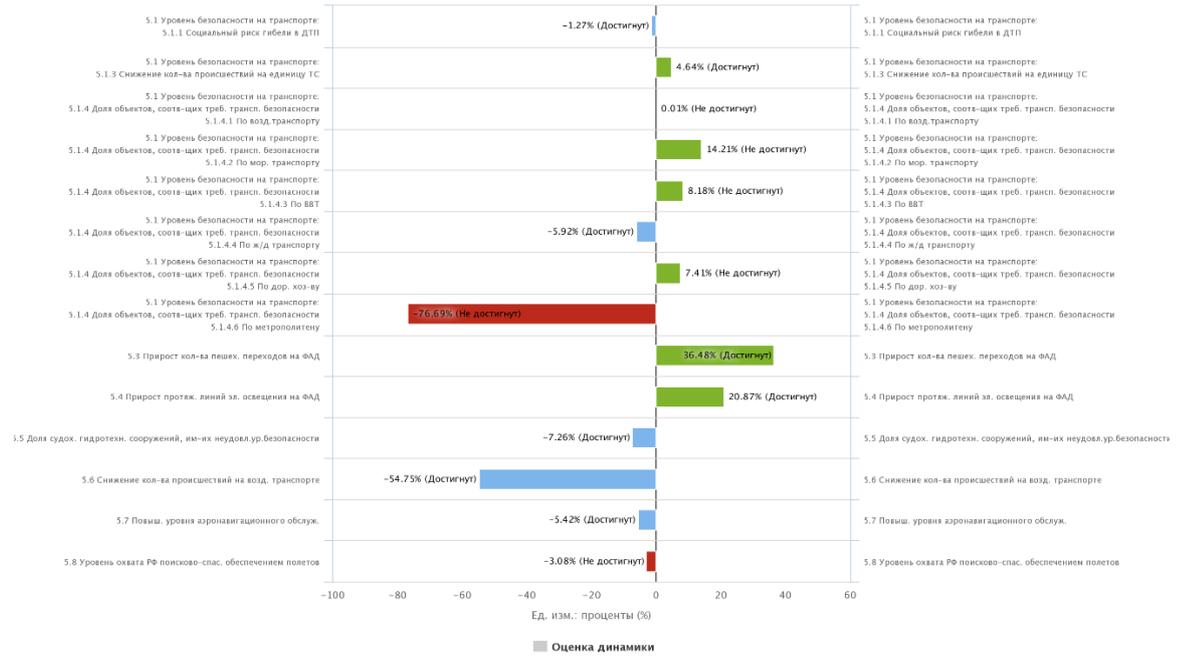
Ниже в таблице 2.9 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2020 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

**Таблица 2.9**  
**Уровень достижения индикаторов по Цели 5 за 2020 год.**

Шифр	Индикатор	2020 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	120,5 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	132,5 %
5.1.4.1	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По воздушному транспорту	42,97 %
5.1.4.2	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По морскому транспорту	90,1 %
5.1.4.3	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По внутреннему водному транспорту	51,84 %

5.1.4.4	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По железнодорожному транспорту	214,83 %
5.1.4.5	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По дорожному хозяйству	39,23 %
5.1.4.6	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По метрополитену	26,67 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	312,16 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	258,13 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	134,88 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	112,97 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	172,45 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	78 %
<b>Общий процент достижения по 14 индикаторам по Цели 5 (за 2020 год)</b>		<b>127,66 %</b>
<p>Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2020 год по отношению к 2019 году приведена ниже на рисунке 2.11. в виде линейчатой диаграммы.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 5 (за 2020 год)



**Рисунок 2.11.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2020 год по отношению к прошлому году

**Таблица 2.10**  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2020 год по отношению к 2019 году\*

Шифр	Индикатор	2020 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	-1,27 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	4,64 %
5.1.4.1	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По воздушному транспорту	0,01 %
5.1.4.2	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По морскому транспорту	14,21 %
5.1.4.3	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По внутреннему водному транспорту	8,18 %
5.1.4.4	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По железнодорожному транспорту	-5,92 %

5.1.4.5	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По дорожному хозяйству	7,41 %
5.1.4.6	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По метрополитену	-76,69 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	36,48 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	20,87 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	-7,26 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	-54,75 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	-5,42 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	-3,08 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 14 индикаторам по Цели 5 (за 2020 год)</b>		<b>-4,47 %</b>
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		
<p>По Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» за 2020 год представлена отчетная информация по 14 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.</p> <p>Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 127,66 %, что свидетельствует о положительной динамике развития транспортного комплекса в вопросах поддержания уровня безопасности на транспорте.</p> <p>Достижение данной Цели является одной из главных оценок эффективности работы всех органов власти, отвечающих за развитие и функционирование транспортного комплекса Российской Федерации.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 5.1.1 «Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях (число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения)» за 2020 год составило 11,05 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, что на 0,45 погибших в ДТП на 100 тыс. населения меньше, чем в 2019 году.</p> <p>Уровень (процент) достижения Индикатора 5.1.1 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 120,5 %.</p> <p>В 2020 году, по данным Министерства внутренних дел Российской Федерации, в России зарегистрировано 145,1 тысяч ДТП с пострадавшими, что на 11,7 % меньше, чем в 2019 году. Число пострадавших в ДТП также снизилось – число погибших сократилось по сравнению с 2019 годом на 4,9 %, а число раненых на – 13,2 %. Аварийность на дорогах снизилась в большинстве регионов России. Вместе с тем, серьезной проблемой остается смертность, связанная с наездами на пешеходов, а также с выездом на встречную полосу.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 5.1.3 «Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению</p>		

к уровню 2011 года, %» за 2020 год составило 56,5 %, что на 5,4 п.п. меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.1.3 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 132,5 %. Наблюдается положительная динамика (+4,64 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2019 году.

По Индикатору 5.1.4.1 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по воздушному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 32,23 %, что на 1,08 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 42,97 %. Наблюдается положительная динамика (+0,01 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

По Индикатору 5.1.4.2 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по морскому транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 37,84 %, что на 5,97 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 90,1 %. Наблюдается положительная динамика (+14,21 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

По Индикатору 5.1.4.3 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по внутреннему водному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 37,84 %, что на 5,97 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 51,84 %. Наблюдается положительная динамика (+8,18 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

По Индикатору 5.1.4.4 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по железнодорожному транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 12,89 %, что на 1,19 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 214,83 %.

Работы по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте продолжаются - среди лидеров по оснащению системами ТСО (Технические средства обеспечения транспортной безопасности) в 2020 году – Октябрьская, Московская, Северо-Кавказская железные дороги, а также Дирекция железнодорожных вокзалов.

По Индикатору 5.1.4.5 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по дорожному хозяйству, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 36,68 %, что на 9,19 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 39,23 %. Наблюдается положительная динамика (+7,41 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

По Индикатору 5.1.4.6 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по метрополитену, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2020 год составило 20,0 %, что на 57,0 п.п. меньше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 26,67 %.

По Индикатору 5.3 «Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года

нарастающим итогом), единиц» фактическое значение за 2020 год составило 462 единицы, что на 114 единиц больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 312,16 %. Наблюдается положительная динамика (+36,48 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Строительство вышеуказанных пешеходных переходов в разных уровнях осуществлялось в составе проектов строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог при реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а также в рамках мероприятий по повышению уровня обустройства федеральных автомобильных дорог в целях повышения безопасности движения при реализации ведомственного проекта «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования». Увеличение количества пешеходных переходов в разных уровнях на федеральных автомобильных дорогах способствовало снижению аварийности на федеральных автомобильных дорогах.

По Индикатору 5.4 «Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км» фактическое значение за 2020 год составило 9297,9 км, что на 1806,8 км больше, чем в 2019 году. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 258,13 %. Наблюдается положительная динамика (+20,87 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Устройство и реконструкция линий электрического освещения на федеральных автомобильных дорогах осуществлялись в составе проектов строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог при реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а также в рамках мероприятий по повышению уровня обустройства федеральных автомобильных дорог в целях повышения безопасности движения при реализации ведомственного проекта «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования». Увеличение протяженности линий электрического освещения на федеральных автомобильных дорогах существенно способствовало снижению количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Фактическое значение Индикатора 5.5 «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %» за 2020 год составило 8,4 %, что на 0,3 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.5 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 134,88 %.

Длительный предшествовавший период недофинансирования реконструкции гидротехнических сооружений с большим сроком службы, привел к продолжению ухудшения их технического состояния.

Фактическое значение Индикатора 5.6 «Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года, %» за 2020 год составило 80,07 %, что на 50,31 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.6 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 112,97 %.

В 2020 году Росавиация разработала и направила в организации гражданской авиации более 150 рекомендаций по безопасности полетов, издано 20 приказов о реализации мероприятий по безопасности полетов, регулярно публиковались рекомендации по обеспечению безопасности. Впервые за длительный период времени в 2020 году при выполнении регулярных перевозок пассажиров, грузов и почты в России достигнута нулевая смертность.

Фактическое значение Индикатора 5.7 «Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов

на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года, тыс. часов» за 2020 год составило 169 тыс. часов, что на 4,6 тыс. часов меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения Индикатора 5.7 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 172,45 %.

Уменьшение средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент произошло вследствие общего снижения интенсивности полетов, вызванного резким сокращением количества произведенных рейсов, в том числе, иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации из-за пандемии COVID-19.

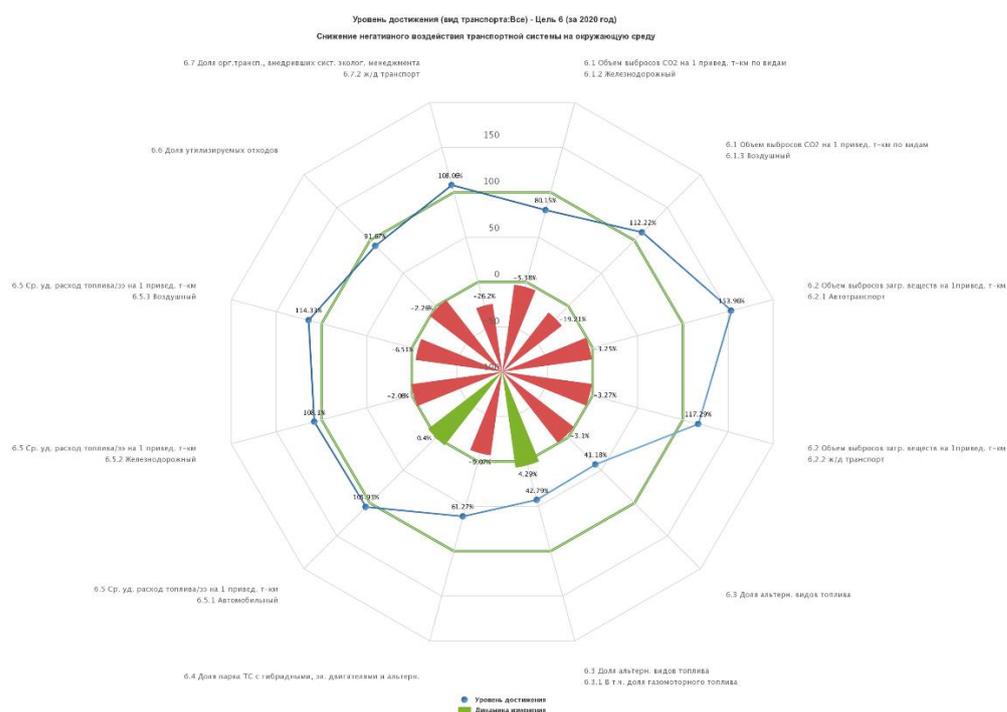
По Индикатору 5.8 «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %» фактическое значение за 2020 год осталось на уровне прошлого года и составило 78 % Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 78 %.

Отсутствие динамики изменения индикатора в 2020 году было вызвано приостановкой работ по расширению охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов вследствие пандемии COVID-19.

2.1.1.6

### **Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2020 год по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду»**

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



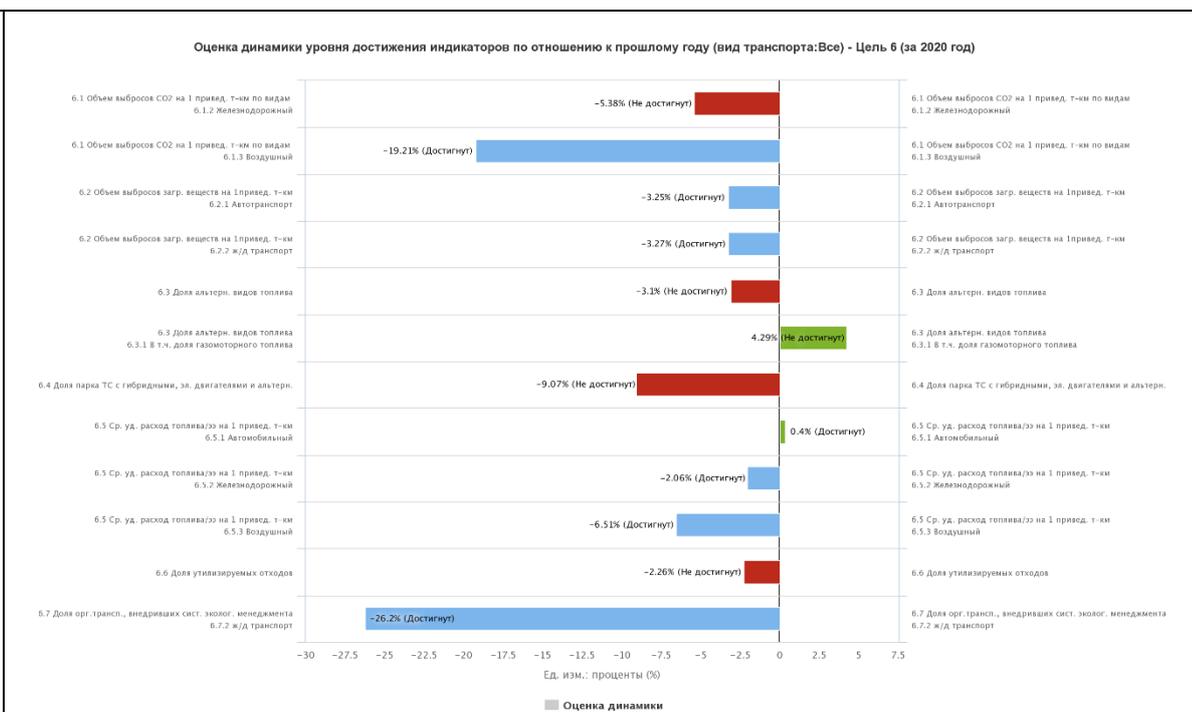
**Рисунок 2.12.** Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в процентах от запланированных в 2020 году

Ниже в таблице 2.11 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2020 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.11  
Уровень достижения индикаторов по Цели 6 за 2020 год

Шифр	Индикатор	2020 год
6.1.2	Объем выбросов CO <sub>2</sub> на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	80,15 %
6.1.3	Объем выбросов CO <sub>2</sub> на один приведенный т-км по воздушному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	112,22 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	153,96 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	117,29 %
6.3	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств	41,18 %
6.3.1	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, в том числе доля газомоторного топлива	72,79 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	61,27 %
6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	105,93 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	108,1 %
6.5.3	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по воздушному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	114,33 %
6.6	Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте	91,67 %
6.7.2	Доля организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта	108,06 %
<b>Общий процент достижения по 12 индикаторам по Цели 6 (за 2020 год)</b>		<b>94,75 %</b>

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2020 год по отношению к 2019 году представлена ниже на рисунке 2.13. в виде линейчатой диаграммы.



**Рисунок 2.13.** Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2020 год по отношению к прошлому году.

**Таблица 2.12**  
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2020 год по отношению к 2019 году\*

Шифр	Индикатор	2020 год
6.1.2	Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-5,38 %
6.1.3	Объем выбросов CO2 на один приведенный т-км по воздушному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-19,21 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-3,25 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-3,27 %
6.3	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств	-3,1 %
6.3.1	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, в том числе доля газомоторного топлива	4,29 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	-9,07 %
6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	0,4 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-2,06 %

6.5.3	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по воздушному транспорту (по отношению к уровню 2011 года)	-6,51 %
6.6	Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте	-2,26 %
6.7.2	Доля организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта	-26,2 %
<b>Общая оценка динамики уровня достижения по 12 индикаторам по Цели 6 (за 2020 год)</b>		<b>-6,3 %</b>
<p><i>* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов</i></p> <p>По Цели 6 «Снижение негативного воздействия на окружающую среду» за 2019 год представлена отчетная информация по 12 индикаторам Транспортной стратегии, обеспеченных официальным статистическим наблюдением.</p> <p>Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 94,75 %.</p> <p>По отдельным индикаторам Цели 6 в 2020 году ситуация сложилась следующим образом.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.1.2 «Объемы выбросов CO<sub>2</sub> на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2020 год составило 80,3 %, что на 0,4 п.п. меньше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 80,15 %.</p> <p>Снижение выбросов парниковых газов на железнодорожном транспорте стало осуществляться путем реализации мер, предусмотренных экологической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2030 года и энергетической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2020 года и на перспективу до 2030 года. В 2020 году выбросы CO<sub>2</sub> были снижены на 49 % к уровню 1990 года при сопоставимых объемах перевозок. За период с 2015 года удельные выбросы парниковых газов в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» снижены на 8,7 %, удельные выбросы на тягу поездов – на 4,5 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.1.3 «Объемы выбросов CO<sub>2</sub> на один приведенный т-км на воздушном транспорте, %» за 2020 год составило 79,0 %, что на 17,15 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 112,22 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.1 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %» за 2020 год составило 34,99 %, что на 0,59 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 153,96 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.2.2 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2020 год составило 57,9 %, что на 2 п.п. меньше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 117,29 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.3 «Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, %» за 2020 год составило 7,0 %, что на 0,58 п.п. больше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 41,18 %.</p> <p>Фактическое значение Индикатора 6.3.1 «Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, в том числе доля газомоторного топлива, %» за 2020 год составило 5,99 %, что на 1,14 п.п. больше,</p>		

чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 42,79 %. Наблюдается положительная динамика (+4,29 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 6.4 «Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств, %» за 2020 год составило 15,93 %, что на 0,6 п.п. меньше, чем в 2019 году. Уровень (процент) достижения Индикатора 6.4 за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 61,27 %.

Обновление российского автопарка за счет электромобилей, а также автомобилей с гибридными двигателями в Российской Федерации отстает от общемирового тренда перехода к «зеленому» и энергоэффективному транспорту.

Вместе с тем в России продолжает расти парк электробусов. По их количеству (более 600 единиц по состоянию на конец 2020 года) Москва лидирует среди европейских городов. Вместе с тем существенное количество электробусов наблюдается только в Москве. В других регионах Российской Федерации их количество незначительно.

Фактическое значение Индикатора 6.5.1 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2020 год составило 88,43 %, что на 0,85 п.п. меньше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 105,93 %. Наблюдается положительная динамика (+0,4 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Положительная динамика индикатора связана с постепенным обновлением парка автотранспортных средств новыми более экономичными автомобилями с бензиновыми двигателями.

Фактическое значение Индикатора 6.5.1 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по автомобильному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2020 год составило 88,43 %, что на 0,85 п.п. меньше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 105,93 %. Наблюдается положительная динамика (+0,4 %) изменения значений индикатора по отношению к 2019 году.

Фактическое значение Индикатора 6.5.2 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2020 год составило 86,39 %, что на 1,49 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 108,1 %.

Фактическое значение Индикатора 6.5.3 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по воздушному транспорту (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2020 год составило 77,1 %, что на 0,3 п.п. меньше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 114,33 %.

Фактическое значение Индикатора 6.6 «Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте, %» за 2020 год составило 66 %, что на 1 п.п. больше, чем за 2019 год. Уровень достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 91,67 %.

Фактическое значение Индикатора 6.7.2 «Доля организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта, %»

	<p>за 2020 год осталось на уровне предыдущего года и составило 67 %. Уровень (процент) достижения в 2020 году по сравнению с базовым показателем составил 108,06 %.</p> <p>В соответствии с экологической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2030 года осуществляется планомерное совершенствование системы управления природоохранной деятельностью и внедрение экологического менеджмента управления качеством окружающей среды, включая внедрение инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, повышение использования и обезвреживания отходов производства, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия.</p>
2.2	<p align="center"><b><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>В 2020 году проводилась работа по нормативному правовому обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспортного комплекса.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 14 января 2020 г. № ЕД-10-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год. Реализация Плана направлена на нормативное правовое обеспечение реализации задач развития транспортного комплекса. Принято 12 федеральных законов, более 230 актов Правительства Российской Федерации, издано 174 ведомственных акта, зарегистрированных Министерством юстиции Российской Федерации.</p> <p>В 2020 году в сфере транспорта Президентом Российской Федерации было подписано 12 федеральных законов:</p> <p>1. Федеральный закон от 18 февраля 2020 г. № 21-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», направлен на совершенствование процедур государственного регулирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов. Закон предусматривает признание утратившими силу необходимость лицензирования деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов, а также положения Воздушного кодекса Российской Федерации, указывающего на возможность лицензирования деятельности по выполнению авиационных работ.</p> <p>Принятие законопроекта позволило устранить дублирование процедур сертификации авиаперевозчиков процедурами лицензирования их основной деятельности и снять избыточную административную нагрузку с субъектов воздушного транспорта, осуществляющих перевозки воздушным транспортом пассажиров и грузов.</p> <p>2. Федеральный закон от 1 марта 2020 г. № 39-ФЗ «О внесении изменений в статьи 1 и 4 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и статьи 3 и 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на совершенствование правового регулирования правоотношений в области автомобильных перевозок опасных грузов с учетом специфики перевозок опасных</p>

грузов для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд страны, а также в целях обеспечения безопасности государства.

Законом вносится изменение, согласно которому наряду с самоходными транспортными средствами с вооружением, военной техникой, транспортными средствами Вооруженных Сил Российской Федерации без специального разрешения допускается движение по автомобильным дорогам транспортных средств «других войск, воинских формирований и органов, осуществляющих перевозки вооружения, военной техники и военного имущества». Освобождение перевозчиков от необходимости получения специального разрешения на перевозку специальных грузов, являющихся грузами повышенной опасности, не окажет влияния на безопасность перевозок, так как в соответствии с Положением о специальных перевозках на них распространяются повышенные требования по обеспечению безопасности перевозок.

3. Федеральный закон от 1 марта 2020 г. № 34-ФЗ «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» направлен на уточнение вопросов использования судов, плавающих под флагами иностранных государств, при осуществлении каботажных перевозок, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания (ледокольной проводки, поисковых и спасательных операций, подъема затонувшего в море имущества, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ).

Федеральный закон способствует стабильности отношений, связанных с реализацией крупных промышленных нефтегазовых проектов, а также обеспечению территорий Крайнего Севера и Дальнего Востока жизненно важными товарами.

4. Федеральный закон от 18 марта 2020 г. № 55-ФЗ «О внесении изменений в статью 333.33 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» направлен на стимулирование деловой активности в области судоходства и на завершение процедур, необходимых для регистрации судов в Российском международном реестре судов и Российском открытом реестре судов.

Приведены к единообразному толкованию положения о возможности регистрации судов в Российском международном реестре судов с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации и Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

Учтена возможность регистрации в Российском международном реестре судов самоходных судов с главным двигателем мощностью не менее 55 киловатт и несамоходных судов вместимостью от 80 единиц. Кроме того, в Российский открытый реестр судов теперь также включаются суда с валовой вместимостью до 80 единиц.

Предлагаемые настоящим федеральным законом поправки призваны создать благоприятные социально-экономические условия в сфере морских перевозок, основанные на балансе интересов государства, перевозчиков и потребителей их услуг, а также обеспечить повышение конкурентоспособности морских перевозчиков, осуществляющих перевозки и буксировку на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации.

5. Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 87-ФЗ «О внесении изменения в статью 3 Федерального закона «О внесении изменений в статью 56 Воздушного кодекса Российской Федерации и статью 14 Федерального закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации», направлен на продление до июля 2024 года возможности заключения трудовых договоров с иностранными гражданами для замещения должности командира гражданского воздушного судна. При этом увеличен срок, в течение которого может быть заключен трудовой договор

с иностранным гражданином, с пяти до десяти лет. Это позволит не допустить дефицита командиров воздушных судов. Авиакомпаниями отмечается увеличение потребности в специалистах летного состава, обусловленное увеличением парка воздушных судов, списанием по различным причинам действующих пилотов и необходимостью восполнения их штатной численности. В дальнейшем потребности отечественных авиакомпаний в летном составе будут полностью удовлетворяться

за счет подготовки российских специалистов на базе авиационных учебных центров в рамках среднего профессионального образования.

6. Федеральный закон от 13 июля 2020 г. № 205-ФЗ «О внесении изменений в статьи 5 и 5-1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации», направлен на наделение Правительства Российской Федерации полномочиями по утверждению положения о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море.

При проведении поисковых и спасательных операций организацию и координацию сил и средств, находящихся в готовности, осуществляли 7 морских спасательно-координационных центров (МСКЦ) и 8 морских спасательных подцентров (МСПЦ), которые подчиняются в вопросах поиска и спасания на море Спасательно-координационному центру Росморречфлота. До принятия закона реализация мероприятий по развитию систем спасания на море проводилась по отдельным ведомственным программам и планам различных министерств и ведомств, что приводило к отсутствию ответственности за координацию и организацию поисково-спасательных операций на море и, как следствие, к значительным трудностям по привлечению сил и средств различных федеральных органов исполнительной власти к участию в фактических поисково-спасательных операциях.

Федеральный закон способствует повышению эффективности проведения поисковых и спасательных операций на море. Внесенные изменения позволяют обеспечить должный уровень координации и взаимодействия ведомственных аварийно-спасательных служб при возникновении на море аварий и аварийных ситуаций повысить эффективность проведения поисковых и спасательных операций на море и во внутренних водах Российской Федерации.

7. Федеральный закон от 20 июля 2020 г. № 239-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части, касающейся весового и габаритного контроля транспортных средств» направлен на повышение эффективности весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах, в том числе на платных автомобильных дорогах, путем уточнения и расширения полномочий Министерства транспорта Российской Федерации в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств, в том числе возможность установления метрологических требований к оборудованию, используемому на пунктах весогабаритного контроля, требований к оборудованию, информирующему водителей транспортных средств о нарушениях правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

Реализация норм, предусмотренных законом, будет способствовать совершенствованию порядка весогабаритного контроля транспортных средств.

8. Федеральный закон от 15 октября 2020 г. № 334-ФЗ «О внесении изменения в статью 4 Федерального закона от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» направлен на уточнение полномочий Правительства Российской Федерации по определению размера бюджетных ассигнований

на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, и межремонтных сроков проведения такого ремонта.

Федеральный закон предусматривает уточнение полномочий Правительства Российской Федерации в части утверждения нормативов финансовых затрат и правил расчета размера бюджетных ассигнований только на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, а также наделяет Правительство Российской Федерации дополнительным полномочием по определению межремонтных сроков проведения капитального ремонта.

Уточнено, что для гражданских аэродромов Правительство Российской Федерации устанавливает нормативы затрат и правила расчета ассигнований только на капремонт. Ранее это были затраты на содержание и все виды ремонта.

9. Федеральный закон от 15 октября 2020 г. № 326-ФЗ «О внесении изменений в статьи 29 и 40 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на обеспечение развития транспортной инфраструктуры, а также создание и функционирование системы безбарьерных платных автомобильных дорог в Российской Федерации.

Система «free-flow» (свободный поток) позволяет сократить количество классических пунктов взимания платы, предусматривающих обязательную остановку транспортного средства на пункте взимания платы. Внедрение такой системы приведет к повышению эффективности и привлекательности платных автомобильных дорог, что, в свою очередь, приведет к снижению количества автомобилей на «бесплатных» автомобильных дорогах и повышению их пропускной способности.

10. Федеральный закон от 8 декабря 2020 г. № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» направлен на совершенствование правового регулирования вопросов, связанных с осуществлением международных перевозок автомобильным транспортом по территории Российской Федерации и организацией государственного контроля (надзора) в указанной сфере.

Предусматривается, что государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок должен осуществляться также в остановочных пунктах, в том числе на автостанциях, автовокзалах, в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случаях посадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международную автомобильную перевозку, и высадки из него. Предусматривается создание реестра российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, вести который будет федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю (надзору) в сфере транспорта. Устанавливается, что реестр не является информационной системой, определены сведения, которые в него вносятся, порядок и форма их предоставления, а также запрет на использование для международных автомобильных перевозок транспортных средств, не включенных в Реестр.

Федеральный закон позволяет существенно повысить эффективность и качество проведения государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок, а также ответственность российских и иностранных перевозчиков, осуществляющих данный вид перевозок.

11. Федеральный закон от 22 декабря 2020 г. № 448-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на установление уровня бюджета и фонда, в который будут поступать административные штрафы за несоблюдение законодательства о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги. Закон предусматривает зачисление в Федеральный дорожный фонд денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги по нормативу 100 %.

12. Федеральный закон от 30 декабря 2020 г. № 521-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» направлен на закрепление административной ответственности за нарушение правил внесения платы за проезд по платной автомобильной дороге, что, исходя из целей законодательства об административных правонарушениях, позволит обеспечить эффективное функционирование транспортной инфраструктуры и будет отвечать общественным интересам и интересам добросовестных пользователей платных автомобильных дорог. Введена административная ответственность за неоплаченный проезд по платным автомобильным дорогам.

Из 36 законопроектов, находящихся на рассмотрении в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации в 2020 году принято 12 федеральных законов, 5 законопроектов приняты в первом чтении, а по 19 законопроектам велась работа в комитетах по подготовке их к первому чтению.

Пять законопроектов, разработанных Министерством транспорта Российской Федерации во исполнение распоряжений и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, представлены в 2020 году в Правительство Российской Федерации:

1. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части обеспечения возможности заключения государственных и муниципальных контрактов, предусматривающих выполнение работ одновременно по содержанию (обслуживанию), ремонту и эксплуатации автомобильных дорог (участков автомобильных дорог)».

2. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части установления порядка удаления затонувшего имущества».

3. «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления административного наказания за нарушения порядка удаления затонувшего имущества)».

4. «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения полномочий по осуществлению контроля за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств».

5. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части регулирования земельных и лесных отношений, связанных с объектами федерального, регионального, местного значения)».

Принят федеральный закон от 11 июня 2021 г. 160-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях

и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреальский протокол 2014 года)».

В рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» взамен отменных 42 актов Минтранс России обеспечено принятие 73 актов, направленных на обеспечение эффективного регулирования в данной сфере, из которых 18 – это постановления Правительства Российской Федерации и 55 – ведомственные акты, которые устанавливают обязательные требования, соответствующие современным правовым и организационным основам установления, оценки их применения.

*Управление реализацией стратегических документов в сфере транспорта*

Важнейшим фактором развития транспортного комплекса является наличие эффективно функционирующей системы государственного стратегического планирования.

В 2020 году в установленном порядке осуществлялся мониторинг реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, государственной программой «РТС», разработаны параметры прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов, утверждена Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2020 год.

В соответствии с подпунктом «г» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 25 марта 2020 г. № Пр-573 об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года Министерством транспорта Российской Федерации совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организациями ведется работа по формированию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, структура которой одобрена на заседании президиума Правительственной комиссии по транспорту (протокол от 12 марта 2021 г. № 2).

Актуальные цели и задачи развития транспортного комплекса Российской Федерации в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года будут сформированы в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на основе указов и поручений Президента Российской Федерации, Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683, Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, положений разрабатываемой Стратегии социально-экономического развития Российской Федерации и ключевых инициатив по ее реализации, а также стратегий развития смежных отраслей промышленности и поручений Правительства Российской Федерации.

В соответствии с Правилами разработки, реализации и оценки эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2017 г. № 1242. В 2020 году Минтранс России велась работа по актуализации государственной программы «РТС».

Актуализированная Программа «РТС» на 2019–2024 годы включает 12 федеральных проектов, 7 ведомственных проектов, 17 ведомственных целевых

программ и 6 основных мероприятий. Федеральные проекты являются составной частью национального проекта в сфере транспорта.

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

Во исполнение пункта 11 постановления Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2015 г. № 1449 «О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации планов деятельности федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Правительство Российской Федерации» проведена корректировка Плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2019–2024 годы, учитывающая положение Указа № 474 и Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденных Председателем Правительства Российской Федерации 29 сентября 2018 г. Корректировка Плана деятельности обусловлена в том числе необходимостью приведения мероприятий и значений показателей (индикаторов) в соответствии с параметрами бюджета, утвержденного Федеральным законом от 8 декабря 2020 г. № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов», а также учитывает реализацию национальных проектов в сфере транспорта.

В 2020 году обеспечена подготовка и принятие распоряжений Правительства Российской Федерации по внесению изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. № 384-р:

от 30 января 2020 г. № 148-р в части реконструкции станций Елховка и Сухой Карабулак Приволжской железной дороги, реконструкции станции Сальск, строительства морского угольного терминала морского порта Диксон на базе Сырадасайского угольного месторождения мощностью до 4,5 млн тонн в год, строительства морского терминала по перевалке зерна, контейнеров, генеральных, навалочных, наливных грузов в морском порту Ростов-на-Дону мощностью 2 млн тонн в год;

от 20 февраля 2020 г. № 374-р в части строительства сухогрузного перевалочного комплекса мощностью 15 млн тонн в год в морском порту Высоцк в Выборгском районе Ленинградской области;

от 19 марта 2020 г. № 667-р в части строительства обхода города Медынь автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-130 Москва – Малоярославец – Рославль – граница с Республикой Белоруссия и обхода г. Оренбурга автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан, строительства и реконструкции участков автомобильной дороги федерального значения А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь;

от 9 апреля 2020 г. № 936-р в части строительства терминала для перегрузки глинозема в бухте Ванино мощностью 3 млн тонн в год в морском порту Ванино;

от 12 апреля 2020 г. № 979-р в части комплексной реконструкции железнодорожных путей общего пользования пропускной способностью 64 пары поездов в сутки на участке Междуреченск – Тайшет, реконструкции железнодорожных путей общего пользования на участке Ожерелье – Узловая – Елец, реконструкции железнодорожной инфраструктуры пропускной способностью 33 пары поездов в сутки на участке Чум – Лабытнанги, строительства и реконструкции

аэропортового комплекса Петропавловск-Камчатский (Елизово) пропускной способностью нового терминала аэропорта 1145 пассажиров в час (Камчатский край, Елизовский район), строительства аэропортового комплекса «Мирный» пропускной способностью нового терминала аэропорта 300 пассажиров в час, строительства терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата на архипелаге Новая Земля мощностью 360 тыс. тонн в год в морском порту Архангельск в Архангельской области, остров Южный, увеличения мощности планируемого к строительству терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата в морском порту Сабетта до 43,2 млн тонн, строительства терминала по перегрузке навалочных грузов мощностью до 6 млн тонн в год в морском порту 45 Мурманск, строительства зернового терминала мощностью 4 млн тонн в год в морском порту Высоцк в Выборгском районе Ленинградской области;

от 29 мая 2020 г. № 1438-р в части учета размещения объектов железнодорожного транспорта на территориях Республики Крым и города Севастополя;

от 13 июня 2020 г. № 1581-р в части строительства многофункционального грузового района морского порта Поронайск;

от 20 июня 2020 г. № 1652-р в части строительства IV главного пути МЦК на участке между Ярославским и Открытым шоссе, реконструкции станций Капустин Яр Приволжской железной дороги, Лянгасово, Юдино, Ворсино, Орехово-Зуево, Белокаменная, Буй, Лоста, Шарья, реконструкции вокзала Сургут Свердловской железной дороги, строительства северного железнодорожного обхода г. Перми, строительства третьего пути на участке Дербышки – Арск, строительства второго главного пути на участке Оренбург – Илецк Южно-Уральской железной дороги, строительства соединительной ветви между Киевским и Смоленским направлениям Московского железнодорожного узла, реконструкции железнодорожной линии на участке Лесной Городок – Апрелевка, организации пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участках Одинцово – Лобня (МЦД-1) и Подольск – Нахабино (МЦД-2), строительства и реконструкции аэропорта со строительством аэровокзального комплекса Грозный «Северный», строительства терминала по перевалке аммиака и метанола в морском порту Восточный;

от 29 июля 2020 г. № 1980-р в части реконструкции железнодорожного вокзала Зеленый Дол и вокзального комплекса Пермь-2, строительства нового здания вокзала Пыть-Ях;

от 14 августа 2020 г. № 2097-р в части строительства и реконструкции аэропортового комплекса Южно-Сахалинск (Хомутово);

от 2 сентября 2020 г. № 2235-р в части реконструкции аэропортового комплекса Ставрополь (Шпаковское);

от 19 сентября 2020 г. № 2400-р в части строительства и реконструкции железнодорожных путей на участке Санкт-Петербург-Главный – Тосно;

от 15 октября 2020 г. № 2660-р в части строительства автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-12 строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань, реконструкции аэропортового комплекса «Большое Савино» (г. Пермь), реконструкции аэропортового комплекса «Кадала» (г. Чита), строительства терминала сжиженного природного газа «Обский» в морском порту Сабетта;

от 19 ноября 2020 г. № 3043-р в части реконструкции аэропортового комплекса города Бодайбо.

Содействие инновационному развитию транспортного комплекса

В целях контроля внедрения инновационных технологий, рекомендованных Рабочей группой Министерства транспорта Российской Федерации по импортозамещению и повышению инновационности государственных закупок

в транспортном комплексе, планами показателей деятельности федеральных агентств, находящихся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации, предусмотрен показатель: «Осуществление государственных закупок инновационных видов продукции, в том числе из перечня, рекомендованного Рабочей группой Министерства транспорта Российской Федерации по импортозамещению и повышению инновационности государственных закупок в транспортном комплексе» (утверждены приказом Минтранса России от 31 марта 2020 г. № 135). Реализация мероприятия направлена на повышение инновационности результатов закупочной деятельности.

Создан опытный образец Интегрированной системы пропуска через государственную границу Российской Федерации в двух многосторонних автомобильных пунктах пропуска, с проведением испытаний. В 2020 году была продолжена работа в рамках планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров Национальной технологической инициативы по направлениям «Автонет», «Аэронет», «Маринет».

В целях создания условий для вывода на рынок новых продуктов и выхода на рынок субъектов новых видов предпринимательской деятельности, применения новых бизнес-моделей, функционирующих с использованием информационных систем автотранспортной телематики при осуществлении перевозок пассажиров и багажа, при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2020 г. № 3222-р в Государственную Думу внесен подготовленный Минтрансом России проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Также в целях обеспечения возможности идентификации лиц, определенных договором фрахтования, посредством электронных носителей информации и персональных данных (включая биометрические) принято постановление Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2020 г. № 188 «О внесении изменения в пункт 92 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 112». Аналогичная норма включена в пункт 74 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586.

С января 2020 года обеспечена полномасштабная эксплуатация Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения (далее – Реестр) в сфере дорожного хозяйства, являющегося базой данных с веб-интерфейсом, содержащего полный перечень информации, необходимой для включения в проектно-сметную документацию конкретной конструкции (технологии, материала). В рамках «Общепромышленного центра компетенций по новым материалам и технологиям для строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог» на базе ФАУ «РОСДОРНИИ» осуществлялся мониторинг применения субъектами Российской Федерации материалов и технологий, включенных в Реестр с еженедельной периодичностью.

*Результаты оказания мер поддержки организаций транспортного комплекса в условиях распространения COVID-19 в 2020 году*

Основным фактором восстановления экономической активности в отчетный период стали реализованные Правительством Российской Федерации масштабные пакеты мер поддержки граждан и бизнеса.

Финансовые меры поддержки организациям транспортного комплекса в связи с распространением COVID-19, включая:

- субсидирование российских авиакомпаний на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок.

Принято постановление Правительства Российской Федерации от 13 мая 2020 г. № 661 «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения COVID-19». Предоставлены субсидии 46 авиакомпаниям на сумму 20,953 млрд рублей.

- субсидирование российских аэропортов на частичную компенсацию расходов вследствие снижения их доходов в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок.

Принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 мая 2020 г. № 1436-р и постановление Правительства Российской Федерации от 3 июня 2020 г. № 813 «Об утверждении Правил предоставления в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским аэропортам и организациям, входящим в одну группу лиц с российским аэропортом, на частичную компенсацию расходов вследствие снижения их доходов в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок в связи с распространением COVID-19». Предоставлены субсидии 108 аэропортам, а также организациям, входящим в одну группу лиц с российскими аэропортами на сумму 10,604 млрд рублей.

- субсидирование организаций железнодорожного транспорта в целях финансового обеспечения затрат на уплату лизинговых платежей за железнодорожный подвижной состав.

Принято постановление Правительства Российской Федерации от 6 июля 2020 г. № 992 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям железнодорожного транспорта в целях финансового обеспечения затрат на уплату лизинговых платежей за железнодорожный подвижной состав». Предоставлены субсидии 5 пригородным пассажирским компаниям на сумму 3,24 млрд рублей.

Принято постановление Правительства Российской Федерации от 26 августа 2020 г. № 1288 «Об утверждении Правил предоставления в 2020 году из федерального бюджета субсидий акционерному обществу Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» на компенсацию расходов за услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и федерального государственного унитарного предприятия «Крымская железная дорога» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования в сообщении с Республикой Крым и г. Севастополем». Предоставлена субсидия на сумму 0,982 млрд рублей.

Принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 октября 2020 г. № 2839-р и постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2020 г. № 1946 «Об утверждении Правил предоставления в 2020 году из федерального бюджета субсидии обществу с ограниченной ответственностью «Южная пригородная пассажирская компания» на возмещение расходов, связанных с осуществлением перевозок пассажиров железнодорожным

транспортом общего пользования в пригородном сообщении». Предоставлена субсидия в размере 0,5 млрд рублей.

- субсидирование российских судоходных компаний, осуществляющих морские и речные круизные перевозки, в целях компенсации их расходов по договорам, заключенным этими судоходными компаниями с российскими лизинговыми компаниями.

Принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 июля 2020 г. № 1793-р и постановление Правительства Российской Федерации от 10 июля 2020 г. № 1013 «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки, в целях компенсации их расходов по договорам, заключенным этими судоходными компаниями с российскими лизинговыми компаниями». Предоставлены субсидии 2 российским судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки на сумму 0,32 млрд рублей.

Сокращение регуляторных издержек в транспортной отрасли в рамках реализации Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике

В 2020 году в целях сокращения регуляторных издержек в транспортной отрасли в рамках реализации Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике в 2020 году приняты 2 федеральных закона и 2 постановления Правительства Российской Федерации.

Обеспечено функционирование транспортного комплекса в соответствии с утвержденными Министром транспорта Российской Федерации и согласованными руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека рекомендациями по санитарно-противоэпидемическим мероприятиям при перевозке пассажиров всеми видами транспорта и на объектах транспортной инфраструктуры.

Министром транспорта Российской Федерации совместно с Роспотребнадзором разработаны и утверждены:

- временные рекомендации по профилактическим мерам для обеспечения противоэпидемической безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленные на снижение риска возникновения и распространения COVID-19;

- временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19;

- временные методические рекомендации по организации работы предприятий автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и внеуличного транспорта в целях защиты пассажиров и персонала;

- методические указания по поэтапному выходу из режима противоэпидемических ограничений, введенных в рамках борьбы с распространением COVID-19, при восстановлении авиапассажирских перевозок в гражданской авиации;

- временные методические рекомендации по организации работы пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Обеспечен вывоз более 312 тыс. граждан Российской Федерации из иностранных государств, в которых сложилась неблагоприятная ситуация, связанная с распространением COVID-19.

С помощью Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности обеспечивалась информационная поддержка выполнения карантинных мероприятий по борьбе с COVID-19, по возвращению

граждан Российской Федерации, по оперативному анализу пассажиропотока между Россией и странами с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией.

#### Цифровое развитие

В 2020 году в рамках федерального проекта «Информационная инфраструктура» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» обеспечено покрытие первоочередных объектов транспортной инфраструктуры (включая железнодорожную и автомобильную инфраструктуру) сетями связи с обеспечением широкополосной беспроводной передачи данных и голоса.

Продолжена работа по информационному обеспечению компетентных органов в сфере транспортной безопасности.

Созданная Министерством транспорта Российской Федерации Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности с 2013 года собирает, обрабатывает и предоставляет защищенный доступ в режиме, близком к реальному времени, к сведениям о пассажирах, членах экипажа (персонале) транспортных средств, о категорированных объектах инфраструктуры и транспортных средствах, об аттестованных сотрудниках транспортной безопасности. Сведения собираются по всем видам транспорта и видам перевозок пассажиров, включая международные и транзитные. К системе подключено более 10 тыс. перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры из 149 стран.

В ней накоплены данные о более чем 8,5 млрд записей о перевозках пассажиров, более 350 тыс. записей о категорированных объектах и транспортных средствах, более 200 тыс. записей об аттестованных сотрудниках транспортной безопасности, в том числе о тех, кто такую аттестацию в итоге не смог пройти, и тех, кто успешно аттестован.

В 2020 году с помощью системы обеспечивалась информационная поддержка выполнения карантинных мероприятий по борьбе с COVID-19, по возвращению граждан России на родину, по оперативному анализу пассажиропотока между Россией и странами с неблагоприятной эпидемической ситуацией.

Министерством транспорта Российской Федерации в 2020 году обеспечено функционирование Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

По состоянию на 1 января 2021 г. в системе «ЭРА-ГЛОНАСС» зарегистрировано более 6,5 млн транспортных средств отечественного и зарубежного производства, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб, в том числе более 1,6 млн в 2020 году.

За 2020 год системой «ЭРА-ГЛОНАСС» принято 4082533 вызова, передано в экстренные оперативные службы 46381 связанных с происшествиями экстренных вызовов, в том числе 33792 автоматических экстренных вызова, инициированных при тяжелых дорожно-транспортных происшествиях на автодорогах Российской Федерации.

Министерство транспорта Российской Федерации в 2020 году принимало участие в реализации мероприятий федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы», в том числе проведен комплекс работ по созданию и обновлению баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, перспективных глобальных навигационных спутниковых систем и их функциональных дополнений. Созданы и обновлены электронные навигационные карты внутренних водных путей Российской Федерации и база данных навигационной информации на участки внутренних водных путей общей протяженностью более 9000 км. Создана база данных «Единая база данных

электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации» на участках внутренних водных путей общей протяженностью более 69000 км.

В 2020 году в рамках реализации Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» и создания системы отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием электронных навигационных пломб стартовало полномасштабное применение электронных навигационных пломб (далее – ЭНП).

В период с 25 марта по 31 декабря 2020 г. осуществлены 8 609 перевозок (наложено 9 688 ЭНП) 6 924 автомобильных (7 114 ЭНП) и 1 685 железнодорожных (2 574 ЭНП).

Обеспечение органов управления транспортным комплексом информацией о состоянии и ходе развития транспортной системы, ее безопасности и устойчивости, прогнозе спроса на транспортные услуги

В 2020 году количество показателей, обрабатываемых в централизованном банке данных информационно-аналитической системы регулирования на транспорте, характеризующих состояние транспортной системы, составило 1300 единиц, коэффициент бесперебойной работы информационно-аналитической системы регулирования на транспорте составил 99,2 %, 45 субъектов Российской Федерации и их информационных источников подключены к информационно-аналитической системе регулирования на транспорте, количество (доля) инфраструктурных проектов в сфере транспорта, реализуемых с привлечением государственного финансирования, подготовка и/или реализация которых осуществляется с использованием информационно-аналитической системы регулирования на транспорте составило 20 %.

Совершенствование контрольно-надзорной деятельности

По итогам 2020 года под контролем Федеральной службы по надзору в сфере транспорта находится более 250 тыс. (258701) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих свою деятельность в транспортном комплексе (97,5 % к уровню 2019 года).

В 2020 году Ространснадзором проведено около 7 тыс. (6 981) проверок хозяйствующих субъектов (33 % к уровню 2019 года). Сокращение количества проверок в 2020 году связано с введением ограничительных мер в отношении проведения плановых и внеплановых проверок в связи с распространением COVID-19.

При этом сохранение уровня безопасности на транспорте при отсутствии указанных проверок потребовало существенного увеличения мероприятий без взаимодействия с контролируемым лицом. В 2020 году проведено 115 тыс. (115348) рейдовых осмотров транспортных средств в процессе их эксплуатации (146 % к уровню 2019 года).

Показатель устранения нарушений, выявленных при проверках государственными инспекторами, составил 89,8 %.

В 2020 году произошло 3 514 происшествий и событий на транспорте (69 % к уровню 2019 года), в которых погибло 170 человек и пострадало 4 009 человек (по сравнению с 2019 годом количество погибших сократилось на 29,5 % (241 человек), пострадавших – на 35,5 % (6 210 человек).

В отношении надзора в сфере транспортной безопасности отмечается отсутствие в 2019 и 2020 годы погибших и травмированных в результате актов незаконного вмешательства.

В рамках контроля за соблюдением требований по обеспечению доступности транспортной инфраструктуры для инвалидов в 2020 году проверено более 33 тыс. (33021) субъектов (объектов) транспортной инфраструктуры, из них: 444 вокзала, 404 станции, 3 порта, 92 аэропорта, более 32 тыс. транспортных средств. Выдано

183 предписания и 596 предостережений по итогам проверочных мероприятий, составлено 2340 протоколов об административном нарушении, 25 материалов направлено в органы прокуратуры.

В начале 2020 года Ространснадзором было подписано соглашение с Роспотребнадзором о взаимодействии, в рамках которого осуществлялся совместный контроль за соблюдением ограничений на транспорте. Совместно с Минтрансом России были подготовлены временные рекомендации по работе предприятий транспортного комплекса в условиях пандемии. Проведено более 20 тыс. рейдовых проверок.

По итогам проверочных мероприятий на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры более 10 тыс. материалов передано в Роспотребнадзор для принятия мер реагирования. Обеспечено взаимодействие с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, направленное на активизацию совместной работы при реализации планов неотложных действий по предупреждению распространения COVID-19.

Проведена работа по реформированию законодательства контрольно-надзорной деятельности в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств» отменено более 230 нормативных правовых актов (отдельных их положений), содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

Принятые взамен новые нормативные акты определяют обязательные требования в соответствии с принципами установления и оценки применения обязательных требований, которые определены Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации».

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2467 «Об утверждении перечня нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, нормативных правовых актов, отдельных положений нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, правовых актов, отдельных положений правовых актов, групп правовых актов исполнительных и распорядительных органов государственной власти РСФСР и Союза ССР, решений Государственной комиссии по радиочастотам, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются положения частей 1, 2 и 3 статьи 15 Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» 81 нормативный правовой акт Правительства Российской Федерации и Минтранса России в области федерального государственного транспортного надзора и транспортной безопасности сохранили действие.

На постоянной основе рассматривались подлежащие отмене акты СССР и РСФСР (большая часть актов - Министерства путей сообщения) для выявления обязательных требований, требующих инкорпорации в новые нормативные акты.

Совместно с представителями предпринимательского и экспертного сообщества все эти акты рассматривались на заседаниях рабочих групп по реализации механизма «регуляторной гильотины», созданных при подкомиссии Правительственной комиссии по проведению административной реформы. В общей сложности было рассмотрено более 2,5 тысяч актов.

Принятые Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» и Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» существенно изменили подход к осуществлению контрольной (надзорной) деятельности как в части проводимых контрольных мероприятий, так и в части определения предмета и объекта контроля.

Продолжается работа по приведению нормативной базы в соответствии с упомянутыми законами.

Кроме того, с целью формирования единых практик выявления и пресечения нарушений в сфере воздушного транспорта Госавианадзором при взаимодействии с одобренной Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) учебной организацией проведено методическое обучение инспекторов по контролю при выполнении полетов воздушных судов на внутренних и международных воздушных линиях. В декабре 2020 года проведена конференция по вопросам поддержания летной годности иностранных самолетов.

На инициативной основе запущена программа сбора добровольных анонимных сообщений от профессионального сообщества, соответствующая информация размещена на сайте Ространснадзора. Информация о нарушениях собирается через популярные мессенджеры Telegram, WhatsApp, Viber с целью оперативности реагирования.

В сфере морского и речного транспорта в соответствии с решением, принятым на коллегии Минтранса России 28 февраля 2019 г., Госморречнадзором с 15 июля 2019 г. по 31 декабря 2020 г. проводился пилотный проект «Непрерывный мониторинг», результаты которого показали:

динамику расширения участников, заинтересованных в проведении самоконтроля и самодекларирования в дистанционном формате;

тенденцию к повышению количества самостоятельно устраненных компанией нарушений в ходе самооценки, что в результате является снижением рисков потенциальных аварийных событий.

В целях совершенствования контрольно-надзорной деятельности, в том числе путем внедрения риск-ориентированного подхода при организации государственного контроля (надзора), Госморречнадзор в 2020 году приступил к формированию концепции создания Системы комплексного удаленного мониторинга состояния защищенности критически важных объектов транспортной инфраструктуры части судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). Система позволит автоматизировать функции по контролю уровня технического состояния и уровня безопасности крупных инженерных сооружений транспортной инфраструктуры, получить комплексные, системные, объективные, а главное – нормативно применимые данные о безопасности (об уровне технического состояния и уровне безопасности). Внедрение данной системы позволит дистанционно, без вмешательства в хозяйственную деятельность субъекта надзора, осуществлять мониторинг технического состояния и уровня безопасности, определяя степень риска и опасности критически важных объектов транспортной инфраструктуры.

#### Совершенствование управления федеральной собственностью

В 2020 году Министерством транспорта Российской Федерации проведены мероприятия по обеспечению согласования 43 проектов директив Правительства Российской Федерации и Росимущества представителям интересов Российской

Федерации в советах директоров акционерных обществ и принятию соответствующих решений, направлению предложений Минтранса России, касающихся голосования по вопросам повестки дня общих собраний акционеров.

Сотрудники Минтранса России принимали участие в работе комитетов советов директоров: ПАО «Аэрофлот», АО «ГТЛК», АО «Международный аэропорт Шереметьево», ОАО «РЖД», ПАО «НМТП», ПАО «Совкомфлот», АО «ГЛОНАСС», АО «Международный аэропорт «Внуково», ПАО «ОАК», ОАО «НИИАТ», а также позиций представителям Минтранса России – членам наблюдательных советов Госкорпорации «Роскосмос», Государственная компания «Автодор», свободного порта Владивосток, АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации», АНО «Единая транспортная дирекция», АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» и АНО «Дирекция Московского транспортного узла».

В 2020 году Министерством транспорта Российской Федерации проведены мероприятия по обеспечению согласования 5 проектов распоряжений Правительства Российской Федерации по вопросу прекращения участия ОАО «РЖД» в дочерних обществах. Все пять распоряжений Правительства Российской Федерации изданы.

Рассмотрены проекты распоряжений Правительства Российской Федерации по вопросу формирования дивидендной политики в отношении акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и по утверждению методических рекомендаций по формированию системы вознаграждения руководящего состава хозяйственных обществ, в уставных капиталах которых доля участия Российской Федерации или субъекта Российской Федерации превышает 50 %.

Рассмотрен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных актов Правительства Российской Федерации», в том числе в постановление Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2004 г. № 738 «Об управлении находящимися в федеральной собственности акциями акционерных обществ и использовании специального права на участие Российской Федерации в управлении акционерными обществами («золотой акции»)» и постановление Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2009 г. № 93 «Об осуществлении от имени Российской Федерации прав акционера открытого акционерного общества «Государственная транспортная лизинговая компания».

По итогам проработки с акционерными обществами транспортного комплекса, акции которых находятся в федеральной собственности, с учетом сложившейся нестабильной макроэкономической ситуации, вызванной распространением COVID-19 в мире и введением значительных ограничений в транспортной отрасли, инициировано рассмотрение в Правительстве Российской Федерации вопроса о невыплате дивидендов по итогам работы за 2019 год в отношении компаний транспортного комплекса, результатом которого стало положительное решение Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусова.

С учетом указанного решения А.Р. Белоусова ПАО «Аэрофлот», АО «Международный аэропорт Шереметьево» и АО «Международный аэропорт «Внуково» дивиденды по итогам 2019 года не выплачивались, а денежные средства были направлены на поддержку и развитие соответствующих акционерных обществ.

При этом следующими компаниями транспортного комплекса выплачены по итогам 2019 года дивиденды в пользу Российской Федерации в сумме 15 542,525 млн рублей, в том числе:

- ОАО «РЖД» – 2667,1 млн рублей (по привилегированным акциям);

- ПАО «Совкомфлот» – 7181 млн рублей;
- АО «ГТЛК» – 494,25 млн рублей;
- ПАО «НМТП» – 5200,175 млн рублей.

Акционерными обществами транспортного комплекса, входящими в специальный перечень, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 января 2003 г. № 91-р, за 2020 год реализовано непрофильных активов на 8849682 тыс. рублей, в том числе:

- ОАО «РЖД» – на 8828234,1 тыс. рублей (1182 объекта);
- ПАО «Совкомфлот» – на 20923,88 тыс. рублей (1 объект);
- ПАО «Аэрофлот» – на 524,0 тыс. рублей (2 объекта).

В соответствии с пунктом 4.8 Плана первоочередных мероприятий (действий) по обеспечению устойчивого развития экономики в условиях ухудшения ситуации в связи с распространением COVID-19, утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации М.В. Мишустинным, от 17 марта 2020 г. № 2182п-П13, обеспечено формирование перечня 189 системообразующих организаций транспортной отрасли:

- в сфере водного транспорта – 48 организаций;
- в сфере воздушного транспорта – 54 организации;
- в сфере железнодорожного транспорта – 38 организаций;
- в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта – 20 организаций;
- в сфере инфраструктурного строительства – 12 организаций;
- в сфере предоставления транспортно-логистических услуг – 7 организаций.

Обеспечено предоставление системообразующими организациями транспортного комплекса данных о финансово-экономической деятельности, а также еженедельное формирование и направление в Минэкономразвития России и Аппарат Правительства Российской Федерации сводных отчетов по мониторингу финансово-экономического состояния системообразующих организаций транспортного комплекса в соответствии с приказом Минэкономразвития России от 7 апреля 2020 г. № 207 «Об утверждении порядка проведения мониторинга финансово-экономического состояния системообразующих организаций».

В целях реализации основных направлений деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в 2020 году продолжилась работа по совершенствованию системы кадрового обеспечения транспортной отрасли.

Образовательные организации высшего образования, подведомственные Минтрансу России и федеральным агентствам (Росавиации, Росжелдору и Росморречфлоту), обеспечили подготовку необходимого числа молодых специалистов для организаций транспортного комплекса. В 2020 году общий контингент обучающихся в образовательных организациях составил 266,5 тыс. человек, из них 147,6 тыс. человек, или 55,4 %, обучалось за счет средств федерального бюджета, 118,9 тыс. человек, или 44,6 % – с полным возмещением затрат. Обучение проводилось в 17 вузах, имеющих 92 филиала, включая 1 зарубежный филиал (Монголия). В 2020 году в образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета по образовательным программам высшего образования было принято всего 19,06 тыс. человек, в том числе по очной форме обучения – 14,9 тыс. человек. На обучение за счет средств федерального бюджета по программам профессионального образования было принято всего 18,85 тыс. человек, в том числе по очной форме обучения – 15,9 тыс. человек. В 2020 году выпуск специалистов с высшим образованием из подведомственных образовательных организаций составил 27,1 тыс. человек, со средним профессиональным образованием – 23,5 тыс. человек.

	<p>В соответствии с поручением Президента Российской Федерации В.В. Путина от 28 марта 2018 г. № Пр-518 (подпункт «д» пункта 1) и с постановлением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. № 1889 «О предоставлении из федерального бюджета субсидии на осуществление капитальных вложений в проектирование, строительство и реконструкцию объектов капитального строительства в рамках мероприятия «Строительство и реконструкция объектов многофункционального технологического кластера «Образцово» ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (РУТ (МИИТ)) определен заказчиком (застройщиком) проектирования, строительства и реконструкции объектов многофункционального технологического кластера «Образцово» общей площадью 365410,7 м<sup>2</sup> и объемом инвестиций из федерального бюджета 29,99 млрд рублей.</p> <p>В 2020 году в Министерстве транспорта Российской Федерации было проведено 8 заседаний Рабочей группы по рассмотрению проектов профессиональных стандартов в сфере транспорта, на которых были рассмотрены проекты профессиональных стандартов в области железнодорожного транспорта и гражданской авиации. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2012 г. № 2204 «Об утверждении плана разработки профессиональных стандартов на 2012–2015 годы» в 2020 году разработано и актуализировано 25 проектов профессиональных стандартов, относящихся к сфере ведения Минтранса России:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) по виду экономической деятельности «Железнодорожный транспорт» разработано 23 проекта профессиональных стандартов;</li> <li>2) по виду экономической деятельности «Гражданская авиация» разработано 2 проекта профессиональных стандартов.</li> </ol>
2.3	<p style="text-align: center;"><b><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией в отчетном году</u></b></p> <p>По данным формы П-2 Росстата в 2020 году общий объем инвестиций в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, с учетом инвестиций транспортных строительных организаций, составил 2241,3 млрд рублей или 14,7 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране.</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2020 году составило 1204,4 млрд рублей или 99 % от предусмотренных назначений. Объем финансирования из федерального бюджета государственной программы «РТС» в 2020 году составил 1131,5 млрд рублей.</p> <p>По итогам реализации инвестиционных мероприятий достигнуты следующие результаты.</p> <p><u>В сфере сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры</u> индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2017 года составил 104,2 %.</p> <p><u>На железнодорожном транспорте</u> в 2020 году обеспечен ввод 214,3 км дополнительных главных путей.</p> <p>Наиболее масштабными проектами являются инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и к портам Северо-Западного бассейна, развитию Центрального транспортного узла, комплексному развитию участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги.</p> <p>Указанные мероприятия в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры</p>

на период до 2024 года» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р) позволили по итогам 2020 года обеспечить:

- повышение суммарной провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей до 144 млн тонн и сокращение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад – Восток» до 7,8 суток;
- повышение суммарной провозной способности участков к морским портам Азово-Черноморского бассейна до 95,6 млн тонн;
- суммарная провозная способность участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна составила 145,6 млн тонн;
- увеличение пассажиропотока в железнодорожном сообщении для ключевых направлений до 578,7 млн пассажиров в год.

В рамках мероприятий по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (I этап) в 2020 году завершены работы на 122 объектах. При этом введены в эксплуатацию 106,1 км дополнительных главных путей, в том числе 72,9 км вторых путей и 33,2 км двухпутных вставок; 23,1 км станционных путей; 3 объекта локомотивного хозяйства; 5 железнодорожных мостов (на Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, в том числе реконструкция моста через р. Селенга).

В рамках мероприятий по осуществлению реконструкции железнодорожных станций, проведению усиления устройств электроснабжения, строительства дополнительных главных путей, осуществлению оборудования путей автоблокировкой, а также ликвидации кривых малого радиуса в отчетный период проводились мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе по принципу Транссиб за 7 суток. В рамках мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в 2020 году открыто движение по вторым главным путям по восьми перегонам (98 км), из них: М. Горький – Горнополянский (5,1 км), Канальная – Тингута (16,4 км), Тингута – Абганерово (21,2 км), Протока – Себедахово (14,6 км), Себедахово – Разъезд 9 км (11,3 км), Ея – Ровное (6,1 км), Ровное – Порошинская (16,5 км), Старотитаровка – Вышестеблиевская (6,8 км) и по станции Гумрак 3 этап (2,4 км станционных путей). Также завершены работы и открыто рабочее движение по мосту через р. Ахтуба.

Запущено грузовое железнодорожное сообщение с Крымским полуостровом. В рамках мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна в 2020 году завершена реконструкция семи разъездов (Горятино, Теребутенец, Окулово, 251 км, Дор, Золотково, Мод), завершено строительство главного пути перегона Вологда-I – Вологда-II (1,4 км) Северной железной дороги. Открыто рабочее движение по станциям Лужская-Генеральная (1 этап), Лужская-Восточная (1 этап), участку Лужская-Генеральная – Лужская-Восточная – Лужская-Сортировочная. Всего введено в эксплуатацию: вторых главных путей – 1,4 км, станционных путей – 60,1 км.

С начала 2020 года в рамках развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла осуществлен запуск 5 новых остановочных пунктов Остафьево D2, Санино (Киевское направление), Славянский бульвар D1, Курьяново D2, Ховрино (Октябрьской железной дороги, перспективный D3), завершена реконструкция 9 остановочных пунктов Победа, Мичуринец и Крекшино (Киевское направление), Опалиха D2, Сетунь, Новодачная и Долгопрудная D1, пассажирской и железнодорожной инфраструктуры на станциях Нахабино и Подольск D2. Запущено движение поездов по путепроводной развязке Реутово –

Балашиха Горьковского направления Московской железной дороги, в полном объеме завершили работы по развитию инфраструктуры Ярославского направления с запуском движения пригородных поездов по пятому главному пути на участке Москва – Мытищи, четвертому главному пути Мытищи – Пушкино и третьему главному пути Мытищи – Подлипки – Дачные.

Открыт для эксплуатации новый железнодорожный мост через р. Москва на 6 км участка Тестовская – Фили Смоленского направления, который был построен для обеспечения надежной работы Д1 и последующего развития улично-дорожной сети в районе Москва-Сити.

Новые и отреконструированные остановочные пункты повысили качество транспортного обслуживания пригородного и пригородно-городского сообщения (включая доступность ТиНАО г. Москвы), а остановочный пункт Славянский бульвар Д1 позволил организовать пересадку на одноименную станцию метро в теплом контуре. В совокупности данные мероприятия приводят к улучшению имиджа пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и, как следствие, к росту пассажиропотока в Центральном транспортном узле.

На Крымском полуострове в 2020 году выполнен капитальный ремонт 48,7 км пути на новых материалах (направление Симферополь – Севастополь) и 2,1 км на старогонных материалах (направление Симферополь – Джанкой). 30 июня 2020 г. запущено движение грузовых поездов по железнодорожной части Крымского моста, соединяющего Керченский и Таманский полуострова. Завершено строительство железнодорожного вокзала Керчь-Южная (новый парк).

#### Развитие сети автомобильных дорог федерального значения

В 2020 году в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» завершены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения общей протяженностью 657,5 км (Росавтодор – 238,6 км, Государственная компания «Российские автомобильные дороги» – 418,9 км).

В сентябре 2020 года открыто движение по завершающему этапу строительства обхода г. Вологды на автомобильной дороге федерального значения М-8 «Холмогоры» протяженностью 7,9 км, что позволило вынести из пределов этого крупного исторического административного центра интенсивные транспортные потоки, следующие по транспортному коридору «Север – Юг» из Архангельска и морских портов Белого моря в направлении центра страны.

В Ленинградской области запущено движение по реконструированному участку федеральной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Беларусь в обход г. Гатчины. Трассу расширили с двух до шести полос, реконструировали пять путепроводов, в том числе два – через железнодорожные пути и три – в составе транспортных развязок в разных уровнях.

В обход г. Мариинска на всем протяжении открыта новая объездная дорога для транзитного транспорта. На объекте построены две транспортные развязки и мост через р. Кию. Это позволило переключить на новую дорогу транспортные потоки со старого направления трассы Р-255 «Сибирь», проходившего через г. Мариинск.

На подъезде к г. Новосибирску на автомобильной дороге Р-254 «Иртыш» завершен последний этап протяженностью 13,5 км из 30-километрового участка реконструкции, он стал самым протяженным из объектов дорожного строительства с цементобетонным покрытием в России в 2020 году.

Завершена реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга от ст. Горская до Приозерского шоссе. Шестиполосный участок протяженностью 14,3 км позволит обеспечить водителям транспорта комфортный и безопасный проезд по участку дороги.

На территории Мурманской области введен в эксплуатацию участок трассы Р-21 «Кола» протяженностью 2,6 км. Параметры дороги доведены до норм IV категории, выполнено устройство транспортной развязки в двух уровнях, строительство моста, а также устройство освещения.

Завершено строительство транспортных развязок на км 43 автомобильной дороги М-7 «Волга» и на км 103 подъезда к г. Майкопу в Республике Адыгея. Введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги М-4 «Дон» в Воронежской области (обход с. Лосево и г. Павловск) протяженностью 96,4 км.

Завершена реконструкция участка км 1024 – км 1036+823 автомобильной дороги М-4 «Дон».

В Республике Крым открыто движение по трассе «Таврида» от г. Керчи до г. Севастополя протяженностью 256,5 км. Пропускная способность дороги – 40 тыс. автомобилей в сутки. Ранее в курортный сезон водители тратили на путь по этому маршруту весь день, теперь он занимает менее трех часов. Трасса проходит в обход населенных пунктов, что позволяет разгрузить дорожно-уличную сеть и положительно отражается на экологии.

В целях ликвидации грунтовых разрывов на территории Республики Калмыкия завершены строительные работы на участке автомобильной дороги граница Республики Калмыкия – населенный пункт Артезиан Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, протяженность составила почти 35 км.

Введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги М-1 «Беларусь» общей протяженностью 9,08 км, в том числе строительство транспортной развязки на 25 км автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 1,18 км.

Организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства

В 2020 году обеспечено строительство 375,6 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения на условиях государственно-частного партнерства.

В рамках заключенных Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» инвестиционных соглашений на принципах государственно-частного партнерства введены:

- пусковой комплекс № 3 Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области (ЦКАД) – 105,87 км;
- пусковой комплекс № 4 ЦКАД – 96,85 км (досрочный ввод);
- пусковой комплекс № 5 ЦКАД – 76,44 км;
- участок км 633 – км 715 автомобильной дороги М-4 «Дон» (обход с. Лосево и г. Павловск) – 96,44 км (с учетом внепланового объекта км 651 – км 655 автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 2,45 км).

Открыто движение по участкам ЦКАД общей протяженностью 311 км (в том числе в 2020 году введено 286,9 км), включая участки, реализованные на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП).

Ввод в эксплуатацию пусковых комплексов ЦКАД позволил разгрузить радиальные выходы из г. Москвы и уличную сеть города от движения большегрузного и транзитного транспорта, рационализировать структуру грузораспределения, интенсифицировать социальные, хозяйственные, межрегиональные и международные связи, повысить уровень мобильности населения.

Обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения

В 2020 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 50,8 тыс. км (84,65 % от общей

протяженности автомобильных дорог федерального значения). На автомобильных дорогах федерального значения в 2020 году завершены работы после капитального ремонта – на участках 1875 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки – 5506 км.

Содействие развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения осуществлялось в 2020 году в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» и ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального и местного значения». При реализации этих программных документов в 2020 году построены и реконструированы 138,9 км дорог.

При этом по информации субъектов Российской Федерации в 2020 году в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» в Республиках Северная Осетия – Алания и Коми, Амурской и Нижегородской областях завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 94,5 км.

В рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» за счет субсидий и иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации по информации администраций субъектов Российской Федерации осуществлены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общей протяженностью 44,4 км, в том числе в Хабаровском крае завершена реконструкция участка протяженностью 5 км автодороги «Хабаровск – Лидога – Ванино», входящей в транспортный коридор «Запад – Восток» и обеспечивающей автодорожную связь с сетью автомобильных дорог общего пользования страны городской агломерации Комсомольска-на-Амуре, морских портов Охотского моря.

На развитие автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения в 2020 году были направлены также мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого осуществлено строительство и реконструкция участка обхода г. Красноярск, транспортной развязки в двух уровнях на пересечении ул. Сумская и ул. Чичерина в г. Белгороде, западного обхода г. Иваново, второго пускового комплекса моста через р. Упу и путепровода через железную дорогу в г. Туле, участка въезда в г. Грозный на автомобильной дороге Грозный – Аргун в Чеченской Республике и других объектов.

#### Развитие инфраструктуры морского транспорта

В 2020 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов:

- строительство морского перегрузочного комплекса СПГ в Мурманской области (10,67 млн тонн);
- строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке, Хабаровский край (12 млн тонн);
- таманский терминал навалочных грузов в морском порту Тамань (10 млн тонн).

В рамках федерального проекта «Северный морской путь» осуществлен ввод в эксплуатацию головного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Арктика» мощностью 60 МВт (на валах), завершено строительство линейного дизельного ледокола мощностью 25 МВт «Виктор Черномырдин».

#### Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта

В 2020 году ежегодный прирост пропускной способности внутренних водных путей составил 5,3 млн тонн, доля судоходных гидротехнических сооружений,

подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, составила 8,4 %.

В декабре 2020 года завершены строительно-монтажные работы на гидроузле Белоомут. Ввод в эксплуатацию гидроузла позволит увеличить пропускную способность внутренних водных путей (на 0,91 млн тонн).

При этом в 2020 году с целью повышения комплексной безопасности судоходных гидротехнических сооружений и обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях завершены работы:

- по реконструкции подходного канала и ворот Новосибирского шлюза;
- строительные работы по шлюзу № 2 в рамках комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы;
- по шлюзам № 13–16 Городецкого гидроузла в рамках комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна в части ремонтных плавучих затворов, а также по верхним рабочим и нижним двустворчатым воротам;
- по нижним двустворчатым воротам шлюзов № 25 - 26 Саратовского гидроузла в рамках комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна.

#### Развитие инфраструктуры воздушного транспорта

В 2020 году были введены после строительства 3 взлетно-посадочные полосы в аэропортах Соловков, Оссоры, Хабаровска. Осуществлено дооборудование аэродрома Гагарин (г. Саратов) до требований II категории ИКАО.

В полном объеме завершены мероприятия по реконструкции и введены в эксплуатацию элементы аэродромной инфраструктуры в аэропортах Алыкель (г. Норильск), Баландино (г. Челябинск), Минеральных Вод.

Также в 2020 году в рамках реализации концессионного соглашения в отношении аэродрома Шереметьево концессионером в лице АО «Международный аэропорт Шереметьево» за счет собственных средств выполнена реконструкция и введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса № 1 с оснащением современным светосигнальным и радиотехническим оборудованием.

#### Формирование сети транспортно-логистических центров

В 2020 году суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых транспортно-логистических центров составила 2,2 млн тонн (нарастающим итогом с 2019 года). Обеспечена строительная готовность объектов контейнерно-контрейлерного терминала первого пускового комплекса транспортно-логистического центра «Белый Раст». В сентябре 2020 года приняты в постоянную эксплуатацию пути необщего пользования транспортно-логистического центра «Белый Раст». Количество обработанных контейнеров за 2020 год составило 48,35 тыс. ДФЭ. Также в Московской области завершено строительство I пускового комплекса мультимодального транспортно-логистического центра «Восточный» с развитием необходимой железнодорожной инфраструктуры необщего пользования.

В рамках обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения обеспечена транспортная подвижность населения на уровне 6,2 тыс. пасс.-км на 1 человека, в том числе на транспорте общего пользования – 2,4 тыс. пасс.-км на 1 человека.

#### Обеспечение потребности в перевозках пассажиров железнодорожным транспортом

В 2020 году обеспечена транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте на уровне 534,5 пасс.-км на 1 жителя.

В 2020 году пассажиропоток в пригородном железнодорожном сообщении Московского транспортного узла составил 578,7 млн пассажиров в год.

В 2020 году в дальнем следовании отправлено 68 млн человек, в том числе в регулируемом государственном секторе 42,4 млн человек, объем транспортной работы в пригородном сообщении составил 1301 млн ваг.-км.

Предоставление субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах, направлена на обеспечение перевозки в 2020 году 42,4 млн пассажиров в дальнем следовании.

В рамках предоставления субсидии на компенсацию потерь, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий, перевезено 1,24 млн пассажиров.

В 2020 году количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении железнодорожным транспортом с учетом мер государственной поддержки составило 118 тыс. человек.

Предоставление субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, направлено на обеспечение перевозки в 2020 году 805,3 млн пассажиров в пригородном сообщении.

С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2020 году продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта на компенсацию части потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта, возникающих в результате предоставления гражданам государственной помощи в виде бесплатного проезда в пригородном сообщении при условии ведения персонифицированного учета поездок федеральных льготников. В 2020 году объем пассажирооборота на Крымском полуострове составил 545,4 млн пасс.-км, из них 154,9 млн пасс.-км в пригородном сообщении, 390,5 млн пасс.-км в дальнем следовании.

Обеспечение потребности в перевозках пассажиров воздушным транспортом

В 2020 году обеспечена авиационная подвижность населения на уровне 0,47 полетов на 1 человека в год, объем пассажирских перевозок по маршрутам, минуя Москву, составил 18,2 млн пассажиров, количество субсидированных региональных регулярных авиационных рейсов (выполняемых не менее чем по 175 маршрутам внутренних воздушных линий) составило 49432 рейсов, доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов составила 45,6 %.

В 2020 году ценовая доступность авиаперевозок обеспечивалась в рамках программ субсидирования воздушных перевозок, предусмотренных Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети (постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242, далее – Правила № 1242) и Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению (постановление Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215, далее – Правила № 215).

Суммарный объем бюджетных ассигнований, выделенных на реализацию Правил № 1242, составил 9,15 млрд рублей. В перечень субсидируемых были включены 389 маршрута, полеты выполнялись 23 авиакомпаниями.

На реализацию программы субсидирования, предусмотренной Правилами № 215, в 2020 году суммарно было выделено 6,34 млрд рублей.

В утвержденный перечень субсидируемых в 2020 году маршрутов включены 134 маршрута, из них 102 маршрута с Дальнего Востока и в обратном направлении, 25 маршрутов в г. Симферополь и 7 маршрутов из г. Калининграда. Суммарно в рамках Правил № 215 перевезено 753,9 тыс. пассажиров.

Суммарно в 2020 году в рамках обеих программ субсидирования было перевезено 2,8 млн пассажиров. Совокупный бюджет программ субсидирования в 2020 году составил 15,5 млрд рублей.

Реализация мероприятий направлена на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров.

Осуществлено 1,52 тыс. самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой.

Осуществлено 33,3 тыс. самолето-вылетов из аэропортов, входящих в состав федеральных казенных предприятий. Реализация мероприятия направлена на обеспечение функционирования аэропортов местных воздушных линий в целях доступа населения к услугам транспорта.

В 2020 году обеспечена возможность перевозки пассажиров по 22 маршрутам в прямом смешанном сообщении на территориях субъектов Российской Федерации, в том числе по 5 маршрутам с территории Российской Федерации на территорию Республики Абхазия и в обратном направлении

Результаты интеграции в мировое транспортное пространство и развития транзитного потенциала страны

– экспорт транспортных услуг составил 13,2 млрд долларов США;  
– транзитные перевозки в контейнерах железнодорожным транспортом с учетом новых логистических схем увеличились с 618,2 до 830,9 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте;

– средняя скорость доставки контейнеров на направлениях, установленных комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, составила 1074 км/сутки;

– сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай» (Красное – Илецк, Озинки, Карталы, Петропавловск) составили 2 суток;

– сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад – Восток» (Красное, порты и погранпереходы Северо-Запада – Наушки, Забайкальск, порты и погранпереходы Дальнего Востока) составили 7,8 суток;

– суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей составила 144 млн тонн;

– провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна составила 95,6 млн тонн.

С целью развития и повышения эффективности использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, Минтранс России проводилась последовательная работа.

Минтранс России оказывал содействие в продвижении позиции России по условиям реализации ключевых проектов сотрудничества с КНР, таких как: строительство мостовых переходов Нижнеленинское – Тунцзянь и Благовещенск - Хэйхэ, формирование наиболее удобных транспортных, в том числе транзитных, маршрутов, таких как организация маршрута Европа – Западный Китай, а также развитие коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

В решении задач по увеличению объемов транзитных перевозок в контейнерах необходимо отметить работу российско-белорусско-казахстанского проекта АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс», в рамках которого грузоотправителям в странах Европейского союза и Китайской Народной Республике предлагается интегрированный пакет услуг по транзиту грузов в контейнерах.

В результате:

- объем перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай в 2020 году вырос на 40 % (546,9 тыс. ДФЭ) по сравнению с 2019 годом;
- увеличена транзитная скорость (1150 км/сутки) и сокращено транзитное время перевозок (до 5 суток) по территории Евразийского экономического союза;
- в 2020 году в транзитных сервисах АО «ОТЛК ЕРА» совершены перевозки по 35 новым маршрутам, добавлены 15 новых направлений.

В рамках реализации задачи по развитию и повышению эффективности использования международных транспортных коридоров распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2020 г. № 969-р была учреждена автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» (далее – АНО «ДМТК»).

Минтранс России во взаимодействии с АНО «ДМТК» подготовлен и согласован с Минэкономразвития России, МИД России, Минвостокразвития России, Минпромторгом России, Минсельхозом России, Минфином России, Минэнерго России, ФТС России, ФСБ России, Роспотребнадзором и Россельхознадзором перечень маршрутов международных транспортных коридоров.

*Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны в области автомобильного транспорта*

В 2020 году доля участия российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов составила 46,1 %. Российский рынок международных автомобильных грузовых перевозок – один из самых грузоемких на европейском пространстве. Активная часть отечественных международных автоперевозчиков, работающих в постоянном режиме – это порядка 4,5 тыс. компаний, обладающих 50 тыс. транспортных средств. Удостоверения допуска к международным автомобильным перевозкам имеют 19,8 тыс. российских транспортных компаний (юридические лица и индивидуальные предприниматели), использующих на международных автомобильных перевозках транспортные средства, на которые выданы карточки допуска в количестве 157,7 тыс. штук. В том числе с 1 января по 31 декабря 2020 г. оформлено удостоверений допуска для 10,2 тыс. российских транспортных компаний и выдано 77,5 тыс. карточек допуска на транспортные средства.

*Международное сотрудничество*

Представители Минтранса России, в том числе на уровне руководства Министерства, приняли участие в 43 заседаниях подкомиссий и рабочих групп по транспорту, в 9 заседаниях межправительственных комиссий, в 11 встречах сопредседателей межправительственных комиссий, в 62 заседаниях органов многостороннего отраслевого международного сотрудничества.

Проведено 15 встреч и переговоров (включая телефонные) Министра транспорта Российской Федерации с иностранными коллегами и послами иностранных государств.

Проведено 17 встреч и переговоров (включая телефонные) руководства Минтранса России с иностранными коллегами.

Делегации во главе с Министром транспорта Российской Федерации принимали участие в 8 встречах на высшем и высоком уровнях.

Ключевыми событиями 2020 года являются:

	<p>проведение переговоров с белорусской стороной об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов происхождения Республики Беларусь, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через морские порты Российской Федерации и достигнута договоренность сторон о подписании соответствующего Межправительственного соглашения;</p> <p>выдвижение инициативы о более широком использовании железнодорожного транспорта для доставки грузов и почты, учитывая нестабильность их доставки авиационным и автомобильным транспортом из-за действующих повсеместно ограничительных мер, вызванных COVID-19. Российская инициатива получила международную поддержку;</p> <p>направление в секретариаты ЭСКАТО, Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций, а также транспортные ведомства стран Евразийского экономического союза и Содружество Независимых Государств методических рекомендаций по поэтапному выходу из режима противоэпидемиологических ограничений на транспорте для распространения среди стран-участниц комиссий в качестве примера наилучших практик обеспечения противоэпидемиологической безопасности на различных видах транспорта;</p> <p>организация международного диалога в органах Организации Объединенных Наций и Организации экономического сотрудничества и развития по инициативе Российской Федерации о противодействии распространению COVID-19 на транспорте;</p> <p>публикация Секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций подготовленного по инициативе Российской Федерации Руководства по наилучшим практикам в сфере устойчивого городского транспорта, которое направлено для использования в работе высшим органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также отраслевым ассоциациям и образовательным учреждениям;</p> <p>проведение совещания министров транспорта государств-членов Шанхайской организации сотрудничества в рамках председательства Российской Федерации в ШОС (28 октября 2020 г.);</p> <p>проведение первой встречи старших должностных лиц транспортных ведомств стран БРИКС в рамках председательства Российской Федерации в БРИКС (20 ноября 2020 г.).</p>
2.3.1	Итоги реализации в 2020 году мероприятий, предусмотренных в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, представлены в Приложениях 1, 4.

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

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p><b><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p>Основными факторами, повлиявшими на ход реализации Транспортной стратегии в отчетном периоде, являются происходящие в последнее время</p>

макроэкономические и геополитические изменения на фоне ограничительных мер, вызванных пандемией COVID-19.

Экономическая ситуация в стране продолжает оставаться в целом стабильной. При этом в условиях неопределенности на международных рынках в начале отчетного периода происходило снижение экономической активности как в базовых отраслях, так и в секторе услуг, обусловленное ухудшением внешнеэкономической конъюнктуры на фоне снижения цен на сырьевые товары и продолжением действия карантинных мер в странах – торговых партнерах России в связи с необходимостью борьбы с распространением COVID-19.

Объем ВВП России за 2020 год, по оценке Росстата, составил в текущих ценах 106606,6 млрд рублей. Индекс физического объема ВВП относительно 2019 года достиг 96,9 %. Индекс-дефлятор ВВП за 2020 год по отношению к ценам 2019 года составил 100,7 %.

В 2020 году промышленное производство снизилось на 2,6 % к уровню 2019 года.

Ситуация в ключевых несырьевых отраслях экономики в 2020 году оставалась устойчивой. Так, выпуск обрабатывающей промышленности в 2020 году продемонстрировал умеренный рост (на 0,3 %), при этом в ноябре–декабре темпы роста закрепились в положительной области (соответственно 2,9 % и 4,4 % к уровню аналогичного периода прошлого года).

Объем строительных работ по итогам 2020 года сохранился практически на уровне 2019 года (рост на 0,1 %).

В сельском хозяйстве улучшение ситуации в животноводстве (ускорение роста производства скота и птицы на убой – до 3,1 %), а также высокие показатели сбора зерновых нивелировали эффект от сокращения урожая по другим сельскохозяйственным культурам. Вместе с тем существенное снижение в 2020 году наблюдалось в добыче полезных ископаемых и связанном с ней транспортном комплексе в условиях действия ограничений на добычу нефти в рамках соглашения ОПЕК+ и ограничений на международные перевозки. По итогам года добыча полезных ископаемых сократилась на 7 %. Грузооборот транспорта снизился на 2,1 %.

Показатели потребительского рынка по итогам 2020 года также продемонстрировали отрицательную динамику на фоне действия карантинных ограничений, направленных на противодействие распространению COVID-19. Так, оборот розничной торговли в 2020 году снизился на 4,1 % к уровню 2019 года.

В 2020 году внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России 571,5 млрд долларов США (84,7 % к уровню 2019 года), в том числе экспорт – 331,7 млрд долларов (79 %), импорт – 239,7 млрд долларов (94,2 %). Сальдо торгового баланса оставалось положительным, 92 млрд долларов США.

Основной задачей по Цели 1 Транспортной стратегии, направленной на сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, являлось безусловное выполнение основополагающих документов стратегического планирования транспортной отрасли – Указов № 204 и № 474, Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, одобренного на заседании Правительства Российской Федерации 23 сентября 2020 г., а также национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», ведомственных проектов, ведомственных целевых программ.

Реализация Цели 1 предусматривает максимальное повышение экономической и социальной эффективности реализуемых транспортных проектов. При этом

обеспечивалась концентрация финансовых ресурсов на наиболее важных для развития транспортной инфраструктуры проектах, обладающих непосредственным и значительным влиянием на основные показатели эффективности транспортной системы страны, такие как надежность и безопасность транспортных услуг для населения, а также снижение стоимости перевозок и повышение скорости для внутренних и внешних грузоотправителей.

Важнейшим финансовым фактором, оказавшим влияние на достижение Цели 1 Транспортной стратегии, являются объемы фактического финансирования мероприятий государственной программы «РТС»).

Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта за 2020 год составил 1204,41 млрд рублей (99,0 % от предусмотренного на 2020 год), в том числе в рамках финансирования государственной программы ГП, государственная программа «РТС» – 1131,5 млрд рублей (99,3 % от предусмотренного объема на 2020 год), что составляет 93,9 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта за 2020 год.

Основной объем инвестиций Программы направлен на реализацию федеральных проектов, входящих в состав национальных проектов «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги», ведомственных проектов и ведомственных целевых программ государственной программы «РТС» по развитию сети автомобильных дорог федерального значения, железнодорожных линий, аэродромной сети, увеличению пропускной способности российских морских портов, устранению логистических ограничений, в том числе регуляторных, при осуществлении экспортных перевозок.

В результате выполнения в 2020 году федеральных проектов, входящих в состав Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2017 года составил 104,2 %.

Отмечаются следующие факторы, оказавшие позитивное влияние на реализацию Цели 1 Транспортной стратегии в 2020 году:

- продолжение реализации Указов № 204 и № 474 в части национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». Это оказало существенное положительное влияние на развитие и повышение качества транспортной инфраструктуры, повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации. Вместе с тем, реализация Указа № 474 потребует актуализации Транспортной стратегии, внесения корректировки в План ее мероприятий, а также изменения показателей и индикаторов в направлении отражения задач Указа № 474;

- активное содействие со стороны органов федеральной и региональной власти решению наиболее актуальных задач эффективного функционирования и развития инфраструктуры всех видов транспорта.

Основные системные отрицательные факторы, оказывающие негативное влияние на реализацию мероприятий и достижение плановых значений индикаторов по Цели 1 в отчетный период:

- сохранение сложного положения в привлечении внешних источников финансирования. Для российских компаний сохраняется сложность привлечения долгосрочных иностранных кредитов, других внешних источников финансирования в связи с внешнеполитическими факторами. Это создает существенные сложности, прежде всего, для реализации фондоемких и, соответственно, высокочрезвычайных

проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортно-логистических узлов, имеющих большие сроки окупаемости;

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

– негативное влияние последствий распространения COVID-19 на экономическую устойчивость организаций транспортного комплекса, при этом, принятые экономические меры по смягчению последствий пандемии в существенной степени снижают это негативное влияние.

Недостижение заданных значений индикаторов Цели 1 Транспортной стратегии в сфере дорожного хозяйства по объему ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального, значения и реконструированных участков автодорог регионального значения связано с недостаточным финансированием соответствующих мероприятий в результате экономического спада 2015–2016 годов и вынужденным исчерпанием в указанный период и последующие годы заделов в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, необходимых для обеспечения максимальных стабильных объемов ввода объектов в эксплуатацию.

Также нужно отметить, что нехватка объемов финансирования по строительству и реконструкции федеральных автомобильных дорог для достижения предусмотренных Транспортной стратегией объемов ввода в эксплуатацию в существенной степени связана со значительным увеличением в течение 2020 года объемов финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог, находящихся в управлении Федерального дорожного агентства и Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Указанное увеличение в большой степени обусловлено принятием новых участков автомобильных дорог значительной протяженности в федеральную дорожную сеть в соответствии с Планом Минтранса России по приему - передаче автомобильных дорог из одной формы собственности в другую. Состояние этих автомобильных дорог на значительном протяжении не соответствует нормативным требованиям.

На ускорение достижения вышеуказанных и других индикаторов существенное положительное влияние оказывает решение задачи Комплексного плана «Поэтапное развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста, предусматривающего мероприятие по строительству сети скоростных автомобильных дорог, связывающих центры экономического роста с другими административными центрами субъектов Российской Федерации.

В реконструкции региональных и местных автомобильных дорог достижение заданных индикаторов в значительной степени также связано с недостаточными инвестиционными возможностями дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов. Вместе с тем, необходимо отметить важные положительные перспективы: реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в период 2020–2024 годов позволит существенно повысить показатели доли региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, обеспечить ликвидацию наиболее «узких мест» на сети региональных и местных автомобильных дорогах, снизить в последующий период потребность в проведении ремонтных мероприятий на сети региональных и местных дорог и высвободить часть средств на цели развития автомобильных дорог. Ускорение развития сети региональных и местных автомобильных дорог будет достигаться также за счет реализации капиталоемких мероприятий вышеуказанного национального проекта.

Среди причин, по которым в отчетном периоде не были полностью достигнуты запланированные значения индикаторов Транспортной стратегии 1.3.1.1. «Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения» и 1.3.1.2. «Ввод в эксплуатацию реконструируемых участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения» следует также отметить:

1) негативное влияние последствий распространения COVID-19 на экономическую устойчивость предприятий, действующих на рынке дорожных работ. Вместе с тем принятые экономические меры по смягчению последствий пандемии могут в существенной мере снизить это негативное влияние;

2) дефицит трудовых ресурсов транспортного строительства, вызванный эпидемиологическими ограничениями трудовой миграции;

3) наличие системных проблем на различных этапах строительства участков автомобильных дорог при подготовке территории строительства, а также при выполнении строительно-монтажных работ. В числе основных проблем:

- землеустроительные (наличие большого количества пересечений границ участков, подлежащих изъятию и исходных земельных участков с границами смежных земельных участков, в том числе земель лесного фонда, а также с границами муниципальных образований);

- технические ошибки в работе Единого государственного реестра недвижимости (ЕГРН), приведшие к необоснованным отказам в образовании земельных участков для производства строительно-монтажных работ;

- выявление инженерных коммуникаций (сетей связи, распределительных газопроводов, линий электроснабжения, водопроводов и т.д.), переустройство которых не могло быть предусмотрено проектной документацией в связи с отсутствием соответствующих сведений в градостроительной документации;

3) нарушение плановых сроков производства работ подрядчиками.

Для того чтобы минимизировать негативные последствия существующих отрицательных факторов целесообразно использовать такие меры управления реализацией Государственной программы и Транспортной стратегии, как:

- пошаговое планирование хода реализации проектов, использование всех необходимых компетенций, и методов для получения эффективных результатов, достижения целей проектов;

- введение персональной ответственности за достижение целей и показателей проектов;

- использование наилучших доступных технологий и передовых практик в сфере реконструкции и развития транспортной инфраструктуры, анализ и использование лучшего отечественного и зарубежного опыта;

- обеспечение единой системы учета и мониторинга, предусматривающей механизмы сбора, обработки и предоставления информации, в целях контроля эффективности принимаемых управленческих решений; формирование эффективной системы внутреннего и внешнего контроля;

- оптимизация распределения конкретных рисков реализации проектов между участниками и исполнителями проектов с учетом их реальных возможностей; использование на уровне инвестиционных проектов механизмов страхования рисков;

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

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

– широкое общественное обсуждение вопросов актуализации проектов и мероприятий с привлечением всех заинтересованных сторон, общественных организаций, квалифицированных экспертов;

– использование внешней экспертизы для обеспечения качества разработки и реализации проектов.

Реализованы мероприятия по развитию автодорожной инфраструктуры страны в 2020 году.

В рассматриваемый период в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» завершены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения общей протяженностью 657 км (Росавтодор – 238,6 км, Государственная компания «Российские автомобильные дороги» – 418,9 км).

В части развития скоростных автомобильных дорог в 2020 году обеспечено строительство 375,6 км автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства, что выше плана на 99,3 км.

В рамках заключенных Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» инвестиционных соглашений введены пусковые комплексы № 3, 4 и 5 ЦКАД.

Открыто движение по участкам ЦКАД общей протяженностью 286,96 км, в том числе: пусковой комплекс № 3 ЦКАД – 105,87 км, пусковой комплекс № 4 ЦКАД – 96,85 км (досрочный ввод), пусковой комплекс № 5 ЦКАД – 76,44 км, участок ЦКАД от транспортной развязки № 18 ПК № 3 до транспортной развязки 31 ПК № 5 – 7,8 км (досрочный ввод).

Ввод в эксплуатацию пусковых комплексов ЦКАД позволил разгрузить радиальные выходы из Москвы и уличную сеть города от движения большегрузного и транзитного транспорта, рационализировать структуру грузораспределения, интенсифицировать социальные, хозяйственные, межрегиональные и международные связи, повысить уровень мобильности населения.

Введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги М-4 «Дон» в Воронежской области (обход с. Лосево и г. Павловск) протяженностью 96,4 км.

Данный участок был одним из самых перегруженных и проблемных с точки зрения пробок местом, особенно в период отпусков. Эта проблема была вызвана несоответствием технических параметров существующего участка современным требованиям, превышением расчетной интенсивности движения транспорта, а также несоответствием участка требованиям к транспортной артерии, обслуживающей международные и межрегиональные перевозки.

Новый участок, отвечающий современным требованиям, позволил пользователям быстро, комфортно и безопасно преодолевать участок км 633 – км 715 автомобильной дороги М-4 «Дон». Кроме того, новый участок позволяет поддерживать высокие темпы роста социально-экономического развития, обеспечить потребность хозяйствующих субъектов и населения в эффективных перевозках, а также оказать положительное влияние на уровень жизни людей, проживающих в зоне тяготения автомобильной дороги, за счет сокращения числа ДТП, снижения отрицательного воздействия на окружающую среду и обеспечение своевременного медицинского обслуживания.

Завершена реконструкция участка км 1024 – км 1036+823 автомобильной дороги М-4 «Дон», что позволило существенно улучшить дорожно-транспортную и экологическую ситуацию в городах Ростов-на-Дону и Аксай, а также увеличить пропускную способность на дальних подходах к транспортному переходу через Керченский пролив, и значительно сократить время в пути транспортных средств, движущихся в направлении черноморских портов и курортов в летний период.

Введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги М-1 «Беларусь» общей протяженностью 9,08 км, в том числе строительство транспортной развязки на км 25 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 1,18 км. Досрочный ввод реконструкции участка км 46+100 км 54+000 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» протяженностью 7,9 км позволил существенно улучшить дорожно-транспортную и экологическую ситуацию в городах Голицыно, Кубинка, а также увеличить пропускную способность на автомагистрали в целом, и значительно сократить время в пути транспортных средств, движущихся в направлении Смоленской области.

Завершена реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербург от ст. Горская до Приозерского шоссе. Шестиполосный участок протяженностью 14,3 км позволит обеспечить водителям транспорта комфортный и безопасный проезд по участку дороги.

В Ленинградской области запустили движение по реконструированному участку федеральной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель граница с Республикой Беларусь в обход города Гатчины. Трассу расширили с двух до шести полос, реконструировали пять путепроводов, в том числе два – через железнодорожные пути и три – в составе транспортных развязок в разных уровнях.

В 2020 году открыто движение по завершающему этапу строительства обхода г. Вологда на автомобильной дороге федерального значения М-8 «Холмогоры» протяженностью 7,9 км, что позволило вынести из пределов этого крупного исторического административного центра интенсивные транспортные потоки, следующие по транспортному коридору «Север – Юг» из Архангельска и морских портов Белого моря в направлении центра страны.

На территории Мурманской области ввели в эксплуатацию участок трассы Р-21 «Кола» протяженностью 2,6 км, пропускная способность которого после реконструкции возросла в 2,5 раза.

Завершено строительство транспортных развязок на км 43 автомобильной дороги М-7 «Волга» и на км 103 подъезда к г. Майкопу в Республике Адыгея.

В целях ликвидации грунтовых разрывов на территории Республики Калмыкия завершены строительные работы на участке автомобильной дороги граница Республики Калмыкия - н.п. Артезиан Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала. Протяженность составила почти 35 км. Трасса входит в перечень основных автодорожных коридоров Российской Федерации и является частью международного транспортного коридора «Север – Юг». Реализация проекта позволит повысить пропускную способность автодорожных подходов к морским портам Каспийского бассейна.

В 2020 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 50771,3 км.

На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, находящихся в управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, в 2020 году завершены работы на участках общей протяженностью 7381 км, в том числе после капитального ремонта – на участках 1875 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки – 5506 км.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» в 2020 году объем работ по ремонту автомобильных дорог федерального значения составил 295,2 км, капитальному ремонту – 86,2 км.

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» и ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального и местного значения» в 2020 году обеспечено

строительство и реконструкция 138,9 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения (план – 93,9 км).

При этом в Республиках Северная Осетия-Алания и Коми, Амурской и Нижегородской областях завершены строительство и реконструкция участков общей протяженностью 94,5 км.

В Хабаровском крае завершена реконструкция участка протяженностью 5 км автодороги Хабаровск – Лидога – Ванино, входящей в транспортный коридор Запад – Восток и обеспечивающей автодорожную связь с сетью автомобильных дорог общего пользования страны городской агломерации Комсомольска-на-Амуре, морских портов Охотского моря.

В части строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального и местного значения в отчетный период в рамках государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий» осуществляются строительные работы на территории 65 субъектов Российской Федерации, введены в эксплуатацию 209 участков сельских автомобильных дорог суммарной протяженностью 609,8 км.

*В сфере железнодорожного транспорта* темпы ввода в эксплуатацию новых железнодорожных линий в последние годы снижены из-за недостатка средств, направляемых на реализацию инвестиционных проектов, связанных со строительством новых линий и участков железнодорожного транспорта общего пользования. В основном финансовые потоки направлялись на оздоровление и реконструкцию железнодорожного полотна в соответствии с графиками проведения ремонтных работ, на увеличение пропускной и провозной способности участков железнодорожной сети.

В рамках результата по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (1 этап) в 2020 году введены в эксплуатацию 106,1 км дополнительных главных путей, в том числе 72,9 км вторых путей и 33,2 км двухпутных вставок; 32,9 км станционных путей; 15 железнодорожных мостов (на Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, в том числе реконструкция моста через реку Селенга).

Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона по итогам 2020 года составила 144 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +21 млн тонн).

В рамках результата по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в 2020 году открыто движение по вторым главным путям по восьми перегонам (98 км), из них: М. Горький – Горнополянский (5,1 км), Канальная – Тингута (16,4 км), Тингута – Абганерово (21,2 км), Протока – Себедахово (14,6 км), Себедахово – Разъезд 9 км (11,3 км), Ея – Ровное (6,1 км), Ровное – Порошинская (16,5), Старотитаровка – Вышестеблиевская (6,8 км) и по ст. Гумрак 3 этап (2,4 км станционных путей, путепровод железнодорожного типа 87 мп). Также завершены работы и открыто рабочее движение по мосту через реку Ахтуба.

Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2020 года составила 95,6 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +11,6 млн тонн).

В рамках результата по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна в 2020 году завершена реконструкция 7 разъездов (Горятино, Теребутенец, Окулово, 251 км, Дор, Золотково, Мюд), завершено строительство III главного пути перегона Вологда-I – Вологда-II (1,4 км) Северной железной дороги. Открыто рабочее движение по станциям Лужская-Генеральная (1 этап), Лужская-Восточная

(1 этап), участку Лужская-Генеральная – Лужская-Восточная – Лужская-Сортировочная. Всего введено в эксплуатацию: вторых главных путей – 1,4 км, станционных путей – 60,1 км.

Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна по итогам 2020 года составила 145,6 млн тонн (прирост к 2018 году составляет +7,6 млн тонн).

В 2020 году средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока на выделенных направлениях обеспечена на уровне 1074 км/сутки, транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом составили 800,6 тыс. штук в двадцатифутовом эквиваленте, при этом с учетом новых логистических схем перевезено 830,9 тыс. ДФЭ, сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа-Западный Китай» (Красное Илецк, Озинки, Карталы, Петропавловск) составили 2 суток, сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад-Восток» (Красное, порты и погранпереходы Северо-Запада - Наушки, Забайкальск, порты и погранпереходы Дальнего Востока) составили 7,8 суток, суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей составила 144 млн тонн, суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна составила 95,6 млн тонн, суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна составила 145,6 млн тонн.

В сфере морского транспорта в 2020 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов до 1209,8 млн тонн:

1. Строительство морского перегрузочного комплекса СПГ в Мурманской области (10,67 млн тонн);
2. Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке, Хабаровский край (12 млн тонн);
3. Таманский терминал навалочных грузов в морском порту Тамань (10 млн тонн);
4. Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край).

В сфере воздушного транспорта введены в эксплуатацию после строительства 3 взлетно-посадочные полосы: Соловки, Оссора, Хабаровск.

В 2020 году введены после реконструкции (строительства) 3 вспомогательных объекта аэропортовой инфраструктуры: Баландино (г. Челябинск), Алыкель (г. Норильск), Минеральные Воды.

В сфере обустройства и обеспечения функционирования пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в 2020 году обеспечена пропускная способность пунктов пропуска, в том числе по видам международного сообщения на уровне 4002,1 тыс. транспортных средств в год, пропускная способность морских пунктов пропуска на уровне 4,7 тыс. транспортных средств в год, железнодорожных пунктов пропуска 14,2 тыс. транспортных средств в год, автомобильных пунктов пропуска 3983,2 тыс. транспортных средств в год, открыты после завершения реконструкции (строительства, технического перевооружения) 13 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Приказами Министерства транспорта Российской Федерации в 2020 году открыты после завершения строительства, реконструкции и технического перевооружения следующие пункты пропуска:

- морской пункт пропуска Ванино (Хабаровский край);
- автомобильный пункт пропуска Дубки (Калининградская область);
- пункт пропуска Владивосток (Приморский край);
- морской пункт пропуска Мурманск (Мурманская область);

- воздушный пункт пропуска Саратов (Гагарин) (Саратовская область);
- морской пункт пропуска Азов (Ростовская область);
- смешанный пункт пропуска Поярково (Амурская область);
- автомобильный пункт пропуска Кани-Курган (Амурская область);
- воздушный пункт пропуска Москва (Домодедово) (Московская область);
- автомобильный пункт пропуска Ново-Филия (Республика Дагестан);
- морской пункт пропуска Оля (Астраханская область);
- воздушный пункт пропуска Москва (Шереметьево);
- воздушный пункт пропуска Чкаловский (Московская область).

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

В отчетный период наблюдалось общее замедление роста мировой экономики, которое обусловлено эскалацией взаимных торговых противоречий, повышенной волатильностью финансовых рынков.

Основное сдерживающее влияние на темпы роста российской экономики в отчетный период оказывало ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры, вызванное снижением цен на сырьевые товары и введением карантинных ограничений в странах – торговых партнерах.

Промышленное производство в конце 2020 года продолжило восстанавливаться: в декабре промышленное производство практически вышло на уровень предыдущего года (-0,2 % к уровню аналогичного периода прошлого года после -1,5 % в ноябре) за счет сильных показателей обрабатывающей промышленности. В целом за 2020 год показатели промышленного производства (-2,6 %) оказались лучше прогнозов.

Индекс выпуска товаров и услуг по базовым видам экономической деятельности составил 97,3 % к уровню прошлого года.

Обрабатывающая промышленность по итогам 2020 года показала умеренный рост (+0,3 %). При этом в IV квартале 2020 года выпуск обрабатывающих отраслей на 1,1 % превысил уровень аналогичного периода 2019 года.

В 2020 году драйверами роста, как и в предыдущие годы, оставались химический комплекс (+8,8 % в 2020 году, в том числе фармацевтика: +23,0 %) и пищевая отрасль (+3,1 %). Положительную динамику также продемонстрировала легкая промышленность (+1,1 % по итогам года) и деревообработка (+0,5 %).

Вместе с тем в условиях снижения инвестиционной активности и внешнего спроса отрицательный вклад в динамику обрабатывающей промышленности внесли машиностроительный и металлургический комплексы. Снижение объемов перевозок и, как следствие, спроса на моторные топлива в условиях действия карантинных ограничений в России и в мире обусловили отрицательные показатели нефтепереработки.

При этом основной вклад в снижение промышленного производства по итогам 2020 г. внесла добыча полезных ископаемых (-7 %), в первую очередь – за счет сокращения добычи нефти в условиях действия соглашения ОПЕК+ (-8,7 % в натуральном выражении).

С учетом продолжения ограничительных мер по предотвращению распространения пандемии, претерпели существенные изменения структура и объемы перевозок: резкое сокращение коммерческого пассажирского сообщения с аэропортами иностранных государств, снижение объемов перевозок грузов, отмена курсирования большого количества пассажирских поездов в международном сообщении, ограничительные меры, касающиеся водительского состава международных перевозок грузов, снижение объемов услуг аэропортов, железнодорожных вокзалов и автостанций, весь комплекс ограничений, связанных

с пандемией, а также возможные отложенные негативные эффекты в мировой экономике, как следствие текущего снижения деловой активности в смежных отраслях и неопределенной продолжительности последующего восстановительного периода, внесли существенные риски недостижения в 2020 году целевых индикаторов Транспортной стратегии.

Ограничить спад в базовых отраслях экономики, в том числе в транспортном комплексе, и обеспечить его дальнейшее восстановление позволяют меры поддержки бизнеса и населения, принятые Правительством Российской Федерации.

Объем грузовых перевозок, грузооборот транспортного комплекса и объем перевалки грузов в морских портах напрямую зависят от состояния грузообразующих отраслей экономики. В 2020 году транспортный комплекс в целом удовлетворял спрос на перевозки пассажиров и грузов.

Объем перевозок грузов транспортом общего пользования в 2020 году составил 6890 млн тонн (94,8 % к уровню 2019 года, грузооборот – 2926,3 млрд т-км (97,9 %).

Несмотря на то, что в структуре перевозок грузов транспортным комплексом в 2020 году доминировал автомобильный транспорт (78,35 % от общего объема перевозок грузов), его доля относительно 2019 года снизилась (на 0,55 %) за счет увеличения доли железнодорожного транспорта (на 0,49 %).

В свою очередь доля грузооборота железнодорожного транспорта (87 % от общего грузооборота) снизилась относительно прошедшего года на 0,14 % за счет увеличения доли автомобильного и морского транспорта.

В условиях снижения объемов производства основных грузообразующих отраслей динамика объема перевозок грузов автомобильным транспортом в 2020 году к уровню 2019 года составила 94,1 %, грузооборота – 97,8 %.

Объем перевозок грузов и грузооборот на сети российских железных дорог за 2020 год снизились к уровню прошлого года соответственно на 2,8 % и 2,2 % и составили 1366,4 млн тонн и 2545 млрд т-км.

Тенденция снижения среднего расстояния перевозки 1 тонны груза железнодорожным транспортом в 2020 году обусловлена ростом в структуре грузовых перевозок грузов во внутреннем сообщении.

Наблюдается снижение объемов перевозок по массовым номенклатурам грузов: каменному углю (-18,9 млн тонн); нефти и нефтепродуктам (-24,2 млн тонн); черным металлам (-6,2 млн тонн); цементу (-1,0 млн тонн).

Грузооборот морских портов России по итогам 2020 года снизился на 2,3 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 года и составил 820,9 млн тонн. Относительное сокращение объемов перевалки связано, в основном, с падением объема перевалки на экспорт наливных грузов.

Объем перевалки сухогрузов составил 404,7 млн тонн (+7,6 %), в том числе: угля – 188,5 млн тонн (+7,1 %), грузов в контейнерах – 57,7 млн тонн (+2,1 %), зерна – 50,3 млн тонн (+30,4 %), минеральных удобрений – 19,2 млн тонн (+1,6 %), руда – 13,2 млн тонн (+47,8 %), черные металлы – 26,9 млн тонн (+0,7 %).

Объем перевалки наливных грузов составил 416,2 млн тонн (-10,3 %), в том числе сырой нефти – 235,1 млн тонн (-14,9 %), нефтепродуктов – 142,7 млн тонн (-4,8 %), сжиженного газа – 32,6 млн тонн (-0,7 %), в тоже время увеличилась перевалка пищевых грузов наливом до 4,5 млн тонн (+7,7 %).

Экспортных грузов перегружено 646,4 млн тонн (-1,2 %), импортных грузов – 36,6 млн тонн (-1,8 %), транзитных – 61,7 млн тонн (-8,3 %), каботажных – 76,2 млн тонн (-6,8 %).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 96,1 млн тонн (-8,3 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 30,1 млн тонн (-4,9 %), наливных грузов – 66 млн тонн (-9,7 %). Грузооборот портов Мурманск составил

56,3 млн тонн (-9,2 %), Сабетта – 27,8 млн тонн (+0,5 %), Варандей – 4,9 млн тонн (-31,8 %) и Архангельск – 3,3 млн тонн (+22,4 %).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 241,5 млн тонн (-5,8 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 112,8 млн тонн (+2,4 %), наливных грузов – 128,7 млн тонн (-12 %). Грузооборот портов Усть-Луга составил 102,6 млн тонн (-1,2 %), Большой порт Санкт-Петербург – 59,9 млн тонн (+0,1 %), Приморск – 49,3 млн тонн (-19,2 %), Высоцк – 18,6 млн тонн (-4,2 %), Калининград – 10,4 млн тонн (-5,6 %).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 252,1 млн тонн (-2,4 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 111,6 млн тонн (+16,1 %), наливных грузов – 140,5 млн тонн (-13,3 %). Грузооборот портов Новороссийск составил 141,8 млн тонн (-9,6 %), Туапсе – 26,9 млн тонн (+6,4 %), Тамань – 22 млн тонн (+46,7 %), Кавказ – 21,9 млн тонн (+4,7 %), Ростов-на-Дону – 17,8 млн тонн (+11 %), Ейск – 4,2 млн тонн (-1,2 %).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 8,1 млн тонн (+9,5 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 3,4 млн тонн (+21,2 %), наливных грузов – 4,7 млн тонн (+2,5 %). Объем перевалки грузов портов Махачкала вырос до 5 млн тонн (+6,8 %), Астрахань – до 2,5 млн тонн (+14,4 %).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил 223,1 млн тонн (+4,5 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 146,7 млн тонн (+8,4 %), наливных грузов – 76,4 млн тонн (-2,3 %). Грузооборот портов Восточный составил 77,4 млн тонн (+5,2 %), Ванино – 33,5 млн тонн (+6,5 %), Находка – 26,8 млн т (+4,7 %), Владивосток – 24,7 млн тонн (+3,4 %), Пригородное – 16,4 млн тонн (+2,4 %), Де-Кастри – 13,2 млн тонн (-2,8 %).

В 2020 году объем перевозок грузов внутренним водным транспортом составил 109,0 млн тонн (100,8 % к уровню 2019 года), грузооборот внутреннего водного транспорта – 64,2 млрд т-км (97,4 %). При этом наблюдался рост объем перевозок грузов в заграничном сообщении на 3,6 % к уровню 2019 года при незначительном снижении перевозок во внутреннем сообщении – на 0,3 %.

Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах в 2020 году составили 123,6 млн тонн (97,7 % к аналогичному периоду 2019 года), в том числе по сухогрузам – 117,2 млн тонн (98,2 %), наливным грузам – 6,4 млн тонн (89,6 %).

В 2020 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте вырос на 2,5 % к уровню 2019 года и составил 1,17 млн тонн. Отмечался повышенный спрос на транспортировку товаров первой необходимости, медикаментов для лечения COVID-19, медицинского оборудования, средств защиты. Пандемия привела к существенным изменениям в структуре и форме обслуживания мировых грузопотоков. Резкое сокращение рейсов пассажирской авиации из-за пандемии привело к снижению предложения на рынке авиаперевозок грузов и нехватке общей вместимости. Фактическая остановка международного авиасообщения обернулась утратой около 45 % провозных емкостей – их обеспечивали грузовые отсеки пассажирских самолетов. Острый дефицит вкупе с потребностью в срочных доставках, кратным ростом цен и низкой стоимостью топлива вынудил перевозить воздушным транспортом в салонах грузы вместо пассажиров.

В структуре перевозок грузов увеличилась доля внутренних перевозок, лидерами отрасли в данном сегменте являются: группа компаний «Волга-Днепр», компании Группы Аэрофлот, авиакомпания Сибирь.

В 2020 году продолжилось формирование сети транспортно-логистических центров, суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых транспортно-логистических центров составила 2,2 млн тонн (нарастающим итогом с 2019 года).

Обеспечена строительная готовность объектов контейнерно-контрейлерного терминала первого пускового комплекса ТЛЦ «Белый Раст», в сентябре 2020 года приняты в постоянную эксплуатацию пути необщего пользования ТЛЦ «Белый Раст». Количество обработанных контейнеров за 2020 год составило 48353 ДФЭ.

В целом следует отметить следующие системные негативные факторы, повлиявшие на динамику достижения Цели 2 Транспортной стратегии в отчетном периоде:

- ограниченный доступ крупных российских транспортных компаний к дешевым кредитным ресурсам вследствие санкций иностранных партнеров, отсутствие доступа к дешевым кредитам отрицательно сказывается на темпах обновления подвижного состава, прежде всего флота морских и речных судов под российским флагом, а также парка грузовых автотранспортных средств;

- сохранение низких темпов обновления подвижного состава транспорта, наблюдавшихся в последние годы. Это в свою очередь препятствует росту конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международных рынках транспортных услуг;

- высокие темпы роста стоимости топлива и коммунальных тарифов, опережающие темпы инфляции, которые оказывают сильное влияние на увеличение себестоимости транспортных услуг и приводят к снижению спроса на транспортные перевозки. Дополнительным фактором роста себестоимости транспортных услуг является упразднение субъектами ранее действовавших налоговых льгот Российской Федерации по уплате налога на отдельные категории имущества организаций;

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

- недостаточное развитие технического обслуживания и ремонта на автомобильном транспорте общего пользования, что усиливает процессы старения подвижного состава, ухудшения его технического состояния.

Отмечаются положительные факторы, оказавшие позитивное влияние на реализацию Цели 2 в отчетный период:

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

- расширение успешной практики ОАО «РЖД» по развитию регулярных ускоренных контейнерных сервисов и дальнейшее совершенствование транспортно-логистического обслуживания. Организация перевозок транзитными контейнерными поездами способствует положительной динамике роста скорости доставки контейнерных отправок в транзитном сообщении (индикатор 2.6.2), преимущественно в направлениях Восток-Запад и Север-Юг. Увеличение скорости доставки контейнеров в транзитном сообщении на сети железных дорог связано с увеличением участковой скорости, а также с выполнением технологических операций, связанных с продолжительностью формирования транзитных контейнерных поездов;

– работа по обновлению парка подвижного состава, проводимая ОАО «РЖД», пополнение локомотивами с повышенными тяговыми характеристиками снизило средний возраст локомотивов (индикатор 2.8.2) на 0,3 года и способствовало снижению ограничений пропускной и провозной способности участков и направлений на железных дорогах, что оказало, позитивное влияние на динамику скорости доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом.

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

Сальдированный финансовый результат деятельности транспортного комплекса за 2020 год уменьшился на 418,1 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил -138,3 млрд рублей (или -202,1 %). 481 транспортных организаций получили прибыль, а 848 организаций имели убыток в 2020 году. Удельный вес прибыльных организаций составил 41,4 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций транспорта на 1 января 2021 г. составила 1552,2 млрд рублей (в том числе просроченная – 57,6 млрд рублей или 3,7 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1028,7 млрд рублей (в том числе просроченная – 35,7 млрд рублей или 3,4 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 33,8 %, что превышает допустимое значение (10 %).

Уровень рентабельности проданных товаров, работ, услуг за 2020 год составил: -4,4 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 67,6 % – к коммерческим и управленческим расходам, -9,9 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций за 2020 год уменьшился на 721,3 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил -136,1 млрд рублей. 112 организаций получили прибыль, а 39 организации имели убыток. Удельный вес прибыльных организаций составил 58,7 % от общего числа организаций, в том числе 77,4 % – по грузовым перевозкам, 40,0 % – по междугородним и международным перевозкам пассажиров и 80,0 % – по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении.

Кредиторская задолженность на 1 января 2020 г. составила 2403,5 млрд рублей (в том числе просроченная – 15,3 млрд рублей или 0,6 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1320,3 млрд рублей (в том числе просроченная – 15,6 млрд рублей или 1,1 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 45,0 %, что превышает допустимое значение (10 %). Такое соотношение может создать угрозу финансовой устойчивости предприятия. Особенно в неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся перевозкой пассажиров в пригородном сообщении, где кредиторская задолженность превышает дебиторскую почти в 2 раза.

Уровень рентабельности предприятий железнодорожного транспорта составил 1,4 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 15,2 % – к коммерческим и управленческим расходам, 1,4 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Организации в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта за 2020 год показали отрицательный сальдированный финансовый результат в размере 56,2 млрд рублей.

Прибыль в 2020 году получили 637 организации, а 717 организации имели убыток. Удельный вес прибыльных организаций составил 70,6 % от общего числа организаций. Положительных результатов за этот период добились только организации, занимающиеся грузовыми перевозками.

Кредиторская задолженность по организациям на 1 января 2021 г. составила 387,5 млрд рублей (в том числе просроченная – 17,2 млрд рублей или 4,4 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 230,3 млрд рублей (в том числе просроченная – 14,5 млрд рублей или 6,3 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 40,5 %, что превышает минимально допустимое значение (10 %). Такое соотношение негативно влияет на финансовую устойчивость предприятий в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Уровень рентабельности (убыточности) организаций автомобильного и городского пассажирского транспорта составил -9,5 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, -242,4 % – к коммерческим и управленческим расходам, -13,1 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Организации в сфере морского транспорта за 2020 год показали сальдированный финансовый результат в размере 11,4 млрд рублей.

Прибыль в размере 18,7 млрд рублей получили 50 организаций, а 33 организаций имели убыток на сумму 7,2 млрд рублей. Удельный вес прибыльных организаций по грузовым перевозкам составил 61,8 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций морского транспорта составила 80,3 млрд рублей (в том числе просроченная – 16,2 млрд рублей или 20,1 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 55,1 млрд рублей (в том числе просроченная – 1,3 млрд рублей или 2,3 % в общем объеме задолженности).

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 145,7 %, в том числе по организациям, занимающимся перевозкой грузов – 144,8 %, перевозкой пассажиров – 118,2 %.

Уровень рентабельности проданных предприятиями морского транспорта товаров, работ, услуг за 2020 год составил -13,7 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, -44,5 % – к коммерческим и управленческим расходам, -27,8 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Организации в сфере внутреннего водного транспорта за 2020 год показали положительный сальдированный финансовый результат в размере 10,3 млрд рублей (76,0 % по сравнению с прошлым годом). 54 организаций получили прибыль в размере 15 млрд рублей, а 25 организаций имели убыток на сумму 4,9 млрд рублей.

Кредиторская задолженность организаций на 1 января 2021 г. составила 32,3 млрд рублей (в том числе просроченная – 4,4 млрд рублей или 13,6 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 35,4 млрд рублей, в том числе просроченная – 0,9 млрд рублей или 2,6 % в общем объеме задолженности.

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 8,7 %.

Уровень рентабельности предприятий составил -6,9 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, -142,9 % – к коммерческим и управленческим расходам, -9,4 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности по организациям в сфере воздушного транспорта за 2020 год уменьшился на 107,4 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил -87,6 млрд рублей. 63 организации получили прибыль в размере 73,4 млрд рублей (рост на 225 % по сравнению с 2019 годом),

а 34 организаций имели убыток на сумму 161,0 млрд рублей. Удельный вес прибыльных организаций составил 72,3 % от общего числа организаций.

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

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

Задолженность организаций по полученным кредитам составила по состоянию на 1 января 2020 г. 277,8 млрд рублей, в том числе просроченная 24,5 млрд рублей.

Уровень рентабельности организаций воздушного транспорта составил 6,6 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 752,5 % – к коммерческим и управленческим расходам, -0,4 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта, за 2020 год уменьшилась на 325,6 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил 286,7 млрд рублей.

Прибыль получили 1199 организаций, а убыток получили 388 организаций. Удельный вес прибыльных организаций составил 72,6 % от общего числа организаций.

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 101,2 %, что говорит о стабильности предприятий, занимающихся вспомогательной транспортной деятельностью.

Уровень рентабельности транспортных организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта, за 2020 год составил 10,7 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 161,5 % – к коммерческим и управленческим расходам, 9,7 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

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

В 2020 году транспортные предприятия, занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений получили положительный финансовый результат в объеме 87,6 млрд рублей.

Удельный вес прибыльных организаций составил 70,8 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность указанных организаций на 1 января 2021 г. составила 3500,8 млрд рублей, в том числе просроченная – 52,6 млрд рублей (1,5 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 3064,7 млрд рублей, в том числе просроченная – 70,8 млрд рублей (2,3 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 12,5 %, что несколько превышает допустимое значение (10 %).

Уровень рентабельности составил 10,7 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг, 420,9 % – к коммерческим и управленческим расходам, 9,5 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Данные по объему работ и услуг, выполненных предприятиями собственными силами, характеризуют коммерческую деятельность организаций и имеют определяющее значение для обеспечения их дальнейшей эффективной хозяйственной деятельности.

По данным формы Росстата П-1 «Сведения о производстве и отгрузке товаров и услуг» за 2020 год объем работ и услуг, выполненных собственными силами организаций транспортного комплекса, не относящимися к субъектам малого предпринимательства, объем работ и услуг, выполненных предприятиями транспортного комплекса Российской Федерации собственными силами, за 2020 год составил 6758,9 млрд рублей (91,8 % по сравнению с прошлым годом), что составляет 7,36 % от общего объема работ и услуг, выполненных организациями всех видов экономической деятельности в целом по стране.

Из общего объема работ и услуг транспортного комплекса за 2020 год:

- по организациям железнодорожного транспорта он составил 2297,46 млрд рублей (93,1 % по сравнению с прошлым годом, 34 % от общего объема работ транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 2169,3 млрд рублей, что составляет 94,4 % (в 2019 году 87 %) от всех перевозок железнодорожным транспортом;

- по организациям автомобильного транспорта – 776,8 млрд рублей (93,56 % по сравнению с прошлым годом, 11,5 %, от общего показателя по транспортному комплексу), в том числе в разрезе грузовых перевозок – 469,2 млрд рублей или 60,4 % от всех перевозок автомобильным транспортом, против 57,1 % в 2019 году;

- по организациям морского транспорта – 110,2 млрд рублей (108,38 % по сравнению с прошлым годом, 1,63 % от общего объема по транспортному комплексу), при этом весь объем перевозок приходится на грузовые перевозки;

- по организациям внутреннего водного транспорта – 78,1 млрд рублей (109,2 % по сравнению с прошлым годом, 1,16 % от общего объема транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 74,9 млрд рублей (95,9 % от всех перевозок внутренним водным транспортом);

- по организациям воздушного транспорта – 991,1 млрд рублей (63,5 % по сравнению с прошлым годом, 14,7 % от общего объема транспортного комплекса). В данном виде деятельности наибольший вес (77,8 % против 88,5 % в прошлом году) приходится на перевозки пассажиров, объем работ и услуг которых составляет 770,6 млрд рублей.

На вспомогательную транспортную деятельность всего приходится 36,5 % от общего объема работ и услуг транспортного комплекса или 2469,4 млрд рублей, что составляет 106,7 % по сравнению с прошлым годом.

Кроме того, по организациям, занимающимся строительством автомобильных и железных дорог, мостов и тоннелей, портовых сооружений, гидротехнических сооружений, дноочистительных, дноуглубительных и берегоукрепительных работ, а также подводных работ, включая водолазные, объем выполненных работ и услуг за 2020 год составил 816,8 млрд рублей, что на 14,76 % больше, чем в 2019 году.

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

В соответствии с отчетными данными за 2020 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 2135,7 млрд рублей, что на 5,1 % выше, чем за 2019 год (2032,48 млрд рублей).

В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 105,6 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций всего транспортного комплекса составляет 2241,3 млрд рублей (14,7 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Рост объема инвестиций в основной капитал по сравнению с прошлым годом произошел по организациям, осуществляющим междугородные и международные

пассажирыские перевозки железнодорожным транспортом на 12,76 %; деятельность прочего сухопутного транспорта на 9,81 %; деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам на 0,08 %; деятельность морского пассажирского транспорта на 37,03 %; деятельность грузового воздушного транспорта на 35,48 %; вспомогательную транспортную деятельность на 13,57 %.

Надо отметить, что произошло падение объема инвестиций в основной капитал по организациям, занимающимся грузовыми перевозками на железнодорожном транспорте на 13,4 %; морским грузовым транспортом на 82,3 %; внутренним водным пассажирским транспортом на 50,1 %; внутренним водным грузовым транспортом на 13,8 %; пассажирским воздушным транспортом на 41,4 %.

Индекс физического объема инвестиций в основной капитал по организациям, занимающимся грузовыми перевозками, за 2020 год уменьшился: на железнодорожном транспорте до 79,1 %; на внутреннем водном транспорте до 78,9 %; на морском транспорте до 16,3 %; на автомобильном транспорте до 93,5 %. Увеличение этого показателя произошло на воздушном транспорте – до 127,9 %.

Из общего объема инвестиций в основной капитал транспортного комплекса за 2020 год инвестиции на собственно перевозочную деятельность составили по организациям:

- железнодорожного транспорта – 433,8 млрд рублей (20,3 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 333,9 млрд рублей, что составляет 77 % от всех инвестиций железнодорожного транспорта;

- морского транспорта – 4,68 млрд рублей (0,22 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 4,59 млрд рублей (что составляет 98,1 % от всех инвестиций морского транспорта);

- внутреннего водного транспорта – 10,8 млрд рублей (0,51 % от всех инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 10,3 млрд рублей (95,4 % от всех инвестиций во внутренний водный транспорт);

- автомобильного транспорта – 459,8 млрд рублей (21,53 % от всех капиталовложений в транспортный комплекс), в том числе в разрезе грузовых перевозок 64,97 млрд рублей, что составляет 14,1 % от всех инвестиций автомобильного транспорта;

- воздушного транспорта – 21,7 млрд рублей (1,026 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса). На грузовые перевозки здесь приходится 12,9 % или 2,81 млрд рублей.

Индекс физического объема инвестиций в основной капитал по организациям, занимающимся пассажирскими перевозками, за 2020 год увеличился: на железнодорожном транспорте по междугородным и международным перевозкам на 3,65 %; по прочему сухопутному транспорту на 2,6 %; на морском транспорте – на 25,2 %. Уменьшение этого показателя произошло на внутреннем водном – на 54,3 %; воздушном – на 45,1 %.

Кроме того, в 2020 году инвестиции в основной капитал по организациям транспортного комплекса, занимающимся строительством, составили 105,64 млрд рублей (120,7 % по сравнению с 2019 годом), в том числе строительством автомобильных и железных дорог – 97,95 млрд рублей, что составляет 81,1 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом на строительство (из них 86,5 % приходится на автомобильные дороги и магистрали, 6,1 % на железные дороги и метро, 7,4 % на мосты и тоннели) и строительством водных сооружений – 7,67 млрд рублей (или 6,35 %) (из них 41,4 % приходится на гидротехнические сооружения).

В соответствии с данными официальной формы Росстата П-2 в разрезе источников финансирования инвестиций в основной капитал по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, собственные средства организаций составляют 792 млрд рублей (57,9 %), а привлеченные – 576,3 млрд рублей или 42,1 %, из них бюджетные средства составляют 80,0 % или 461,1 млрд рублей.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение составил в 2020 году 28,6 %, в том числе из федерального бюджета – 9,7 %, из бюджетов субъектов Российской Федерации – 18,6 %, из местных бюджетов – 0,32 %. По видам транспорта бюджетные средства распределились следующим образом: 7,5 млрд рублей на железнодорожный, 285,8 млрд рублей на прочий сухопутный пассажирский, автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам – 0,28 млрд рублей, 0,02 млрд рублей на водный, 2,2 млрд рублей на воздушный. На вспомогательную транспортную деятельность было выделено 165,3 млрд рублей.

Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил в 2020 году 1288,4 млрд рублей или 94,15 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по организациям транспортного комплекса. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 61,5 %, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 29,6 %, прочего сухопутного пассажирского транспорта – 23,7 %, автомобильного грузового транспорта и услугам по перевозкам – 4,42 %, водного транспорта – 0,95 %, воздушного транспорта – 4,4 %. Этот показатель по вспомогательной транспортной деятельности составил 36,9 %.

Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 8,475 % от общего объема соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 0,53 %.

Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса составили 496,3 млрд рублей (или 38,5 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 45,36 млрд рублей – кредиты банков; 28,48 млрд рублей – заемные средства других организаций; 4,6 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 28,95 млрд рублей – прочие средства. По видам транспорта привлеченные внебюджетные средства распределились следующим образом: 14,6 млрд рублей на железнодорожный, 8,29 млрд рублей на прочий сухопутный пассажирский, 11,83 млрд рублей автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам, 1,88 млрд рублей на водный, 5,92 млрд рублей на воздушный. На складское хозяйство и вспомогательную транспортную деятельность пришлось 72,7 млрд рублей.

Несмотря на сохранение негативной внешнеэкономической конъюнктуры и принятие ограничительных карантинных мер уровень результатов, достигнутых за 2020 год по Цели 2, свидетельствует о корректности подходов Минтранса России к реализации Транспортной стратегии в существующих условиях и повышении доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

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

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год снизилась. Основной вклад в снижение значений индикатора внесли воздушный

и железнодорожный транспорт, а также автобусный транспорт. Наиболее сильно пострадали объемы международных авиационных, железнодорожных и автобусных перевозок, а также морской международной круизный туризм.

Транспортная система России испытала две волны спада пассажиропотоков – наиболее сильное сокращение числа поездок произошло в марте - мае 2020 г. вследствие ввода нерабочих дней, закрытия торговых центров, школ, университетов, мест общественного досуга и т.д. Вторая волна спада пассажиропотоков в октябре – декабре 2020 г. была менее значимой, несмотря на гораздо более существенный рост заболеваемости.

К концу 2020 года пассажиропотоки, связанные с суточной трудовой миграцией населения, начали восстанавливаться, однако остались существенно ниже докризисного уровня.

В экономическом плане пандемия COVID-19 привела к кардинальному сокращению доходов предприятий общественного транспорта от продажи билетов, достигавшему во втором квартале года 90 %, а также повышению дополнительных издержек, связанных с мерами по дезинфекции и обеспечению социальной дистанции как в салонах транспортных средств, так и на объектах инфраструктуры.

Всемирный банк выделил две группы типовых мер, реализованных предприятиями общественного транспорта в контексте пандемии, которые, в том числе, стали дополнительной причиной снижения пассажиропотоков и роста экономических издержек. Первая группа относится к вопросам сокращения риска передачи инфекции: регулярная тщательная дезинфекция подвижного состава, рабочих мест, объектов инфраструктуры, включая все поверхности, находящиеся в контакте с пассажирами: турникеты, поручни, сиденья; обеспечение физической дистанции, подразумевающее недопущение скопления пассажиров в местах посадки, установка защитных экранов для водителей и работников; постоянные призывы исключить необязательные поездки, нанесение разметки для обеспечения безопасной дистанции. Вторая группа мер включает изменения в операционной деятельности транспортных компаний: внесение изменений в расписание работы для учета падения спроса на услуги, сокращение транспортных средств там, где это допустимо, и наоборот повышение их доступности на критически важных направлениях во избежание скопления пассажиров.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте (Индикатор 3.1.1) снизилась и была вызвана сокращением, в первую очередь, автобусных перевозок и, в меньшей степени, таксомоторных перевозок и поездок на служебном транспорте и автомобилях «каршеринг» (в основном в «первую» волну пандемии). Сокращение использования личного автотранспорта имело место главным образом во втором квартале 2020 года и начиная с лета практически восстановилось на докризисном уровне.

Спад числа поездок и пассажирооборота были вызваны массовым переводом сотрудников на удаленную работу, объявлением нерабочих дней в период «первой» волны пандемии, отменой льгот для пенсионеров, школьников и студентов во II–IV кварталах 2020 г., закрытием мест общественного питания, досуга, магазинов.

Начавшееся восстановление пассажиропотоков в третьем квартале не компенсировало весеннего спада. Вместе с тем, влияние «второй» волны пандемии в сентябре–декабре 2020 г. повлияло на работу автомобильного транспорта в меньшей степени, чем в апреле–мае.

Служебный пассажирский автомобильный транспорт пострадал в меньшей степени. В ряде случаев частоту курсирования служебных, в том числе «вахтовых» автобусов пришлось увеличить с тем, чтобы снизить количество пассажиров в салоне и соблюдать меры социальной дистанции. Однако данные меры привели

к ухудшению экономических показателей использования средств пассажирского автомобильного транспорта необщего пользования.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования (Индикатор 3.1.1.1) начала резко снижаться в марте 2020 года и достигла минимума в апреле–мае 2020 г. Массовый перевод сотрудников на удаленную работу вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации, объявление нерабочих дней в период «первой» волны пандемии, сокращение всех видов поездок в деловых и личных целях, стало основным фактором снижения транспортной мобильности (подвижности) населения.

В пиковый период «первой» волны пандемии пассажиропоток автомобильного транспорта в Московской области сократился почти в четыре раза. На 83 % уменьшился объем перевозок льготных категорий пассажиров, на 99 % – школьников и студентов.

Начавшееся восстановление в третьем квартале не смогло компенсировать весеннего спада. Вместе с тем, влияние «второй» волны пандемии в сентябре–декабре 2020 г. повлияло на пассажиропотоки в меньшей степени, чем в апреле–мае.

На протяжении нескольких месяцев в 2020 году не функционировали сервисы по каршерингу автомобилей, однако, начиная с III квартала 2020 года, их работа восстановилась в полном объеме. В конце 2020 года в разгар «второй» волны пандемии каршеринг рассматривался пассажирами как более безопасная альтернатива системам массового общественного транспорта.

Сокращение транспортной мобильности (подвижности) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте (Индикатор 3.1.2) было вызвано прекращением международного сообщения до конца года, а также резким снижением пассажиропотоков в дальнем и пригородном сообщении в «первую» волну пандемии вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации.

ОАО «РЖД» и Федеральная пассажирская компания сократили частоту курсирования поездов дальнего следования по России, сократили количество вагонов, были отменены некоторые регулярные и дополнительные пассажирские поезда. В апреле–мае 2020 г. действовала «шахматная» (через одно свободное место) рассадка пассажиров в вагонах.

На апрель 2020 года пришелся пик пандемии в России – снижение числа перевезенных пассажиров составило 72,1 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Ситуация в других странах была еще более значительной. Например, в Германии пассажиропотоки снизились на пике пандемии на 85 %, в Китае – на 87,2 %, Франции – на 90 %, в Индии с марта по май 2020 года пассажирское движение было полностью прекращено.

Отдельные сегменты рынка пассажирских железнодорожных перевозок пострадали более значительно. В частности, число перевезенных «Аэроэкспрессом» пассажиров составило в 2020 году 5,4 млн человек, что в 2,3 раза меньше, чем в 2019 году (12,2 млн человек). На объемы перевозок и выручку «Аэроэкспресса» повлияли ограничения на перемещения по Москве и закрытие границ, введенные из-за пандемии. В апреле–мае 2020 г., когда почти полностью было прекращено международное авиасообщение, объем перевезенных «Аэроэкспрессом» пассажиров сократился на 98 %. С началом «второй» волны пандемии число пассажиров компании сократилось в два раза по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, однако в самом конце 2020 года стали наблюдаться признаки стабилизации.

Минтранс России были разработаны временные рекомендации по обеспечению санитарной безопасности при пассажирских железнодорожных перевозках в период выхода из противоэпидемических ограничений. Рекомендации содержат перечень профилактических мер, применяемых при пассажирских

перевозках в пригородном сообщении и дальнем следовании в зависимости от конкретного периода ограничительных мер (выход из ограничений и снятие ограничений). Использование практических руководств по предотвращению распространения пандемии, разработанных Международным союзом железных дорог (МСЖД), позволило ОАО «РЖД» и АО ФПК существенно сократить риск заражений пассажиров и персонала в вагонах поездов и на станциях. Таким образом, к началу «второй» волны пандемии железнодорожный транспорт в целом адаптировался к новым условиям и установленным противоэпидемиологическим требованиям и ограничениям.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте (Индикатор 3.1.3) снизилась впервые за 4 года. Основной причиной стало прекращение международных полетов, за исключением чартерных «вывозных» рейсов вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации за рубежом.

Вследствие этого объем международных пассажирских авиаперевозок в 2020 году сократился на 76,2 %, а пассажирооборот на местных воздушных линиях – на 74,2 %. Транспортная мобильность населения на воздушном транспорте также значительно, хоть и в меньшей степени, чем на местных воздушных линиях, снизилась на внутренних авиалиниях. Объем пассажирских авиаперевозок на внутренних воздушных линиях в 2020 году сократился на 23,1 %, а пассажирооборот – на 22,3 %. При этом значительно сократилась занятость пассажирских кресел – до 73,9 % (по сравнению с 82,6 % в 2019 году), что было связано с психологическими опасениями граждан, а также ограничениями, принятыми в ряде регионов (например, в Краснодарском крае в «первую» волну пандемии все прибывшие пассажиры должны были пройти двухнедельную самоизоляцию после совершения авиаперелета, что являлось важным психологическим ограничивающим фактором).

В связи со снижением объема перевозок и ростом курса валют, к которым привязан лизинг самолетов, операционный убыток российских авиакомпаний, выполняющих 99 % от общего объема перевозок, по оценкам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) составил около 200 млрд рублей.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте (Индикатор 3.1.6) снизилась во всех видах сообщений, в том числе в круизном и прогулочном вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации и роста опасений со стороны потенциальных пассажиров. Несмотря на рост пассажиропотока в июле – сентябре 2020 года, производственные показатели судоходных компаний, выполняющих пассажирские перевозки, оказались ниже по сравнению с 2019 годом.

Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте (Индикатор 3.1.7) в 2020 году снизилась вследствие того, что в «первую» волну пандемии морские пассажирские перевозки в России были временно прекращены в целях недопущения распространения COVID-19. Запланированные на 2020 год рейсы круизного лайнера «Князь Владимир» отменены на фоне сложной эпидемиологической ситуации из-за пандемии COVID-19 и в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора. В летние месяцы и в IV квартале 2020 года спрос на морские пассажирские перевозки не восстановился относительно уровня 2019 года.

Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на 1 человек в год) (Индикатор 3.3) снизилась в результате прекращения всех международных полетов, за исключением чартерных «вывозных» рейсов, а также возобновленных рейсов в некоторые отдельно взятые страны (Турция, Швейцария

и др.) вследствие стабильно плохой эпидемиологической ситуации в большинстве стран мира.

На внутренних авиалиниях авиационная подвижность снизилась из-за резкого спада деловой активности, отмены ранее запланированных выездных отпусков и каникул, опасений граждан за свое здоровье, а также из-за ограничений, принятых в ряде регионов, на межрегиональные перемещения и предписания в «первую» волну пандемии всем пассажирам пройти двухнедельную самоизоляцию после совершения авиаперелета.

В «пятерке» крупнейших российских авиаперевозчиков в 2020 году по сравнению с 2019 годом значительно снизились объемы перевозок пассажиров у авиакомпаний «Аэрофлот – Российские авиалинии» (на 60,9 %), «Россия» (на 50,6 %), «Ютэйр» (на 38,7 %) и «Уральские авиалинии» (на 41,4 %), в меньшей степени – у авиакомпаний «Победа» (на 11,7 %) и «Сибирь» (на 12,1 %).

Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта» (Индикатор 3.4) снизилась из-за последствий пандемии и осознанного выбора граждан ограничить использование общественного пассажирского транспорта вследствие рисков заражения COVID-19. При этом использование личных автотранспортных средств, а также средств индивидуальной мобильности (велосипеды, скутеры и др.) за исключением периода апрель–май 2020 г., снизилось весьма незначительно, что и повлияло на общую динамику индикатора.

Таким образом, 2020 год стал контртрендовым для международной транспортной политики, направленной на поддержку устойчивой мобильности и стимулирование использования общественного пассажирского транспорта.

Снижение пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года (Индикатор 3.5) произошло впервые за несколько лет, в первую очередь, в агломерациях и крупнейших городах Российской Федерации.

Главным фактором стали меры по самоизоляции и ограничению передвижений граждан, отмене льготных билетов, ввод «шахматной» рассадки пассажиров в вагонах вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации в стране. Ситуация начала стабилизироваться лишь в третьем квартале 2020 года. В четвертом квартале 2020 года ситуация в сфере пригородных пассажирских перевозок не стала такой же драматичной, как в апреле–мае из-за более высокой ответственности граждан, а также внедрения на российских железных дорогах мер, рекомендованных практическими руководствами международного союза железных дорог по предотвращению распространения пандемии COVID-19.

Увеличение доли отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации (Индикатор 3.9) было связано с резким снижением интенсивности международных авиаперелетов через Московский авиаузел из-за пандемии COVID-19, отменой регулярных международных авиарейсов на фоне сохранения части пассажиропотока на внутренних авиалиниях. Указанные причины привели к повышению удельного веса прямых внутренних авиаперелетов, совершаемых между российскими городами.

Потери пассажиропотоков в аэропортах Московского авиаузла были более значительными, чем в региональных аэропортах, вследствие большего удельного веса международных рейсов, которые были полностью отменены в первую «волну» пандемии и лишь частично возобновлены в III и IV кварталах 2020 г.

Так, в 2020 году объемы отправления пассажиров на международных регулярных авиалиниях из аэропортов МАУ сократились по сравнению с 2019 годом на 79,4 %, в целом на международных – на 75,8 %, на внутренних – на 29,9 %.

Средний возраст пассажирских вагонов (Индикатор 3.10.1) возрос вследствие замедления обновления подвижного состава на фоне пандемии, сокращения объемов перевозок и ухудшения финансового положения Федеральной пассажирской компании.

В 2020 году Федеральной пассажирской компанией продолжены списание старогодных и закупка новых пассажирских вагонов. С января по декабрь 2020 года для ее нужд было приобретено 579 пассажирских вагонов производства Тверского вагоностроительного завода, из них 175 двухэтажных вагонов.

На сегодняшний день самый молодой парк подвижного состава для дальних перевозок представлен плацкартными вагонами. Их средний возраст составляет 15 лет, в то время как средний возраст купейных вагонов – 18,9 лет.

Долгосрочной программой закупки пассажирских вагонов дальнего следования, предусматривается закупка инновационного подвижного состава – вагонов проекта 2019 и проекта 2020. Вагон-2019 массово заменит существующие одноэтажные купейные вагоны. На смену плацкартным вагонам придут новые вагоны открытого типа, оснащенные кондиционерами, биотуалетами, имеющие улучшенные потребительские и технико-экономические характеристики. Их закупка позволит сохранить стабильность социально значимых перевозок в условиях массового выбытия подвижного состава до 2025 года. Двухэтажные вагоны проекта 2020 планируется использовать на маршрутах с наибольшим пассажиропотоком.

Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава (Индикатор 3.10.2) остался без изменений из-за отложенного спроса на пригородные электропоезда и рельсовые автобусы в связи пандемией, сокращением объемов перевозок и ухудшением финансового положения региональных пригородных компаний.

В 2020 году продолжились списание старогодного и закупка нового моторвагонного подвижного состава. Плановые закупочные потребности в моторвагонном подвижном составе в 2020 году составили: 48 вагонов рельсовых автобусов серии РА-3 производства АО «Метровагонмаш», 5 электропоездов переменного тока ЭПЗД (20 вагонов) производства Демиховского машиностроительного завода, 8 электропоездов постоянного тока ЭП2Д (38 вагонов) производства Демиховского машиностроительного завода, 24 электропоезда «Ласточка» (151 вагон) производства ООО «Уральские локомотивы».

Средний возраст пассажирских локомотивов (Индикатор 3.10.3) снизился за счет обновления парка и списания старого подвижного состава.

Доля локомотивов нового поколения на сети российских железных дорог превысила в 2020 году 50 %. В течение 2020 года ОАО «РЖД» было приобретено 38 пассажирских локомотивов, в том числе 34 электровоза (ЭП2К – 25 единиц; ЭП20 – 5 единиц; ЭП1М – 4 единицы) и 4 тепловоза ТЭП70БС. Компания реализует долгосрочную программу приобретения новых локомотивов до 2025 года.

Средний возраст пассажирских самолетов (Индикатор 3.10.5) сократился за счет ускоренного вывода из эксплуатации наиболее старых воздушных судов российскими авиакомпаниями в условиях резкого сокращения спроса.

#### Выводы:

Среди положительных факторов, повлиявших на динамику Индикаторов по Цели 3 в 2020 году, может быть названо сохранение, в отличие от других стран на постсоветском пространстве (Казахстан, Украина), внутренних авиаперелетов, что позволило поддерживать минимально приемлемый уровень внутренней авиационной подвижности населения.

Сохранение графика движения пассажирских, в том числе пригородных поездов при условии дистанцирования, ношения масок и «шахматной раскладки» позволило сохранить часть пассажиропотоков на железнодорожном транспорте, в отличие от других стран (например, Индии), где пассажирское сообщение во II квартале 2020 г. было полностью прекращено.

Использование передового международного опыта и наилучших практик (например, практических руководств МСЖД на железнодорожном транспорте, рекомендаций ИАТА на воздушном транспорте) позволили снизить распространение пандемии, повысить безопасность пассажиров и персонала, а также доверия граждан к поездкам во всех видах сообщений.

Также среди положительных факторов может быть названа постепенная стабилизация ситуации с мобильностью населения во второй половине года, несмотря на «вторую» волну пандемии в сентябре–декабре 2020 г.

Среди отрицательных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 3 в 2020 году, наибольшее значение имели ограничения на передвижение граждан всеми видами транспорта, отмена регулярных международных авиаперелетов с большинством стран, ограничительные меры, введенные в ряде регионов России в отношении граждан, въезжающих из других субъектов Российской Федерации, в «первую» волну пандемии.

Важным отрицательным фактором стала отмена или перенос на более поздние сроки планов по обновлению флота и подвижного состава пассажирского транспорта, что создает риски для реализации приоритетов Транспортной стратегии в будущих периодах.

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

Экспорт транспортных услуг (Индикатора 4.1) снизился в 2020 году на 24,8 % по сравнению с 2019 годом. Основной причиной снижения индикатора в 2020 году стало снижение экспорта услуг воздушного транспорта, в том числе по пассажирским перевозкам и по вспомогательным и дополнительным услугам воздушного транспорта относительно уровня 2019 года. Снижение объемов международных перевозок пассажиров, в том числе с трансфером через российские аэропорты, ставшее причиной сокращения объема экспорта услуг воздушного транспорта, в свою очередь, было вызвано последствиями пандемии COVID-19 и прекращением регулярного авиасообщения с большинством из стран.

К числу отрицательных факторов также следует добавить сокращение объемов экспорта вспомогательных услуг морского транспорта, а также значительный спад экспорта услуг автомобильного транспорта в сфере пассажирских и грузовых перевозок.

Вместе с тем положительными факторами в сфере торговли транспортными услугами в 2020 году стал рост объемов экспорта услуг в сфере грузовых перевозок на воздушном, морском и железнодорожном транспорте.

Снижение объема транзитных перевозок грузов через территорию Российской Федерации (индикатор 4.2.1) было предопределено спадом мирового спроса на уголь и некоторые другие товары (за исключением товаров, перевозимых в контейнерах). Резкое ухудшение конъюнктуры на мировых товарных рынках, серьезный спад спроса на энергоресурсы в Китае в январе–сентябре 2020 г. привели к снижению объема транзита угля, нефти и других сырьевых товаров из Казахстана. Кроме этого, страны Европы снизили до минимума объемы импорта угля, что привело к фактическому прекращению не только его транзита из Казахстана, но и экспортных поставок с российских угольных месторождений.

Теплая погода зимой и весной 2020 года сократила спрос на топливо для обогрева, как в Европе, так и в странах Азиатско-тихоокеанский регион, что также сказалось на объемах транзитных железнодорожных перевозок.

Вместе с тем перевозки транзитных грузов в контейнерах через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом (индикатор 4.2.1.1) продолжили расти.

Железнодорожные контейнерные перевозки показали наибольшую устойчивость и безопасность в условиях пандемии, во многом благодаря минимизации участия человека в транспортном процессе.

Переключение грузопотоков электронной торговли на железную дорогу также стало положительным фактором увеличения объемов транзитных перевозок из Китая в Европу через территорию Российской Федерации.

Важным фактором стала доставка в 2020 году контейнерными поездами тысяч тонн медицинских товаров и оборудования (в том числе медицинских масок) из Китая в Европу.

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

- резкий рост фрахтовых ставок на морском и воздушном транспорте в 2020 году, что, в частности, привело к тому, что в сентябре 2020 г. стоимость отправки контейнера из Китая в Европу морем и по железной дороге практически сравнялась (по данным ОТЛК-ЕРА, соответственно, 2254 и 2675 долларов США);

- продолжившийся в 2020 году рост маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов, в частности в транзитном коридоре через Казахстан, Россию и Беларусь на направлении между Европой и Китаем значение скорости достигло уровня 1099 км/сут, что на 6,80 % больше уровня 2019 году;

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

- реализация проекта ИНТЕРТРАН – в интермодальном сообщении между китайскими портами и станциями назначения в Республике Беларусь была использована полностью безбумажная технология передачи уже существующих транспортных и таможенных документов;

- гибкая тарифная политика – на российских железных дорогах в 2020 году уровень тарифов на транзитные перевозки контейнеров сохранен на уровне 2019 года;

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

Важным фактором стало снижение удельного веса порожних контейнеров в транзитном сообщении. В 2020 году почти все контейнеры, направленные из Китая в Европу, были полностью загружены. На обратном направлении наблюдалась аналогичная тенденция к росту загрузки поездов. Иными словами, проблема порожних контейнеров при следовании из Европы в Китай смягчилась, поскольку в условиях пандемии определенные товарные позиции стали переключаться с воздушного и морского на железнодорожный транспорт.

Росту транзитных перевозок способствовали результаты тесного взаимодействия ОАО «РЖД» с профильными международными организациями: Организация сотрудничества железных дорог, Международный союз железных дорог, Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Евразийской экономической комиссией и др.

Лидирующим оператором транзитных перевозок контейнеров между Китаем и странами Европы является «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и Российской Федерации. В 2020 году в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 5649 контейнерных поездов. Объем перевозок составил 546,9 тыс. ДФЭ, что на 64 % превышает показатель 2019 года (333 тыс. ДФЭ).

Снижение объемов перевалки транзитных грузов в российских морских портах (индикатор 4.3) произошло впервые за долгий период времени и было вызвано сокращением поставки на мировой рынок наливных грузов (сырой нефти) через российские порты Азово-Черноморского бассейна.

Объем отгрузки нефти через морской терминал «Каспийского трубопроводного консорциума» (КТК, пос. Южная Озереевка, Краснодарский край) в порту Новороссийск в 2020 году составил 59 млн тонн нефти, что на 6,7 % ниже показателя 2019 года. В четвертом квартале 2020 года сокращение транзитных отгрузок через порт Новороссийск ускорилось.

В 2020 году из-за пандемии и отсутствия спроса у конечных клиентов, в первую очередь емкости по хранению сырой нефти во многих странах мира были заполнены до исторических максимумов, восстановление спроса началось лишь во второй половине года. Нефтеперерабатывающие заводы во всем мире сократили загрузку, что привело к снижению как экспортных, так и транзитных поставок нефти через российские порты.

При этом объем перевалки транзитных грузов в российских морских портах в контейнерах увеличился с 989,3 тыс. тонн (2019 год) до 1008,7 тыс. тонн (2020 год), прирост составил +19,4 тыс. тонн (1,92 %).

Увеличение значения Индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов» характеризует укрепление позиций российских автотранспортных компаний на рынке международных автомобильных перевозок грузов. Оно произошло вследствие того, что перевозки экспортных грузов снизились в меньшей степени (менее чем на 2 %), чем импортных (почти на 8 %). Значительно сократились также объемы работы, выполняемой перевозчиками третьих стран (почти на 10 %).

Приоритетными странами для отечественных перевозчиков являются Иран, Италия и Нидерланды, где доля российского транспорта составляет 74, 73 и 65 % соответственно. Наибольшие объемы перевозок российские транспортные компании в 2020 году выполняли в сообщении с Финляндией, где удалось не допустить существенного спада, а по экспортному направлению нарастить объемы перевозок на 6 %.

Среди отрицательных факторов, повлиявших на значение Индикатора 4.6 следует выделить существенное сокращение объемов перевозок на китайском направлении, где российским автотранспортным компаниям традиционно принадлежит значительная доля рынка (порядка 85 % в 2020 году). Это связано с применяемыми в КНР жесткими мерами по предотвращению распространения COVID-19, включающими ограничение пропуска транспортных средств через границу, сокращение номенклатуры товаров, разрешенных к ввозу в Китай, прохождение обременительных по времени процедур карантинного контроля.

Таким образом, среди положительных факторов, повлиявших на динамику Индикаторов по Цели 4, в 2020 году могут быть названы:

- устойчивый рост объемов транзитных железнодорожных перевозок контейнеров через территорию Российской Федерации;
- рост удельного веса российских автотранспортных компаний при осуществлении перевозок грузов российской внешней торговли;
- снижение объемов международных перевозок грузов автотранспортными компаниями из третьих стран.

Среди отрицательных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 4 в 2020 году, наибольшее значение имели:

- сокращение объемов транзита грузов железнодорожным и морским транспортом, вследствие падения мирового спроса на энергоресурсы, в первую очередь, уголь и сырую нефть;
- неразвитость логистических схем перегрузки транзитных контейнеров в российских морских портах;
- ограничения, предпринятые Китаем в отношении международных автомобильных перевозок грузов, обременительные процедуры карантинного контроля, связанные с пандемией COVID-19.

После стабилизации эпидемиологической и экономической ситуации в мире, прогнозные значения целевого показателя «экспорт транспортных услуг» в части автомобильного, воздушного, железнодорожного и водного видов транспорта будут подлежать корректировке. Их величина будет зависеть от сроков и объемов предпринимаемых иностранными государствами мер по восстановлению экономической активности и открытию границ. Эти меры, а также предпринимаемые Российской Федерацией решения по снятию введенных ограничений, оказывают непосредственное влияние на все составляющие показателя: пассажирские перевозки (туризм, деловые поездки), грузовые перевозки (конъюнктура спроса и предложения на международных рынках, стоимость транзита на всех участках маршрута), вспомогательные услуги (количество иностранных граждан и транспортных средств на территории Российской Федерации).

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

Негативными факторами, влияющими на сферу безопасности транспортной системы, являются:

- значительный уровень изношенности объектов транспортного комплекса и, соответственно, высокий риск аварийности;
- сохраняющийся рост объемов перевозок опасных грузов (химически опасных веществ, радиационных материалов, отходов атомной промышленности при доставке к месту захоронения и других категорий, относящихся к опасным грузам в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов), а также нефти, нефтепродуктов и СПГ;
- возрастание интенсивности движения транспорта;
- совершенствование методов и способов противоправной деятельности, в первую очередь со стороны террористических организаций по отношению к транспортному комплексу.

Позитивными факторами, оказавшими существенное положительное влияние на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, стали проводимые мероприятия по качественному развитию соответствующей инфраструктуры:

- снижение доли протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки;

– увеличение протяженности автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям;

– масштабное строительство транспортных объектов, способствующих увеличению безопасности движения: линий электроосвещения, пешеходных переходов в разных уровнях, увеличение количества транспортных развязок и пересечений в разных уровнях, установление барьерных ограждений, светофорных объектов, ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Индикатор 5.1.1 Транспортной стратегии «Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях» в 2020 году перевыполнен на 36,1 %, и статистика по погибшим и пострадавшим гражданам в России неуклонно снижается на протяжении последних 10 лет, в отчетный период отмечается дальнейшее снижение основных показателей аварийности в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения за 2020 год снизилось на 4,9 % к уровню 2019 года и составило 11,05 человек.

По данным официальной статистики аварийности, за 2020 год на российских дорогах зафиксировано 145,07 тыс. дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, что на 11,7 % меньше, чем годом ранее. В них погибло 16,15 тыс. человек (-4,9 %) и ранено 183,04 тыс. человек (-11,1 %).

Отмечается снижение числа раненых и количества дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями. К уменьшению общего числа дорожно-транспортных происшествий на автодорогах в том числе, привело уменьшение объемов транспортных и пешеходных потоков в отчетный период.

В 2020 году удалось также на 16,8 % снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей (в возрасте до 16 лет) и на 7,1 % – число погибших в них. Всего произошло 16,64 тыс. таких дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 522 человек и получили ранения 18,18 тыс. (-16,9 %) несовершеннолетних. На 26,4 % уменьшилось число дорожно-транспортных происшествий с участием детей на пешеходных переходах.

На 11,7 % снизилось количество дорожно-транспортных происшествий при столкновениях транспортных средств (на 8,9 % – число погибших в них). В немалой степени этому способствовала повсеместная установка на дорогах разделительных ограждений.

Барьерное ограждение разных типов устанавливается на участках федеральных трасс первой и второй категорий с четырьмя и более полосами движения. Общая протяженность ограждений по состоянию на 2020 год составляет более 9 тыс. км.

На 14,7 % сократилось число дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездами на пешеходов: это произошло благодаря строительству на автодорогах и улично-дорожной сети новых линий освещения, введению контрольных дорожных знаков и разметки, применению оптимальных скоростных режимов на подъездах к нерегулируемым переходам. На 10,1 % снизилось количество ДТП, на месте которых зарегистрированы нарушения требований к эксплуатационному состоянию дорог и железнодорожных переездов (всего 48879 таких происшествий). Это обусловлено реализацией национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которого региональная дорожная сеть приводится в нормативное состояние.

В отчетный период отмечается снижение на 12,3 % аварийности на федеральных трассах, на 10,6 % – число погибших на них (4,44 тыс. человек), на 16,6 % – число раненых: положительной динамики удалось добиться за счет детального разбора причин и условий каждого дорожно-транспортного

происшествия с последующим определением перечня мероприятий по ликвидации аварийно-опасных участков и выполнением необходимых работ.

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

В отчетный период осуществлялись мероприятия по повышению уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

За 2020 год органами Ространснадзора было проведено свыше 74 тыс. рейдовых мероприятий, в ходе которых проверено более 195 тыс. транспортных средств, вынесено 98,2 тыс. постановлений о привлечении виновных к административной ответственности.

Проводится аттестация лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности судоходства, полетов и движения наземных транспортных средств.

За 2020 год аттестовано свыше 12,3 тыс. должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения. Не прошли первоначальную аттестацию 7,3 тыс. человек, 1333 специалиста не прошли аттестацию повторно.

Территориальными управлениями Госавтонадзора в 2020 году выдано:

- 5,5 тыс. лицензий на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, 300 соискателям отказано в выдаче разрешительного документа;
- свыше 10,1 тыс. удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок, 961 соискателям отказано в выдаче допуска;
- более 51 тыс. специальных разрешений на перевозку опасных грузов, в том числе – 6 тыс. в международном сообщении и свыше 45 тыс. по России;
- свыше 44 тыс. свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Отказ в выдаче лицензий на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок способствовал снижению количества происшествий на автомобильном транспорте.

В отчетный период осуществлялся контроль с использованием карт контролера за наличием тахографов и их соответствием установленным требованиям на транспортных средствах. За 2020 год вынесено более 143 тыс. постановлений о привлечении к административной ответственности за несоблюдение режима труда и отдыха водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

За 2020 год должностными лицами Ространснадзора проверены весогабаритные параметры более 13,8 млн транспортных средств с использованием автоматизированных систем контроля, вынесено более 96,5 тыс. постановлений о наложении штрафов, из них: в отношении водителей – 78,6 тыс. штук, в отношении должностных лиц – 4,6 тыс. штук и в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей – более 13 тыс. штук.

По всем видам транспорта и в сфере дорожного хозяйства осуществляется ряд мероприятий по повышению транспортной безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

В 2020 году Минтранс России продолжалась работа по проведению мониторинга хода реализации субъектами транспортной инфраструктуры

и перевозчиками требований законодательства о транспортной безопасности во взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Так, в январе 2020 года Минтранс России в адрес руководителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области транспорта было направлено поручение о предоставлении сведений о реализации субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками, находящимися на территории субъекта Российской Федерации, требований по обеспечению транспортной безопасности.

На основании предоставленных информационно-аналитических материалов, Минтранс России был проведен сравнительный анализ, и его результаты были направлены в адрес руководителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области транспорта для продолжения работы в рамках заседаний антитеррористических комиссий в субъектах Российской Федерации.

Кроме того, Минтранс России был подготовлен и направлен на апробацию руководителями органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области транспорта проект методических рекомендаций по осуществлению сбора, обобщения и учета информации о транспортном комплексе и реализации субъектами транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиками требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Отмечаются позитивные тенденции в изменении уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

В 2020 году доля объектов транспортной инфраструктуры с высоким уровнем защищенности от актов незаконного вмешательства (индикатор 5.1.4) возросла к аналогичному периоду прошлого года:

- в дорожном хозяйстве (индикатор 5.1.4.5) в 1,33 раза и составила 36,68 %; на морском и внутреннем водном транспорте (индикаторы 5.1.4.2 и 3) в 1,19 раза и составила 37,84 %;

- на железнодорожном транспорте (индикатор 5.1.4.4) в 1,1 раза и составила 12,89 %;

- на воздушном транспорте (индикатор 5.1.4.1) в 1,03 раза и составила 32,23 %.

При этом на железнодорожном транспорте (индикатор 5.1.4.4) фактическое значение индикатора превышает ожидаемое в 2,15 раза по базовому варианту и почти в 2 раза по инновационному.

В сфере гражданской авиации среди факторов, которые влияют на безопасность полетов, можно выделить – профессиональную подготовку и дисциплину авиационного персонала; психофизиологическое состояние операторов, надежность технических средств; качество нормативно-технической документации, которая регламентирует летную, техническую эксплуатацию, аэронавигационную систему и обеспечение полетов.

Для авиационных происшествий с воздушными судами характерными являются такие типы событий, как потеря управления в полете, столкновение с землей или препятствиями в управляемом полете, отказы авиационной техники из-за нарушения правил ее эксплуатации. Сохраняется актуальность проблемы сознательных нарушений правил полетов частными владельцами воздушных судов: выполнение полета с превышением допустимых ограничений, полеты при отсутствии сертификата летной годности воздушного судна.

В 2020 году уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов составил 78 %.

В 2020 году Росавиация в сфере авиационно-космического поиска и спасания продолжала работу по совершенствованию функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Поисково-спасательное обеспечение в части дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей в 2020 году осуществлялось с привлечением 106 экипажей поисково-спасательных воздушных судов, в том числе на самолетах – 25 экипажей, на вертолетах – 81 экипаж.

Совместно с экипажами поисково-спасательных воздушных судов дежурство осуществляли 65 спасательных парашютно-десантных групп из состава федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавиации.

Ключевыми мероприятиями по обеспечению безопасности полетов являются:

- расширение совместной с предприятиями авиационной промышленности работы по решению проблем подготовки летного состава самолетов к действиям для предотвращения попадания в сложное пространственное положение, сваливания и вывода из него, подготовка летного состава самолетов транспортной категории к действиям при попадании в сложное пространственное положение и сваливании;
- поддержка и контроль реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасности операций на взлетно-посадочных полосах, включая внедрение системы управления безопасностью полетов;
- проведение проверок воздушных судов с целью контроля соблюдения российскими эксплуатантами сертификационных требований, правил выполнения и обеспечения полетов.

В сфере железнодорожного транспорта наибольшие проблемы с обеспечением безопасности движения в отчетном периоде продолжают оставаться в хозяйстве пути и связаны прежде всего с неудовлетворительным состоянием верхнего строения пути, в основном из-за излома рельсов.

В 2020 году уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте составил 52 %.

Предоставление субсидий из федерального бюджета на возмещение затрат, связанных с выполнением задач (функций) по выполнению мероприятий по несению аварийно-спасательной готовности на море, включая создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, других систем передачи информации, обеспечивалось в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на 2020 год.

Основными причинами происшествий на водном транспорте являются:

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

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

- обеспечение функционирования Международного координационно-вычислительного центра системы КОСПАС-САРСАТ в г. Москве для приема

аварийных сигналов, определения географических координат и государственной принадлежности терпящих бедствие судов, самолетов и других подвижных объектов;

- передача полученной информации о бедствии в системе КОСПАС-САРСАТ в Спасательно-координационный центр Федерального агентства морского и речного транспорта, ФБУ «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания», а также зарубежные координационные и спасательные центры;
- ведение национальной базы аварийных радиобуев и радиомаяков системы КОСПАС-САРСАТ.

Предоставление субсидий бюджетным учреждениям на выполнение государственного задания на оказание государственных услуг (выполнение работ) в области поискового и аварийно-спасательного обеспечения судоходства из федерального бюджета обеспечивалось в пределах бюджетных ассигнований.

С целью повышения безопасности на внутреннем водном транспорте в 2020 году созданы и обновлены электронные навигационные карты внутренних водных путей Российской Федерации и база данных навигационной информации на участках внутренних водных путей общей протяженностью 9851,2 км.

В результате развития интегрированной системы контроля безопасности на транспорте уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами составил 90 %.

В 2020 году снижение количества смертельных случаев и случаев травматизма относительно уровня 2017 года составило 65,7 %.

В 2020 году доступность сервиса Единой информационно-аналитической системы Ространснадзора, функционирующей в режиме 24/7, составила 99,5 %, при этом осуществлялся непрерывный мониторинг за состоянием доступности сервиса, работало «единое окно» поддержки работы пользователей Единой информационно-аналитической системы Ространснадзора, установлены и развернуты средства информационной безопасности и ведомственной защищенной сети передачи данных.

Уровень обслуживания центра обработки данных, резервного центра обработки данных и автоматизированное рабочее место центрального аппарата Ространснадзора составил 83 %.

Среди основных положительных факторов, оказавших в отчетном периоде наиболее значительное позитивное влияние на достижение запланированных значений целевых индикаторов по Цели 5 Транспортной стратегии, можно выделить:

- реализацию в большинстве крупных городских агломераций страны масштабного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;
- выполнение работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения с целью приведения их к уровню, обеспечивающему соответствие транспортно-эксплуатационного состояния требованиям нормативных документов;
- обустройство федеральных автомобильных дорог, массовое строительство транспортных объектов, обеспечивающее повышение безопасности пешеходов;
- внедрение риск-ориентированного подхода в контрольно-надзорную деятельность;
- улучшение оснащенности надзорных органов техническими средствами контроля;
- создание и обновление электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации и базы данных навигационной информации на участки внутренних водных путей;

– внедрение современных средств обеспечения транспортной безопасности (в том числе системой распознавания лиц) на ряде объектов транспортной инфраструктуры, в том числе в Московском метрополитене.

Среди отрицательных факторов следует отметить следующие:

– проблемы оснащённости средствами обеспечения авиационной и транспортной безопасности в региональных аэропортах с малой интенсивностью полетов, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе из-за проблем с финансированием;

– медленные темпы внедрения оснащения современными средствами транспортной безопасности на отдельных объектах, в частности, объектов дорожного хозяйства и метрополитенов за пределами Москвы в связи с выделением недостаточных средств из федерального бюджета на эти цели.

В целом показатели достижения Цели 5 Транспортной стратегии в отчетном периоде свидетельствуют об эффективности реализации мероприятий в области обеспечения безопасности на транспорте и разумной расстановке приоритетов в сфере безопасности в условиях ограничений финансовых ресурсов.

Цель 6 Транспортной стратегии направлена на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Основными факторами, препятствующими достижению заданных значений целевых индикаторов по Цели 6 Транспортной стратегии, являются:

– дефицит доступных инвестиционных ресурсов на обновление подвижного состава и приведение его в соответствие с современными высокими международными нормами по эмиссии двигателей, шуму и выбросам углекислого газа;

– недостаточный уровень экономического стимулирования применения транспортных средств, работающих на альтернативных источниках энергии, в том числе с электрическим приводом и «нулевым» выбросом на государственном и муниципальном уровнях, а также мер поддержки приобретения указанных транспортных средств населением и предприятиями;

– недостаточное развитие и использование интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильных дорогах городских агломераций и улично-дорожной сети с интенсивными транспортными потоками, что приводит к неэффективной организации движения и высокому удельному уровню вредных выбросов на участках, обслуживающих движение в режиме перегрузки.

Позитивное влияние на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду в 2020 году оказали следующие меры:

– в рамках актуализации национальных проектов в 2020 году в состав национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» включен федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» (2021 – 2024 годов), который позволит обновить до 30 % подвижного состава в крупных городских агломерациях;

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

С 2020 года Государственная транспортная лизинговая компания является исполнителем мероприятия нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях. В 2020 году в лизинг (со скидкой до 60 %) в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта БКАД было передано 654 единицы техники в 14 агломераций (Белгород, Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Ижевск, Казань,

Кемерово, Липецк, Нижний Новгород, Омск, Пермь, Тольятти, Ульяновск, Череповец): 547 новых автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. В целом по Российской Федерации доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств (индикатор 6.4) в 2020 году составляет 3,85 %, что превышает уровень 2019 года более чем в 1,5 раза.

– в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология» осуществлены мероприятия, направленные на обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта в городе Москве и Московской области, соответствующего современным экологическим стандартам;

– пополнен парк нового типа электрифицированного транспорта (электробусов) на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта в городе Москве;

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

– реализована Программа развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями на автомобильных дорогах Государственная компания «Автодор» на период до 2020 года в целях стимулирования развития экологически чистого транспорта. Она включает в себя мероприятия по актуализации и разработке документов по стандартизации, подготовку предложений по созданию финансовых моделей для привлечения инвестиций в создание зарядной инфраструктуры, а также проектированию, строительству и эксплуатации зарядных станций;

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

– в целях повышения энергоэффективности на всех вводимых новым строительством и реконструкцией автомобильных дорогах федерального значения обязательным условием является применение светодиодных светильников наружного освещения и автоматизированных систем управления освещением (АСУНО), в течение отчетного года в плановом порядке осуществлялась установка новых светодиодных светильников на автомобильных дорогах федерального значения;

– в целях снижения негативного воздействия отходов на окружающую среду при строительстве автомобильных дорог федерального значения в 2020 году используются технологии ресайклинга, позволяющие повторно использовать асфальтогранулят, оставшийся после фрезерования дорожных одежд.

Новые вызовы и угрозы развитию транспортной системы формируются в рамках международной климатической политики, в частности, в результате присоединения Российской Федерации в 2016 году к Парижскому соглашению по климату и его ратификации 6 ноября 2019 г.

В соответствии с пунктом 1.8 протокола заседания Совета Безопасности Российской Федерации от 11 ноября 2019 г. № Пр-2323 и пунктом 8 поручения Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2019 г. № АГ-П9-10164 заинтересованным федеральным органам исполнительной власти, в том числе Минтрансу России, необходимо обеспечить создание единой системы мониторинга выбросов и поглощений парниковых газов на территории Российской Федерации.

Актуальность данной задачи определяется важностью обеспечения низкоуглеродного развития транспортного комплекса Российской Федерации, необходимостью создания единой системы мониторинга выбросов парниковых газов

	<p>на территории Российской Федерации за счет эффективного, безаварийного, технологически и экологически безопасного функционирования всех видов транспорта, повышения энергоэффективности транспортных средств и стимулирования использования экологически чистых видов топлива.</p> <p>В этой связи выполнена научно-исследовательская работа по теме «Разработка информационной модели мониторинга выбросов парниковых газов от транспортного комплекса Российской Федерации».</p>
3.2	<p align="center"><b><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта на 2021 год определены Планом законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2021 год и национальными проектами в сфере транспорта.</p> <p><i><u>Законодательное обеспечение и нормативное правовое регулирование</u></i></p> <p>Основные направления законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации нашли свое отражение в Плане законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2021 год, утвержденном распоряжением Минтранса России от 13 января 2021 г. № ВС-5-р, который включает в себя 72 законопроекта, в числе которых 2 новых:</p> <p>«О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (в части изъятия воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, из объектов налогообложения);</p> <p>«О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>При этом синхронизация законотворческих инициатив, направленных как на регулирование самостоятельных сфер общественных отношений, так и отдельных целевых изменений действующего транспортного законодательства, позволит обеспечить его развитие и соответствие современным потребностям.</p> <p>В Правительство Российской Федерации планируется представить следующие законопроекты:</p> <p><i><u>В сфере гражданской авиации</u></i></p> <p>«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории»;</p> <p>«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (в части условий принятия на должность и расторжения трудового договора с лицами из числа авиационного персонала, выдачи, учета, аннулирования и изъятия удостоверения члена экипажа гражданского воздушного судна инспектора гражданской авиации Российской Федерации);</p> <p>«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения безопасности полетов»;</p> <p>«О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (в части изъятия воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, из объектов налогообложения).</p> <p><i><u>В области морского и внутреннего водного транспорта</u></i></p> <p>«О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества» (в части упрощенного и ускоренного порядка вовлечения портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий и иного расположенного в портах имущества в хозяйственный оборот).</p>

*В области автомобильного и городского пассажирского транспорта*

«Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте»;

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях регулирования отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности»;

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

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части внедрения средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути».

*В сфере дорожного хозяйства*

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части совершенствования правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам);

«О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части совершенствования норм, регламентирующих размещение объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог».

*В области транспортной безопасности*

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

*Общественно-транспортные вопросы*

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

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

«О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

«О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

*Законопроекты о ратификации международных договоров и соглашений*

«О присоединении Российской Федерации к Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации и Протоколу, дополняющему Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов».

В 2021 году и в плановом периоде до 2023 года деятельность Министерства транспорта порта Российской Федерации будет направлена на реализацию Указа № 204 национальных целей развития Российской Федерации, предусмотренных положениями Указа № 474 проекта Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года.

Основным инструментом достижения целей в 2021–2023 годах является государственная программа «РТС». Структура в 2021–2023 годах приведена в соответствие с национальными проектами «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»,

Актуализированная структура включает 5 федеральных проектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», 9 федеральных проектов национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», 7 ведомственных проектов, 18 ВЦП и шесть основных мероприятий.

Целевые индикаторы и показатели структурных элементов уточнены и откорректированы в соответствии с изменением ее структуры и объемов финансирования на 2021–2023 годы.

Ключевыми целями Министерства транспорта Российской Федерации на 2021 года и плановый период до 2023 года являются:

- повышение мобильности населения;
- развитие транспортной инфраструктуры, направленной на повышение темпов экономического роста, качества жизни населения и реализацию транзитного потенциала;
- повышение эффективности и безопасности функционирования транспортного комплекса.

Для достижения указанных целей необходимо обеспечить реализацию Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, одобренного на заседании Правительства Российской Федерации 23 сентября 2020 г./, проекта Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, национального проекта в сфере транспорта ведомственных проектов и ведомственных целевых программ государственной программы Российской Федерации «РТС».

#### Вопросы совершенствования управления федеральной собственностью

В целях оптимизации состава и повышения эффективности использования государственного имущества в транспортном комплексе в планируемом периоде предусматривается продолжить выполнение мероприятий по реструктуризации федеральной собственности в сфере транспорта и дорожного хозяйства, в рамках которой обеспечивается в том числе подготовка предложений по созданию, реорганизации, изменению организационно-правовой формы и ликвидации федеральных государственных унитарных предприятий, федеральных казенных, бюджетных, автономных учреждений, находящихся в ведении Министерства и подведомственных ему агентств.

Ожидаемыми результатами станут - достижение оптимального состава и структуры федеральных организаций транспортного комплекса, находящихся в ведении Министерства и подведомственных ему агентств, а также федерального имущества таких организаций, а также создание условий для эффективного управления федеральным имуществом, необходимым для выполнения государственных функций подведомственных организаций.

#### Научно-техническая деятельность

Целью научно-технической деятельности Министерства является научно-исследовательское и опытно-конструкторское сопровождение работ, направленных на реализацию приоритетных направлений развития транспортной отрасли.

Задачи научно-технической деятельности Министерства определены в соответствии с направлениями исследований согласно мероприятиям,

предусмотренным ведомственной целевой программой «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной Минтрансом России 16 июня 2020 г., в рамках государственной программы «РТС», федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также подпрограммой «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС» государственной программы Российской Федерации «Космическая деятельность России», утверждение которой планируется в 2021 году.

Основными направлениями научно-технической деятельности в сфере транспорта являются:

- развитие методов транспортного планирования и прогнозирования на основе транспортно-экономического баланса;
- разработка методологии формирования единой сбалансированной опорной транспортной сети Российской Федерации;
- оптимизация переключения грузопотоков между видами транспорта;
- технологии и методы развития мультимодальных перевозок грузов;
- разработка научно-обоснованных подходов к развитию экспорта российских транспортных услуг, реализации транзитного потенциала и эффективного обслуживания внешней торговли Российской Федерации;
- методы и технологии развития средств и систем обеспечения мобильности населения;
- развитие технологий, средств и систем, обеспечивающих снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и здоровье населения;
- развитие средств и систем обеспечения безопасности;
- развитие интеллектуальных транспортных систем и создание среды эффективного функционирования автономных и высокоавтоматизированных транспортных средств;
- цифровизация транспортной системы;
- развитие научных основ повышения эффективности нормативного правового обеспечения транспортного комплекса;
- развитие методов и средств эффективного и гибкого управления реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации.

*Развитие системы транспортного образования*

Ключевыми задачами развития транспортного образования на 2021 год и плановый период до 2023 года являются:

- новая кадровая политика транспортных образовательных организаций;
- предпрофессиональная подготовка обучающихся транспортных образовательных организаций;
- экспорт транспортного образования, включая разработку и реализацию образовательных программ на английском и других иностранных языках, создание единого бренда транспортного образования, продвижение в международном образовательном пространстве онлайн-курсов программ дополнительного профессионального образования транспортной направленности;
- научно-исследовательская и инновационная деятельность транспортных образовательных организаций, включая создание центров глобальных компетенций по основным направлениям развития транспортных технологий и вхождение не менее 3 транспортных образовательных организаций в глобальные международные отраслевые (предметные) рейтинги;

– развитие инновационной деятельности, включая разработку и запуск программ обучения инновационному предпринимательству и студии инновационного предпринимательства.

Стратегической целью железнодорожных образовательных организаций на 2021 год и плановый период до 2023 года в соответствии с программами (стратегиями) развития федеральных государственных бюджетных образовательных учреждений высшего образования, подведомственных Федеральному агентству железнодорожного транспорта, на период 2019–2024 годов является последовательное достижение статуса ведущего образовательного, научного и исследовательского центра в сфере транспорта, входящего в число передовых технических вузов России и вносящего значительный теоретический и практический вклад в инновационное развитие и глобальную конкурентоспособность транспортного комплекса России.

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

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

диверсификации, невысокий уровень импортозамещения, низкие уровень и качество инвестиций, в том числе в развитие инфраструктуры, структурный дефицит федерального бюджета при большой доле бюджетных расходов в валовом внутреннем продукте, недостаточная эффективность в работе государственных компаний и высокий уровень регулируемых тарифов естественных монополий.

Еще одним существенным риском, связанным с экономической ситуацией в стране, а также последствиями мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции является возможное уменьшение инвестиционной активности внебюджетного сектора экономики в 2021 – 2022 годах и, как следствие, снижение темпов развития и модернизации транспортной инфраструктуры, в том числе, на региональном уровне. Особенно чувствительно это будет для таких регионов, как Крайний Север, Сибирь и Дальний Восток. Потенциально, такая ситуация является угрозой для сохранения социально-экономического баланса. Снижение темпов развития и модернизации транспортной инфраструктуры, особенно на региональном уровне, на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, является самостоятельным риском, который включает угрозы обеспечения социально-экономической целостности страны.

Также потенциальные риски связаны со сложной демографической ситуацией, снижением доли населения, находящегося в трудоспособном возрасте.

Фактором риска для транспортной отрасли страны может стать несвоевременная реакция на ускорение научно-технологического развития. Новая технологическая революция на транспорте, связанная с автономизацией мобильности, переходом к использованию электромобилей и транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии, масштабным внедрением «долевой» модели экономики в транспортном секторе, может привести к отставанию российской транспортной системы от мирового уровня и снижению ее конкурентоспособности, что потребует масштабных инвестиций для перехода на новый технологический уклад.

Наблюдается техническое и технологическое отставание логистической транспортной системы России от развитых и ряда развивающихся стран. Удельный вес контейнерных перевозок по-прежнему незначителен, хотя он и демонстрирует в последнее время устойчивый рост.

Недостаточный технический уровень транспортной системы препятствует удовлетворению растущего спроса на качественные транспортные услуги и снижению себестоимости перевозок.

Существенными технологическими рисками, также приводящими к снижению конкурентоспособности транспортного комплекса страны, могут стать недостаточные темпы развития и внедрения на транспорте передовых цифровых технологий и интеллектуальных систем.

Изменение климата является одной из новых угроз для транспортного комплекса, требующей опережающего прогнозирования и своевременной адаптации для снижения рисков и обеспечения необходимого уровня устойчивости. В 2019 году Правительством Российской Федерации ратифицировано Парижское соглашение от 12 декабря 2015 г., направленное на обеспечение развития, характеризующегося низким уровнем выбросов и сопротивляемостью к изменению климата. Растет число инициатив по экономическим мерам стимулирования стран к снижению объемов выбросов, в том числе от эксплуатации транспорта. Усиление негативного влияния изменений климата на функционирование жизнеобеспечивающих инфраструктур и, как следствие, ужесточение международной политики по вопросам, связанным с транспортом и его влиянием на изменение климата, могут стать причиной рисков, связанных с доступом российских транспортных компаний на зарубежные рынки.

Необходимо отметить и риски, связанные с кадровой ситуацией на транспорте. В случае негативного изменения конкурентоспособности транспортной отрасли на рынке труда по сравнению с другими отраслями, в частности, в отдельных регионах России или в отношении отдельных профессиональных квалификационных групп, может возникнуть риск потери отрасли привлекательности для трудоустраивающихся или оттока уже занятого высокопрофессионального персонала, что может повлиять на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также на конкурентоспособность российских поставщиков транспортных услуг. Ускорение научно-технологического развития требует нейтрализации рисков несоответствия квалификации персонала изменяющимся требованиям к набору и содержанию компетенций за счет дальнейшего целенаправленного развития отраслевой системы подготовки, обучения и повышения квалификации специалистов.

С другой стороны, в последнее время сформировались риски роста дефицита персонала, занятого в сфере строительства, связанные с эпидемиологическими ограничениями трудовой миграции из стран ближнего зарубежья, что вызывает необходимость выработки новых мер устойчивого обеспечения развития транспортной инфраструктуры трудовыми ресурсами.

К рискам в отношении государственного регулирования относится также отставание принятия нормативных правовых актов, которые могут сдерживать реализацию мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, в первую очередь в части землепользования, а также ужесточение налоговой политики Российской Федерации в условиях нестабильной социально-экономической ситуации.

К рыночным рискам относятся: сложность межведомственного взаимодействия; повышение цен на строительные материалы, используемые транспортным комплексом, а также стоимости техники, закупаемой за пределами Российской Федерации и не имеющей произведенных в Российской Федерации аналогов, в связи с возможными колебаниями на рынке валют; рост стоимости заемных средств.

К технологическим (внешним) рискам относятся: разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети в городских агломерациях; негативные природные факторы и катастрофы.

Одной из ключевых международных тенденций является многосторонняя политика по реализации целей устойчивого развития (далее - ЦУР). Генеральная ассамблея Организации объединенных наций утвердила резолюцию A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», которая предполагает многостороннюю политику по реализации целей устойчивого развития. Реализация целей и задач Транспортной стратегии Российской Федерации напрямую связана с развитием устойчивого транспорта и реализацией ЦУР, в частности по таким существенным аспектам, как безопасность дорожного движения, устойчивая мобильность населения, связанность городских и сельских районов.

Продвижение критериев и механизмов обеспечения устойчивой мобильности является трендом в развитии транспортной системы, в том числе обеспечение «универсального доступа», «системной эффективности», «безопасности» и «зеленой мобильности», обозначенных в отчетах о глобальной мобильности Всемирного банка.

Мировая тенденция перехода к углеродной и климатической нейтральности отраслей экономики активно влияет на структуру спроса на товары и услуги, смещая его границы в сторону предпочтения потребления наиболее «экологических» товаров и услуг. Для российской транспортной системы это формирует соответствующие

дополнительные требования по усилению внимания к развитию транспортной системы в направлении предоставления на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг с минимальным негативным воздействием на окружающую среду, здоровье человека и климат. Это потребует изменения структуры парков транспортных средств, технологий перевозок и приоритетов использования видов транспорта. Важным производным фактором станет изменение структуры мирового спроса на уголь, нефть и нефтепродукты, что отразится на структуре грузовой базы транспорта и потребует его адаптации к новым условиям.

Важнейшим трендом для российского транспортного сектора является евразийская экономическая интеграция, предоставляющая для Российской Федерации и ее транспортной системы широкие возможности, связанные с наиболее полной реализацией географических преимуществ, транзитного потенциала, увеличения объемов и расширения географии экспорта транспортных услуг, интенсификация транспортных связей за счет снятия барьеров и создания оптимальных условий осуществления перевозок, снижением их стоимости внутри Евразийского экономического союза, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов Союза.

Одновременно и потенциальным положительным фактором, и вызовом для российской транспортной системы является реализация Китайской инициативы «Один пояс – один путь». Реализация данного проекта и его ключевой составляющей «Экономического пояса Шелкового пути» открывают перед транспортной системой Российской Федерации целый ряд новых возможностей, связанных с развитием евроазиатских транспортных связей и привлечением грузов китайского транзита. В то же время, реализация этой инициативы содержит целый ряд рисков для российских производителей и транспортной системы, которые могут привести к снижению конкурентоспособности российских товаров и объемов их перевозок, а также росту международной конкуренции за грузопотоки китайского транзита со стороны ряда сопредельных с Россией государств.

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

Отметим ключевые внешние и макроэкономические риски, которые могут оказать наиболее значительное влияние на транспортную систему, в частности, на уровень достижения индикаторов Транспортной стратегии по ее целям:

- сохранение низкого спроса и низких цен на энергоресурсы в течение длительного срока. Это резко снизит доходы бюджета и инвестиционные возможности государства по инвестированию в развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры;
- негативные внешнеэкономические процессы: общее замедление мирового экономического роста, связанное с последствиями COVID-19, ухудшением экономической ситуации во многих странах, в том числе, в Китае, обострения торговых отношений между Китаем и США, осложнение ситуации в европейской банковской системе. Эти процессы привели к возобновлению спада на сырьевых и финансовых рынках, сокращению объемов международной торговли и туризма;
- потенциальные угрозы эскалации геополитической напряженности могут негативно повлиять на деловую и потребительскую активность и, соответственно, снизить спрос на услуги пассажирского и грузового транспорта;
- возможный отток средств из российских государственных долговых инструментов и соответствующая нестабильность курса рубля могут повлиять на реальные располагаемые доходы и потребительские настроения;

– усиление санкционного режима в отношении российских предприятий (в том числе транспортной отрасли) и/или банковского сектора может еще более усложнить доступ к международным кредитным ресурсам и мировым рынкам.

Основными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективно транспортной инфраструктуры» Транспортной стратегии в кратко- и среднесрочной перспективе, являются:

– недофинансирование со стороны государства развития транспортной инфраструктуры в связи с вынужденным сокращением и оптимизацией бюджетных расходов;

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

– недостаточные объемы частных, в том числе иностранных инвестиций в реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры;

– низкий уровень инвестиционной активности в транспортной сфере, вызванны высокой стоимостью кредитных ресурсов для транспортных компаний;

– эпидемиологические угрозы, негативно влияющие на инвестиционную активность в экономике, а также на объемы и структуру пассажирских и грузовых перевозок.

Кроме того, сдерживающими факторами являются существующие инфраструктурные ограничения на сетях автомобильных и железных дорог, а также на внутренних водных путях, значительная неравномерность развития транспортной сети и уровня транспортной доступности регионов.

Наиболее значимыми позитивными факторами, способными оказать существенное влияние на реализацию задач Цели 1 Транспортной стратегии, могут быть названы:

– расширение сферы использования механизмов государственно-частного партнерства для развития технологически передовых транспортных инфраструктурных проектов: скоростных автомобильных дорог, скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей, а также инфраструктуры аэродромов и портов;

– развитие транспортных коммуникаций, а также организация скоростного автомобильного и железнодорожного сообщения между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста;

– развитие транспортных систем городских агломераций, в том числе расширение радиуса их транспортной доступности для прилегающих территорий;

– реконструкция и развитие сети автомобильных дорог регионального и местного значения, а также маршрутов транспорта общего пользования (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, воздушного) в целях повышения доступности для населения районных центров и центров предоставления услуг, медицинских организаций, в первую очередь для населения, проживающего в сельской местности и на отдаленных территориях;

– развитие взаимодействия с субъектами федерации при формировании согласованных (скоординированных) планов развития региональной, межмуниципальной и местной транспортной сети, увязанных с развитием федеральной транспортной инфраструктуры;

– увеличение пропускной способности внутренних водных путей;

– совершенствование планирования и приоритетная реализация инфраструктурных транспортных проектов, стратегически важных для развития

Северного морского пути и освоения Арктики, а также опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока;

- повышение транспортной доступности территорий в сельской местности, а также удаленных и труднодоступных территорий;

- реконструкция и развитие аэродромов и аэропортов местного значения в удаленных и малонаселенных геостратегических территориях Российской Федерации;

- совершенствование методик прогнозирования объемов перспективного транспортного спроса на грузовые и пассажирские перевозки по различным корреспонденциям и маршрутам перевозок, развитие на этой основе эффективных методов и средств сбалансированного транспортного планирования формирования единой опорной транспортной сети Российской Федерации;

- совершенствование методик отбора проектов развития транспортной сети с учетом комплексных эффектов развития федеральной, региональной, межмуниципальной и местной транспортной инфраструктуры;

- учет при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации доходов от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Главными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» Транспортной стратегии в кратко- и среднесрочной перспективе, являются:

- растущая конкуренция со стороны евроазиатских транспортных маршрутов, проходящих в обход территории России и переключение на них грузопотоков международного транзита, которые могут быть обслужены национальной транспортной сетью;

- последствия эпидемиологических угроз, существенно влияющие на объемы и структуру спроса на грузовые перевозки;

- существующая на данный момент неразвитость системы транспортно-логистических центров и сети «сухих портов»;

- замедление темпов обновления подвижного состава на различных видах транспорта, в том числе обновления автотранспортными средствами высоких экологических классов, инновационным железнодорожным подвижным составом, морским и речным флотом (в том числе в новых сегментах, таких как перевозка СПГ);

- продолжение тенденции к перераспределению грузовых перевозок в пользу автомобильного транспорта, увеличение дальностей перевозок грузов, на которые использование грузового автомобильного транспорта будет являться коммерчески привлекательным;

- рост тарифов на грузовые перевозки.

Среди положительных факторов, которые могут оказать существенное позитивное влияние на реализацию Цели 2, нужно выделить:

- развитие и увеличение объемов перевозок грузов по Северному морскому пути;

- реализацию комплекса мер по переключению грузопотоков с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный виды транспорта, в том числе развитие контейнерных перевозок;

- организацию регулярного грузового скоростного железнодорожного сообщения (линейный сервис), в первую очередь, на маршрутах «Экономического пояса Шелкового пути»;

- организацию и запуск в коммерческую эксплуатацию новых линий паромного сообщения на Балтийском и Каспийском морях в Азово-Черноморском бассейне;
- развитие технологий мультимодальных перевозок грузов;
- создание сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров и организацию перевозок грузов между ними по расписанию;
- развитие технологий контейнерных перевозок, сокращение сроков перевозок и повышение устойчивости (предсказуемости) сроков доставки контейнеров, в том числе с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации, создание условий для увеличения объема и скорости международного транзита грузов;
- развитие транспортно-логистической инфраструктуры и технологий на направлениях и маршрутах внешнеторговых перевозок с учетом развития пропускной способности и сокращения времени прохождения грузов через пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- развитие технологий и систем, а также транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры для эксплуатации автономных транспортных средств перевозки грузов.

Наиболее существенными рисками и отрицательными факторами, которые могут негативно повлиять на реализацию Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» Транспортной стратегии в кратко- и среднесрочной перспективе, являются:

- ухудшение экономического состояния страны вследствие экономического кризиса: сохранение низкой деловой активности и подавленных потребительских настроений, падение уровня жизни, снижение занятости, ослабление курса национальной валюты, инфляционные ожидания и пр.;
- эпидемиологические угрозы, существенно влияющие на объемы и структуру пассажирских перевозок, в том числе на использование населением транспорта общего пользования;
- риск снижения объемов внутреннего и международного туризма, связанный с экономическим, а также медицинским положением в России;
- отсутствие инвестиционных возможностей у многих компаний-перевозчиков на всех видах транспорта для обновления подвижного состава, что приводит к его старению;
- сохранение низкой доли скоростных и высокоскоростных сообщений в общем объеме пассажирских перевозок (что отражается в низкой скорости передвижения пассажиров в городах, в пригородном сообщении и на средние расстояния);
- низкая эффективность маршрутных сетей перевозок пассажиров, неразвитость интермодальных пассажирских перевозок и комплексной пассажирской мобильности;
- отрицательные финансовые результаты работы перевозчиков, в первую очередь в городском и пригородном сообщениях, особенно в пригородных железнодорожных компаниях;
- дальнейшая автомобилизация населения, особенно в российских регионах.

Главными факторами, способными оказать позитивное влияние на реализацию Цели 3, могут быть названы:

- внедрение современных цифровых технологий в пассажирские транспортные системы общего пользования;

- реализация сбалансированной транспортной и градостроительной политики в городах, предусматривающей обеспечение учета резервов провозной возможности транспортной системы на всех этапах градостроительной деятельности и ограничение максимальных характеристик застройки по сравнению с площадью улично-дорожной сети с целью предотвращения перегрузки городских сетей улиц и автомобильных дорог;
- обеспечение скоординированного развития всех видов транспорта субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем транспортного обслуживания населения общественным транспортом);
- развитие скоростных систем транспорта общего пользования;
- создание и развитие мультимодальных транспортно-пересадочных узлов;
- обеспечение разработки и соблюдения региональных стандартов транспортного обслуживания населения;
- совершенствование и развитие маршрутных сетей транспорта общего пользования, повышение пешеходной доступности транспорта общего пользования для населения;
- совершенствование методических основ финансовой модели «брутто-контрактов» (закупки работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа, предусматривающей оплату транспортной работы перевозчика без привязки к конкретному маршруту и перечисление заказчику перевозок 100 % платы за проезд пассажиров);
- развитие транспортной доступности наиболее посещаемых объектов туризма в регионах (развитие с этой целью автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, железнодорожных станций и вокзалов, международных и региональных аэропортов, транспортно-пересадочных узлов и хабов, а также связанных с ними маршрутов транспорта общего пользования), развитие за счет этого внутреннего туризма в стране;
- развитие маршрутов круизного туризма;
- государственная поддержка обновления подвижного состава транспорта общего пользования с использованием льготных кредитов и лизинга;
- введение сквозных графиков движения и единых проездных документов для различных видов пассажирского транспорта (единых стандартов электронных платежных сервисов пассажирских перевозок для всех регионов страны);
- продолжение реализации программ субсидирования на социально-значимых пассажирских маршрутах, а также на авиамаршрутах, соединяющих города страны минуя Московский авиатранспортный узел;
- дальнейшее развитие низкобюджетных авиаперевозок, особенно между аэропортами, не входящими в Московский авиационный узел, развитие местных авиаперевозок;
- продолжение практики оборудования транспортных средств навигационной аппаратурой ГЛОНАСС, дальнейшее развитие сервисов ГЛОНАСС и основанных на них интеллектуальных транспортных систем;
- развитие механизмов «долевой экономики», в частности, каршеринга и карпула с целью сокращения сферы использования личного транспорта;
- создание экономических механизмов, ограничивающих использование в городских агломерациях личного автотранспорта, в том числе за счет мер, повышающих стоимость владения личным автомобилем, и привлекательность транспорта общего пользования.

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

- отставание российских транспортных компаний в обновлении подвижного состава и внедрении транспортно-логистических технологий, и вызванное этим снижение конкурентоспособности в сфере международных перевозок;
- техническое, технологическое и инфраструктурное отставание развития международных транспортных маршрутов, проходящих по территории России, от конкурирующих маршрутов, следующих по территории иностранных государств;
- высокие транспортно-логистические издержки;
- возможность переключения больших объемов экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на зарубежный транспорт и транспортные коммуникации, проходящие в обход территории России;
- усиление конкуренции за транзит со стороны сопредельных государств;
- влияние санкционных мер на транспортные предприятия, обслуживающие внешнюю торговлю России;
- дискриминация доступа российских транспортных компаний на зарубежные рынки;
- несовершенная структура российской внешней торговли с низким удельным весом контейнерных грузов с высокой добавленной стоимостью. Недостаточная развитость контейнерных логистических цепочек;
- возможность значительного сокращения объемов въездного и выездного туризма по экономическим, медицинским (эпидемиологическим) и политическим причинам.

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

- цифровизация транспортно-логистических процессов, внедрение новых технологий электронных транспортно-сопроводительных документов, в том числе электронной авианакладной (стандарт ИАТА e-freight), грузовой электронной автомобильной накладной e-CMR, электронной унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, переход на полностью электронную национальную таможенную декларацию;
- постоянный мониторинг и регулирование расширения доступа российских транспортных компаний к транспортным рынкам государств-членов Евразийского экономического союза;
- активное участие в формировании правил международной торговли транспортными услугами на основе двусторонних и многосторонних соглашений;
- обеспечение недискриминационного доступа российских транспортных компаний на зарубежные рынки;
- разработка и реализация компенсационных мероприятий по минимизации влияния санкционных мер на транспортные предприятия, обслуживающие внешнюю торговлю России;
- формирование интеграционного транспортного контура в рамках российской инициативы создания большого Евразийского партнерства на базе Евразийского экономического союза с участием Китая, Индии, Ирана, Пакистана, стран Содружества Независимых Государств и ряда других государств. Продвижение на международной арене проектов и инициатив по развитию транспортной отрасли Российской Федерации;
- реализация Межправительственного соглашения Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок;

- реализация межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог между Россией, Китаем и Монголией;
- развитие международных транспортных маршрутов, проходящих по территории России, развитие системы их координации и управления;
- дальнейшее развитие существующих и создание новых регулярных контейнерных сервисов с участием логистических и транспортных операторов из государств-членов Евразийского экономического союза, Китая, стран Европы и др.;
- развитие и увеличение объемов транзитных перевозок контейнерными маршрутными поездами по Транссибу;
- дальнейшее развитие хабовых технологий в крупнейших российских аэропортах с целью привлечения трансферных пассажиро- и грузопотоков.

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

- высокий уровень износа основных фондов, старения инфраструктуры и транспортных средств, вследствие чего значительно повышается вероятность аварий и катастроф;
- несоответствие дорожной инфраструктуры постоянно растущему уровню автомобилизации;
- сложная эпидемиологическая ситуация;
- повышение количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий в условиях роста автомобилизации в российских регионах;
- возможности использования автотранспортных средств для террористических атак в местах массового скопления людей в городах;
- рост угроз осуществления террористических атак на общественном пассажирском транспорте;
- выделение недостаточных объемов финансирования на реализацию федеральных и региональных программ, связанных с обеспечением всех уровней транспортной безопасности.

Среди основных положительных факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 5, могут быть названы:

- осуществление модернизации федеральной и региональной дорожной сети в соответствии с международными стандартами в области безопасности дорожного движения, в том числе дальнейшее оснащение дорожной сети необходимым освещением, а также разноуровневыми развязками и пешеходными переходами;
- оснащение внутренних водных путей современными средствами навигационного сопровождения судов;
- реализация в полном объеме мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р;
- реализация мер по обеспечению экологической безопасности транспортного комплекса и выполнение международных соглашений в этой области;
- развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, внедрение риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности, цифровизация контрольно-надзорной деятельности;
- развитие методов классификации, расследования и учета транспортных происшествий;

– создание единой закрытой защищенной цифровой среды обеспечения безопасности на транспорте.

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

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

– продолжающийся значительный рост автомобилизации в российских регионах;

– недостаточность принимаемых мер государственного регулирования, способствующих увеличению экологичности транспорта: расширению применения транспортных средств с электрическим приводом и «нулевым» выбросом, а также отсутствие мер и механизмов к увеличению мотивации приобретения подобных транспортных средств на альтернативных видах топлива коммерческими перевозчиками на всех видах транспорта;

– неразвитость существующей инфраструктуры для экологических транспортных средств: недостаток заправок электрических автомобилей, автомобилей на газомоторном топливе, велопарковок;

– отставание в развитии альтернативной мобильности, в том числе веломобильности;

В числе наиболее важных положительных факторов, которые могут оказать позитивное влияние на реализацию Цели 6, могут быть названы:

– разработка и принятие современной нормативно-правовой базы использования альтернативных видов топлива, разработка программного документа перевода транспортных средств до 2030 года на альтернативные виды топлива, в том числе газомоторное и водородное, расширение использования транспортных средств с электродвигателями, развитие соответствующих сетей заправочных и зарядных станций;

– создание муниципальных систем экологического мониторинга и отслеживание массивов транспортной статистики – сбор и анализ данных по динамике выбросов, изменению удельного веса общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок, сбор данных о динамике пассажиропотоков и транспортных потоков, об объемах пассажиров, изменивших транспортные предпочтения, и количестве автомобилей на перехватывающих парковках и пр.;

– внесение изменений в Правила дорожного движения, способствующих совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения, развитию электромобильного транспорта и велосипедного движения, защите окружающей среды от воздействия выбросов автомобильной техникой вредных веществ;

– создание и внедрение экологических сервисов в составе интеллектуальных транспортных систем городских агломераций, обеспечивающих мониторинг объемов вредных выбросов и управление режимами движения для их снижения;

– внесение изменений и дополнений в Градостроительный Кодекс Российской Федерации в части внедрения в градостроительную практику обязательности разработки документов транспортного планирования (комплексных транспортных схем, комплексных схем организации дорожного движения, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, планов развития немоторизованных видов передвижений, систем общественного транспорта). Представляется важным и целесообразным разработка транспортного раздела СНиП

	<p>Градостроительство, регулирующего баланс плотности и этажности застройки с транспортным ресурсом территории, исчисляемым по показателям пропускной способности улично-дорожной сети и провозным возможностям линий и маршрутов общественного транспорта;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– установление экологического налога на потребление углеводородного топлива на автомобильном транспорте.</li> </ul> <p>На основании анализа вышеизложенных рисков, вызовов и факторов влияния на работу транспортной отрасли страны можно сделать выводы о необходимости увеличения гибкости российской транспортной политики по всем указанным направлениям, продолжения развития и модернизации транспортной инфраструктуры, повышения эффективности государственного регулирования в сфере транспорта, оптимизации издержек российских транспортных компаний, а также развития как управленческих, так и рыночных механизмов.</p>
4.2	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке содержания Транспортной стратегии</u></b></p> <p>В процессе корректировки (актуализации) Транспортной стратегии Российской Федерации целесообразно актуализировать оценку современного состояния и проблем развития транспортной отрасли. Должна быть дана оценка ее вклада в экономику Российской Федерации, проведен анализ лучших мировых практик и тенденций развития транспортных систем территорий, имеющих устойчивые транспортные связи с Российской Федерацией (Евразийский экономический союз, Европейский союз, страны Азиатско-Тихоокеанский регион и т. д.).</p> <p>Достижение целей Стратегии должно быть направлено на реализацию положений Указ № 204 и № 474 и Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года.</p> <p>При корректировке основных приоритетов отраслевого развития необходимо обозначить следующие группы задач государственного управления в транспортной отрасли:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– максимальное повышение качества жизни граждан во всех аспектах, связанных с транспортом; увеличение мобильности населения и развитие внутреннего туризма на основе комплексного развития транспортной системы, предоставления населению комплексных высококачественных транспортных услуг всеми видами транспорта, повышение их доступности на всей территории страны, развитие внутреннего туризма;</li> <li>– создание условий для экономического роста российских предприятий и повышения конкурентоспособности национальной экономики на мировом рынке, повышение доступности и качества транспортных услуг для грузоотправителей, развитие инфраструктуры и технологий перевозок грузов, повышение их скорости, надежности и снижение транспортных издержек;</li> <li>– опережающее создание необходимой транспортной платформы для вхождения страны в число пяти крупнейших экономик мира, с учетом развития высокотехнологичных производств, устойчивого роста и изменения пространственной организации секторов экономики, развития импортозамещения и несырьевого экспорта, цифровизации транспортной системы; опережающее развитие транспортной инфраструктуры и видов транспорта для обеспечения ускоренного развития отраслей экономики;</li> <li>– повышение уровня транспортной связанности и доступности территорий Российской Федерации, укрепление ее территориального единства, экономических и социальных связей, а также национальной безопасности за счет опережающего развития Единой опорной транспортной сети страны;</li> <li>– обеспечение гарантированных нормативных характеристик транспортной инфраструктуры;</li> </ul>

- отраслевое обеспечение условий для устойчивого повышения конкурентоспособности российской экономики: снижение транспортных издержек, как на внутренних, так и на международных перевозках, с учетом геополитических и геоэкономических рисков на фоне осложнения международных отношений;
- увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;
- цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий;
- повышение безопасности перевозок и снижение негативного воздействия транспорта на среду проживания и здоровье человека.

При корректировке приоритетов, целей и задач Транспортной стратегии наряду с Указами Президента Российской Федерации и посланиями Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, должны быть учтены Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683, Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208, Указ № 204, основные положения Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642, Стратегия пространственного развития Российской Федерации, принятая распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, Стратегический прогноз Российской Федерации на период до 2035 года, Бюджетный прогноз Российской Федерации на период до 2036 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. № 558-р, Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденный Правительством Российской Федерации от 7 мая 2019 г. № 4043п-П13, Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации, а также документы стратегического планирования, определяющие развитие отраслей экономики.

С учетом изложенного при корректировке Транспортной стратегии целесообразно рассмотреть возможность актуализации ее целей в следующей редакции:

- 1) повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;
- 2) повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;
- 3) увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;
- 4) цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

При этом общими обеспечивающими задачами развития транспортной системы Российской Федерации будут являться:

- 1) повышение безопасности транспортной системы;
- 2) снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и здоровье населения, адаптация объектов транспортной инфраструктуры к изменениям климата;
- 3) развитие отраслевой науки и образования.

При формировании задач, связанных с повышением пространственной связанности и транспортной доступности территорий, а также сбалансированным развитием эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны, целесообразно обратить внимание, прежде всего, на развитие Единой опорной транспортной сети России и устранение ее узких мест, увеличение скоростных

параметров транспортной инфраструктуры, комплексное развитие крупных транспортных узлов, повышение качества и долговременной устойчивости транспортной инфраструктуры, развитие транспортных систем крупных городских агломераций. В стратегии должны быть описаны основные принципы развития Единой опорной транспортной сети Российской Федерации, учитывающие развитие федеральной региональной и местной транспортной инфраструктуры.

При этом при корректировке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года представляется целесообразным подготовить предложения по определению приоритетов регионального развития транспортной инфраструктуры с учетом определенных документами стратегического планирования перспективных направлений развития пространственной структуры экономики Российской Федерации. В том числе необходимо внести в Транспортную стратегию мероприятия по реконструкции и развитию транспортной системы Республики Крым и г. Севастополя и интеграции ее в единое транспортное пространство Российской Федерации, а также развитие транспортной системы в таких стратегически важных регионах, как Дальний Восток и Арктическая зона Российской Федерации.

В актуализированной стратегии должны найти отражение ключевые современные инициативы по видам транспорта в том числе с указанием планируемых наиболее значимых результатов к 2024 и 2030 годам с прогнозом до 2035 года, а также организационные механизмы по их реализации.

Для определения основных направлений реализации Транспортной стратегии, способов достижения ее целей и решения задач целесообразно рассмотреть особенности и тенденции формирования современного рынка транспортных услуг, а также особенности проведения транспортной политики в интересах устойчивого развития с точки зрения вклада России в реализацию ЦУР, принятых Резолюцией 70/1 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в 2015 году.

В стратегии должны быть актуализированы принципы развития транспортных услуг, отражающие повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма, развитие транспортных услуг в сфере грузовых перевозок, включая транзит, принципы государственной поддержки доступности пассажирских и грузовых перевозок.

Учитывая важную роль инноваций и внедрения новых технологий в развитии транспортного комплекса целесообразно отразить в Транспортной стратегии блок мероприятий по цифровой трансформации отрасли и повышению уровня научно-технологического развития транспортного комплекса.

Технологические инновации на транспорте в части цифровой трансформации отрасли должны предусматривать в том числе следующие решения:

1) формирование единого цифрового транспортного пространства Евразийского экономического союза;

2) интеллектуальная диагностика и предиктивная аналитика состояния транспортной инфраструктуры;

3) управление ожиданиями потребителей транспортных услуг в целях повышения качества их предоставления;

4) управление движением всех видов транспортных средств и повышение пропускной способности российской транспортной системы путем интеграции современных технологических решений в транспортной отрасли, в том числе беспилотных технологий на всех видах транспорта и необходимой для этого инфраструктуры; интеллектуальных транспортных систем; технологий искусственного интеллекта, в том числе машинного зрения, «интернет вещей», виртуальной и дополненной реальности; цифровизации документооборота (электронные транспортные накладные, электронные путевые листы и т.д.);

мультимодальных перевозок пассажиров и грузов с использованием нескольких видов транспорта и единых электронных билетов; сервисов для граждан и бизнеса в соответствии с концепцией «мобильность как услуга»; внедрения BIM-технологий и технологий «цифровых двойников» при проектировании, строительстве, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры;

5) популяризация цифровых решений, применяемых и внедряемых в сфере транспорта, для граждан и бизнеса, а также развитие «цифровой культуры» населения и государственных служащих в сфере транспорта.

Основные направления научно-технологического развития транспортной отрасли включают также следующие задачи:

1) развитие методов транспортного планирования и прогнозирования на основе транспортно-экономического баланса;

2) разработка методологии оптимального развития единой сбалансированной опорной транспортной сети Российской Федерации, с учетом оптимизации переключения грузопотоков между видами транспорта;

3) технологии и методы развития мультимодальных перевозок грузов;

4) разработка научно-обоснованных подходов к развитию экспорта российских транспортных услуг, реализации транзитного потенциала и эффективного обслуживания внешней торговли Российской Федерации;

5) методы и технологии развития средств и систем обеспечения мобильности населения;

6) развитие технологий, средств и систем, обеспечивающих снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и здоровье населения;

7) развитие средств и технологий повышения безопасности транспортной системы;

8) развитие научных основ повышения эффективности нормативного правового обеспечения транспортного комплекса;

9) развитие методов и средств эффективного и гибкого управления реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации.

Важное значение при этом будет иметь развитие соответствующих компетенций и квалификаций персонала транспортной отрасли за счет формирования глобально конкурентоспособной системы непрерывного транспортного образования.

Относительно корректировки целевых индикаторов Транспортной стратегии необходимо учесть изменение порядка мониторинга реализации отраслевых документов. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г. № 1162 «Об утверждении Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» мониторинг и контроль реализации отраслевых документов осуществляются разработчиком документа на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения.

В связи с этим целесообразно рассмотреть возможность исключения из Транспортной стратегии индикаторов, которые не могут быть рассчитаны на основе официальной информации статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения.

	<p>Наряду с этим целесообразно ввести в состав индикаторов Стратегии ряд интегральных показателей, отражающих ключевые общие характеристики эффективности развития транспортной системы:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) удовлетворенность основных бенефициаров (населения, субъектов экономики, государства) результатами развития транспортной системы;</li> <li>2) динамика себестоимости перевозки на тонну груза и на одного пассажира;</li> <li>3) скорость или время перевозки пассажиров и грузов по ключевым направлениям;</li> <li>4) объемы перевозок, включая экспорт и транзит, и оценка эффективности грузовой работы;</li> <li>5) уровень соответствия транспортной инфраструктуры нормативным требованиям и объем расходов на поддержание ее в нормативном состоянии.</li> </ol> <p>Необходимо обновить показатели и индикаторы развития транспортного комплекса в соответствии с вариантами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года.</p> <p>Федеральные органы исполнительной власти должны подготовить прогнозные показатели по соответствующим отраслям, включая основные экономические и технико-экономические показатели предлагаемых к реализации и реализуемых крупномасштабных инвестиционных и инновационных проектов (программ), а также прогнозы развития науки и технологий в соответствующих сферах деятельности. На основе данных прогнозов целесообразно уточнить сценарные условия и основные параметры прогноза развития транспортного комплекса, которые определяют требования к объемам перевозок грузов и пассажиров, а также объемам транспортной работы, составу и качеству транспортных услуг, отвечающих прогнозным потребностям развития экономики и социальной сферы страны. На основе этой информации необходимо провести актуализацию состава мероприятий реализации Транспортной стратегии и значений ее целевых индикаторов на период до 2035 года.</p>
4.3	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке мероприятий Транспортной стратегии</u></b></p> <p>При корректировке мероприятий в сфере сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры и формирования единого транспортного пространства в Транспортной стратегии должны быть учтены положения Стратегии пространственного развития Российской Федерации.</p> <p>Исходя из этого, целесообразно актуализировать задачи и мероприятия Транспортной стратегии, связанные с обеспечением экономического и социального развития малонаселенных территорий, обладающих собственным экономическим потенциалом и (или) имеющих существенное значение для обеспечения территориальной целостности страны и безопасности государства.</p> <p>Значимыми факторами, которые должны быть учтены при корректировке Транспортной стратегии, являются центростремительные процессы и тенденции роста экономической роли крупных городов. Такие тенденции приводят к необходимости актуализации задач развития транспортных систем городских агломераций и повышению эффективности транспортных связей между ними.</p> <p>В частности, важную роль будет играть актуализация задачи развития радиальных и хордовых направлений агломерационных связей, образующих сетчатую (grid) структуру транспортной сети.</p> <p>Важным требованием Стратегии пространственного развития Российской Федерации, является определение механизмов взаимной увязки отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации, схем территориального планирования, государственных программ, федеральных целевых программ и инвестиционных программ субъектов естественных монополий с точки</p>

зрения синхронизации в пространстве и времени размещения соответствующей инфраструктуры.

При корректировке стратегии должен быть разработан механизм формирования предусмотренной Стратегией пространственного развития Единой опорной транспортной сети страны на основе транспортно-экономического баланса Российской Федерации.

Формирование Единой опорной транспортной сети должно быть обеспечено с учетом комплексного развития инфраструктуры всех уровней, федеральные и региональные транспортные коммуникации должны действовать как единая система в интересах граждан, бизнеса и регионов. Комплексное формирование современной федеральной, региональной и местной транспортной инфраструктуры в составе Единой опорной транспортной сети должно обеспечить развитие всех территорий, по которым проходит опорная сеть.

Для выполнения этого требования целесообразна проработка положений транспортной политики, направленных на:

- обеспечение согласованного планирования развития транспортной инфраструктуры федерального, регионального и муниципального уровней с учетом инвестиционных программ субъектов естественных монополий в сфере реконструкции и развития транспортной инфраструктуры;
- обеспечение согласованного планирования развития транспортной инфраструктуры, организации транспортного обслуживания населения и организации дорожного движения на сети автомобильных дорог общего пользования;
- обеспечение соответствия провозных возможностей транспортных систем параметрам застройки за счет координации транспортной и градостроительной политики.

Целесообразно обеспечить увязку планов и программ развития транспортной инфраструктуры (федеральной, региональной и муниципальной) на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем транспортного обслуживания населения общественным транспортом) субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе. В качестве механизма такой системной увязки целесообразно предусмотреть формирование региональных стратегических планов развития транспортной инфраструктуры, скоординированных с положениями Транспортной стратегии и опорными сетями по видам транспорта.

Формирование Единой опорной транспортной сети должно осуществляться на основе транспортно-экономического баланса Российской Федерации баланса пассажирских перевозок, отражающих объемы прогнозного транспортного спроса на перевозки грузов и пассажиров по различным корреспонденциям между территориями страны, а также в экспорте и импорте. В связи с тем, что объемы этого спроса существенно зависят от колебаний параметров развития экономики и условий социальной активности населения в регионах, а также изменений на зарубежных рынках, необходимо предусмотреть возможность гибкой оперативной адаптации планов развития Единой опорной транспортной сети к этим изменениям, то есть эластичности реализации Транспортной стратегии к изменению объема и структуры прогнозного транспортного спроса на грузовые и пассажирские перевозки. Эти изменения могут быть обеспечены при помощи использования в процессе реализации Транспортной стратегии соответствующих методов транспортного планирования с учетом предложений регионов и ключевых субъектов экономики по удовлетворению их текущих потребностей транспортного обеспечения экономического и социального развития.

Для достижения целей и выполнения задач с целевыми показателями, предусмотренными Транспортной стратегией, по развитию отраслей и сфер государственного управления в области транспорта предусматривается реализация следующих основных мероприятий в сфере дорожного хозяйства:

- создание сети автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь, между центрами экономического роста и по направлениям международных транспортных коридоров;
- реализация механизмов предоставления комплексной «инфраструктурной услуги» пользователю на сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, понимая под этим: обеспечение безопасности, сокращение времени в пути, информирование пользователей, поддержку со стороны аварийных служб, управление инцидентами, предоставление придорожного сервиса международного качества, покрытие сотовой связью, поддержание высокого качества состояния автомобильных дорог (дорожное покрытие, вывески, дорожная разметка и освещение);
- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;
- устранение «узких мест» на сети автомобильных дорог за счет строительства обходов городов, искусственных сооружений, развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети;
- развитие автомобильных дорог на подходах к автомобильным пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам;
- комплексное развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах, исходя из задачи, установленной Указом № 204, обеспечить увеличение объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн м<sup>2</sup> в год, а также дорожной сети в сельской местности;
- строительство путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения;
- создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог;
- осуществление планирования дорожной деятельности на уровне субъектов Российской Федерации на основе документов транспортного планирования (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации), подготовленных с использованием средств математического моделирования транспортных систем);
- совершенствование ценообразования, переход к установлению расценок, стимулирующих подрядчиков к снижению себестоимости дорожных работ, в том числе за счет внедрения инноваций;
- формирование системы постоянно действующего мониторинга освоения инноваций в дорожном хозяйстве, стимулирование внедрения прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов;
- совершенствование системы диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- совершенствование зимнего содержания дорог с использованием современных технологий и применением экологически чистых противогололедных материалов, использование высокопроизводительной многофункциональной техники;

- разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

- внедрение интеллектуальных транспортных систем, современных технологий организации и управления дорожным движением, систем мониторинга метеорологической информации для повышения безопасности дорожного движения;

- стремление к достижению «нулевой смертности» на автомобильных дорогах;

- развитие телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения на всем протяжении федеральных автомобильных дорог услуг подвижной радиотелефонной связи, а также возможности беспроводной передачи голоса и данных;

- переход на механизм «пользователь платит» для автомобильных дорог.

До 2025 года основные усилия в сфере развития дорожного хозяйства будут направлены на формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, ликвидацию дефицита пропускной способности существующих объектов автодорожной инфраструктуры, приведение сети автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние.

С 2025 года предусматривается ускорение темпов ввода новых объектов автодорожной инфраструктуры. Реализация мероприятий будет, в первую очередь, направлена на повышение скоростных параметров и дальнейшее сетевое развитие автомобильных дорог общего пользования. В этот период предусматривается:

- формирование целостной опорной сети автомобильных дорог, основу которой будут создавать автомагистрали и скоростные дороги, обеспечивающие высокую скорость перевозок между центрами экономического роста и входящие в состав МТК с доведением на них допустимых нагрузок и габаритов до международных норм и обеспечения их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в европейскую и азиатскую транспортную сеть, роста экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала страны;

- обеспечение автодорожных подъездов к морским портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации;

- формирование круглогодичных автодорожных связей с удаленными регионами Арктической зоны, Сибири и Дальнего Востока, в том числе для пионерного освоения территорий и ресурсов.

В период с 2025 по 2035 годы, в том числе планируется:

- эксплуатация к 2030 году на платной основе автомобильной дороги федерального значения М-1 «Беларусь» на всем протяжении;

- завершение формирования скоростного автодорожного сообщения по направлению Север-Юг путем;

- реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» в направлении порта Усть-Луга и участка Санкт-Петербургского южного полукольца (А-120), соединяющего указанную дорогу с автомобильными дорогами М-11 и М-10;

- реконструкция «вылетных» магистралей г. Санкт-Петербург в направлении г. Мурманска и г. Пскова (Р-21 и Р-23);

- реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 933 – км 1024 в Ростовской области с последующей эксплуатацией на платной основе;

- реконструкция автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» до I категории на всем протяжении со строительством обходов городов на ней;

- развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог по направлению Запад – Восток путем;

- продления до 2035 года скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань по маршруту Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск – Кемерово – Барнаул с доведением дороги до I категории на всем протяжении;

- реконструкции автомобильных дорог, связывающих европейскую часть России с регионами Сибири и Дальнего Востока: Р-258 «Байкал», Р-297 «Амур», А-331 «Виллой», Р-504 «Колыма», А-360 «Лена» и А-370 «Уссури»;

- реконструкции автомобильной дороги Южно-Сахалинск – Оха;

- строительства мостов в местах паромных и ледовых переправ на автомобильных дорогах А-331 «Виллой» и Р-504 «Колыма»;

- реконструкции всех федеральных дорог, не имеющих твердых покрытий, включая автозимники, в дороги с твердым типом покрытия.

В сфере дорожного хозяйства формирование (строительство) международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (Санкт-Петербург – Москва – Самара – Оренбург – Сагарчин) будет завершено в 2027 году. Строительство скоростной автомобильной дороги М-11 «Нева» на участке км 149 – км 208 (обход г. Твери) будет завершено в 2027 году.

В результате реализации дорожных проектов конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования будет преобразована из радиальной в сетевую, что создаст дополнительные резервы пропускной способности.

Основную транспортную нагрузку примут на себя дороги, входящие в Единую опорную транспортную сеть, ключевым элементом которой выступит целостная сеть скоростных автомобильных дорог и автомагистралей протяженностью более 16 тыс. км.

Ключевыми ориентирами развития в сфере железнодорожного транспорта станут:

- увеличение объемов перевозок грузов по сети железных дорог в восточном направлении за счет реализации крупных проектов горнодобывающей и перерабатывающей отраслей экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также увеличение экспорта продукции российских предприятий в страны АТР;

- развитие скоростного и высокоскоростного движения между крупными городскими агломерациями и центрами экономического роста страны;

- строительство новых направлений и ликвидация ограничений провозной и пропускной способности, а также электрификация участков сети железных дорог для улучшения транспортной доступности и связанности регионов страны, освоения новых месторождений и развития отраслей экономики;

- введение специализации железнодорожных линий под преимущественно грузовое и пассажирское движение, а также внедрение полигонных технологий организации перевозочного процесса;

- повышение качества обслуживания пассажиров и расширение спектра сервисных услуг;

- обеспечение комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение доступности и качества грузовых перевозок для всех категорий пользователей;

- цифровизация железных дорог;

- внедрение технологии информационного моделирования на всем жизненном цикле объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, переход к цифровым двойникам в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

- сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

- совершенствование системы технического регулирования в части исключения избыточных норм, не устанавливающих требования безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, повышения производительности труда, сокращения сроков внедрения и выведения на рынок инновационных строительных технологий и материалов;
- развитие отечественного инжиниринга в области высокоскоростного подвижного состава и объектов инфраструктуры;
- внедрение систем, обеспечивающих повышение безопасности на железнодорожных переездах;
- создание автоматизированных систем диагностики объектов инфраструктуры, подвижного состава и природно-климатических условий, внедрение технологий прогнозирования развития деградационных изменений, влияющих на безопасность движения поездов, обслуживания объектов по состоянию и оперативного предупреждения опасных отказов технических средств и влияния внешних факторов;
- совершенствование и гармонизация нормативной базы в целях создания условий для динамичного развития железнодорожного транспорта;
- модернизация материально-технической базы, в том числе обновление парка подвижного состава;
- обеспечение необходимого уровня безопасности движения и экологической безопасности железных дорог;
- внедрение современных технологий организации интермодальных перевозок, подвижного состава и автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозок;
- совершенствование тарифной политики в направлении повышения ее гибкости и формирования «сквозных тарифных ставок»;
- создание и развитие системы управления безопасностью движения у всех участников перевозок железнодорожным транспортом, в том числе внедрение к 2030 году «интеллектуальных» поездов со встроенной системой автоведения и самодиагностики;
- обеспечение замены технических средств по достижении назначенного срока службы, установление назначенного срока службы узлов и деталей, непосредственно влияющих на безопасность движения на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе;
- повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств;
- развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание «интеллектуальных» грузовых станций и «интеллектуальных» железнодорожных вокзалов;
- реализация программ ресурсосбережения и сокращение энергоемкости всех видов деятельности, переход на использование альтернативных видов топлива.

После 2035 года будут закончены проекты по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – (Юг)» (Москва – Тула – Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону), созданию высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия», строительству железнодорожной линии «Селихин – Ныш» с переходом пролива Невельского. Первый этап – строительство железнодорожной линии до порта ДеКастри будет осуществлено не позднее 2032 года, второй этап – строительство перехода через пролив Невельского будет осуществлено не позднее 2037 года.

Другим значимым проектом является строительство технологической линии – «Северосибирской магистрали» (Нижевартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), в целях создания опорной транспортной сети и обслуживания промышленной зоны

Нижнего Приангарья, а также формирования альтернативного маршрута для части участков Транссиба и БАМа.

Для успешной реализации мероприятий и проектов, предусмотренных Стратегией, требуется запуск производства отечественных конструкций, технических средств и технологического оборудования, подвижного состава нового поколения, в том числе с облегченными высокопрочными композитными материалами кузова вагона и увеличением наработки локомотивов на отказ на 30-40 %, разработка двигателей нового поколения, в том числе использующих низкоуглеродные виды топлива, путевой, строительной и другой специализированной техники для указанных конструкций.

Основными направлениями развития в сфере морского транспорта и морских портов станут:

- повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке;
- увеличение портовых мощностей для обеспечения потребностей отраслей экономики в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах страны;
- увеличение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом;
- улучшение транспортного обслуживания труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием СМП;
- увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и морскими портами;
- развитие инфраструктуры для морских паромных и круизных пассажирских перевозок;
- повышение конкурентоспособности морских портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»;
- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территориях и в акваториях морских портов.
- Развитие мощностей морских портов Российской Федерации предусматривается с учетом создания экономически обоснованных резервов для обеспечения увеличивающихся объемов перевалки грузов.

В период с 2020 по 2024 годы продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны, строительство новых перегрузочных комплексов, прежде всего, в Балтийском, Дальневосточном и Арктическом бассейнах в связи увеличением объемов экспорта в зарубежные страны и освоением новых месторождений.

Важную роль в освоении Арктики будет играть развитие СМП с созданием транспортной инфраструктуры на северном побережье Российской Федерации, а также целенаправленная подготовка специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации транспортных объектов в Арктическом регионе.

Для развития СМП предусматривается строительство ледокольного флота нового поколения, в том числе работающего на сжиженном природном газе, а также гидрографических, лоцмейстерских и аварийно-спасательных судов ледового класса, реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота, продление срока эксплуатации ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, строительство терминала сниженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта, строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности.

В период с 2025 по 2035 годы приоритетное развитие получают порты Дальневосточного и Арктического бассейнов для формирования круглогодичного морского сообщения с использованием СМП по направлениям: Северная Европа – АТР и АТР – Северная Америка. Ключевая задача – обеспечить переключение на трассу СМП части транзитных грузов, которые в настоящее время следуют через Суэцкий канал.

В этот период продолжится развитие морских портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов, углубление их специализации и создание на их базе мощных портовых агломераций, ориентированных на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов и имеющих необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автодорожные подходы.

В настоящее время существенная доля грузов, переваливаемых в морских портах, – это сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие портово-промышленных зон.

В целях повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в крупных морских портах предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов с использованием средств цифровизации, спутниковой навигации и средств автоматического съема информации.

Основными мероприятиями развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей станут:

- увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;
- ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;
- повышение качественных характеристик внутренних водных путей, реконструкция гидротехнических сооружений и приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии;
- существенное обновление транспортного и обслуживающего флота;
- развитие речных портов, оснащение их современными перегрузочными комплексами, развитие внутрипортовых и подъездных путей;
- создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;
- повышение безопасности перевозок грузов и пассажиров;
- развитие современных систем связи и навигации.

В период с 2025 по 2035 годы предусматривается повышение пропускной способности внутренних водных путей за счет строительства второй ветки Волго-Донского канала, а также строительства II нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

В сфере развития внутреннего водного транспорта после 2024 года:

- протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность будет сокращена до 4 тыс. км к 2024 году, до 2 тыс. км – к 2030 году, 1 тыс. км – к 2035 году;
- количество судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, составит: 56 единиц к 2024 году, 68 единиц к 2030 году, 70 единиц к 2035 году). Не будет введен в эксплуатацию в запланированные сроки Нижегородский низконапорный гидроузел;

– увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом) будет происходить более низкими темпами: 37 % к 2024 году, 39 % к 2030 году и 40 % к 2035 году.

За счет реализации мероприятий на внутреннем водном транспорте планируется сокращение участков внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, не обеспечивающих эффективную работу транспортного флота, и ликвидация таких участков к 2035 году, увеличение (прирост) транзитной гарантированной пропускной способности Единой глубоководной системы на 14,3 млн тонн к 2024 году.

Важная роль в транспортной системе южных регионов Российской Федерации принадлежит Волго-Донскому каналу, по которому осуществляются связи между портами Северо-Западного, Волжского и Донского речных бассейнов, а также обеспечивается непосредственный выход флота на международные судоходные пути Азово-Черноморского и Каспийского морских бассейнов. Увеличение грузопотоков по Волго-Донскому каналу периодически приводит к его перегрузке и многочасовым задержкам судов. Для решения этой проблемы предусматривается строительство второй ветки Волго-Донского канала, которая позволит увеличить его пропускную способность до 30-35 млн тонн в год.

В непосредственной зоне тяготения Волго-Донского канала расположены морские порты Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Строительство II нитки Волго-Донского канала повысит привлекательность водного маршрута для перевозки грузов между Каспийским, Азовским и Черным морями, создаст благоприятные условия для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на водный транспорт за счет обеспечения надежной и бесперебойной работы гидросооружений, увеличения сроков навигации и ликвидации задержек в пути следования судов.

Для реализации преимуществ внутреннего водного транспорта необходимо создание линейки перспективных судов, которая включает:

- речные грузовые суда с уменьшенным надводным габаритом;
- танкеры и суда-контейнеровозы смешанного «река-море» плавания;
- речные пассажирские судна повышенной комфортности для речных круизов, речные суда для перевозки пассажиров в городах и пригородных районах, речные суда для отдаленных регионов, не обеспеченных наземными видами транспорта.

Для обеспечения опережающего роста экономики страны и повышения качества жизни населения регионов необходимы качественные шаги, направленные на снижение стоимости пассажирских перевозок и расширения маршрутных сетей.

Реализация таких мер поддержки, как субсидирование пассажирских перевозок внутренним водным транспортом будут способствовать сокращению для судоходных компаний расходной части, что в свою очередь будет способствовать снижению стоимости перевозок внутренним водным транспортом и увеличению пассажиропотока.

Ключевым ориентиром развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки станет обеспечение транспортной доступности, в первую очередь в удаленных и труднодоступных регионах.

Маршрутная сеть воздушных перевозок должна формироваться на основе пассажирского спроса и заявок субъектов Российской Федерации на принципах обеспечения доступности удаленных населенных пунктов, прибыльности воздушных перевозок, долгосрочной государственной поддержки маршрутов, перевозки

по которым не обеспечивают прибыльность, и с учетом наличия альтернативных видов транспорта, в первую очередь железнодорожного.

Маршрутная сеть включает: коммерческие авиаперевозки, выполняемые без финансовой поддержки государства; коммерческие авиаперевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства для отдельных, социально слабо защищенных категорий населения; некоммерческие социальные перевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства на основе механизмов субсидирования рейсов в региональном авиасообщении, в том числе с использованием механизмов софинансирования из федерального и регионального бюджетов; некоммерческие социальные местные перевозки, выполняемые в настоящее время по правилам субсидирования в соответствующих субъектах Российской Федерации;

В секторе региональных авиаперевозок предусматривается:

- государственная поддержка посредством субсидирования региональных авиаперевозок (с использованием федерального бюджета и софинансирования с участием региональных бюджетов) для развития многоуровневой хабовой сети аэропортов и авиаперевозок, взаимоувязанной с параметрами Стратегии пространственного развития Российской Федерации, и обеспечения транспортной доступности северных, северо-восточных и удаленных территорий;

- оптимизация использования бюджетных средств в программах субсидирования в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» и постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» на основе сближения их механизмов, когда субсидируемые на «порейсовой» основе региональные маршруты по мере их «раскатки» (роста объемов авиаперевозок) поэтапно переводят на субсидирование по количеству перевезенных пассажиров.

В этом случае на начальном этапе «раскатки» рейса государство принимает на себя большую долю финансовых рисков, а затем, по мере роста перевозок на раскатанных линиях, обоснованно их снижает.

В секторе местных авиаперевозок важным направлением является разработка критериев, на основе которых осуществляется поддержка развития местных авиаперевозок в регионах Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны Российской Федерации (районов Крайнего Севера и приравненных к ним) с использованием предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях обеспечения доступности местных воздушных перевозок населению.

Критерии транспортной доступности должны формироваться с учетом исключения конкуренции субсидирования различных видов транспорта, дифференцированно по регионам на основе исследования населенных пунктов с численностью постоянного населения выше порогового значения (порог устанавливается регионом с учетом его специфики) в целях выявления наличия всепогодной доступности наземным транспортом до ближайшего действующего аэропорта в течение времени, не превышающего порогового значения (порог также устанавливается регионом в часах с учетом его специфики).

По результатам исследования, с учетом специфики регионов, выявляются и обосновываются требования к частоте авиасвязи населенных пунктов с административными центрами регионов, а по населенным пунктам,

не обеспеченным необходимым уровнем транспортной доступности, планируется развитие местных дорог или строительство посадочных площадок (местных аэропортов) в рамках программ развития местного авиасообщения субъектов Российской Федерации.

Решение проблемы дефицита кадров авиационного персонала на региональных и местных воздушных линиях требует закупки и аренды самолетов и вертолетов для обеспечения требуемого налета выпускниками образовательных организаций гражданской авиации, а также привлечения воздушных судов и инструкторского состава эксплуатантов воздушного транспорта образовательными организациями для проведения летной подготовки.

В период до 2035 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

- продолжение реконструкции аэропортовой инфраструктуры и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Московский авиаузел;
- внедрение на воздушном транспорте нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях;
- внедрение систем обнаружения и ухода от столкновений беспилотных воздушных судов (DAA), создание инфраструктуры линии контроля и управления (C2), внедрение системы организации движения беспилотных воздушных судов;
- внедрение и развитие автоматизированной системы контроля использования воздушного пространства на базе цифровых технологий авиационного наблюдения;
- переход Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на цифровые технологии с обеспечением полетов в верхнем и нижнем воздушном пространстве Российской Федерации;
- обновление существующего парка авиакомпаний преимущественно воздушными судами российского производства и разработка нового поколения перспективных воздушных судов;
- гармонизация законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации;
- совершенствование системы топливообеспечения полетов гражданской авиации;
- создание опорной информационно-телекоммуникационной и радиотехнической инфраструктуры обеспечения полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов на базе многопозиционных систем и мультисервисных технологий;
- разработка, внедрение и дальнейшее развитие технологий и инфраструктуры интеграции беспилотных воздушных судов в совместное с пилотируемыми воздушными судами воздушное пространство.

К 2035 году для реализации мероприятий Стратегии потребуются полное обеспечение воздушными судами отечественного производства нужд региональной и малой авиации, а также авиации общего назначения.

Основными мероприятиями в сфере развития пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации станут:

- приведение пунктов пропуска к нормативному состоянию в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Российской Федерации и ЕАЭС;
- создание благоприятных условий в пунктах пропуска для обеспечения внешнеэкономической деятельности, перемещения через Государственную границу Российской Федерации грузов и пересечения ее физическими лицами;

- введение системы предварительного информирования при прибытии (убытии) транспортных средств, товаров, грузов, растений, животных, сопровождающих лиц и пассажиров в целях совершенствования процедур пограничного, таможенного, фитосанитарного, ветеринарного и транспортного контроля;

- создание системы прослеживаемости движения грузов по территории ЕАЭС;

- улучшение оснащенности пунктов пропуска, развитие информационно-технических средств государственных контрольных органов.

Ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) не менее 40 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации к 2024 году и не менее 60 пунктов пропуска к 2035 году (нарастающим итогом).

Предлагается актуализация задач и мероприятий Транспортной стратегии, касающихся развития скоростных и высокоскоростных транспортных связей в стране (включая железнодорожную и авиатранспортную инфраструктуру), образующих высокоэффективный скоростной транспортный каркас, обеспечивающий транспортную доступность «центров экономического роста», включая городские агломерации, территориальную целостность и безопасность страны в целом.

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

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

В рамках актуализации мероприятий развития транспортной системы Арктики должны быть проработаны меры обеспечения транспортной доступности сети населенных пунктов вахтово-экспедиционного типа – «точек экономического роста» в районах Арктической зоны Сибири и Дальнего Востока. Планируется развитие технологий комплексного взаимодействия с наземными видами транспорта последней мили в Арктической зоне.

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

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

Предусматривается реализация мероприятий, касающихся развития транспортно-логистической инфраструктуры Крыма на основе системного подхода с учетом совершенствования транспортно-экономических отношений в связи с вводом в действие мостового перехода через Керченский пролив и подходов к нему со стороны Краснодарского края.

Предусматривается актуализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Предусматривается реализация мероприятий по комплексному развитию российских морских портов в Каспийском бассейне на основе постановления Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации от 25 июля 2017 г. № 334-СФ и Плана мероприятий стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне. Мероприятия предусматривают в том числе совершенствование железнодорожных и автомобильных

подходов к морским портам в целях развития Каспийского транспортно-логистического комплекса.

Развитие транспортной системы Дальневосточного региона также является одним из предполагаемых направлений актуализации комплекса мероприятий развития транспортной системы.

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

Важную роль в развитии транспортной системы должна сыграть цифровизация. С использованием цифровых технологий предусматривается до 2035 года обеспечить решение следующих принципиально важных задач развития транспортной системы.

Предусматривается обеспечить переход к массовому использованию автономных транспортных средств на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном транспорте. При этом потребуются модернизация соответствующей транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры на этих видах транспорта, а также развитие нормативной правовой базы эксплуатации автономных и высокоавтоматизированных транспортных средств по классам автономности.

Предусматривается создание цифровых систем и сервисов для населения, обеспечивающих удобное бесшовное перемещение граждан по всей территории страны («зеленый коридор» для пассажира). Планируется внедрение цифровых средств идентификации пассажиров, использование единого цифрового инструмента оплаты проезда на различных видах транспорта и биометрической идентификации, систем безналичных расчетов при мультимодальных пассажирских перевозках, создание сервисов «мобильность как услуга» (MaaS) для пассажиров, автоматизация досмотровых процедур с использованием технических средств обеспечения транспортной безопасности при осуществлении международных перевозок в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, автовокзалах.

В сфере грузовой логистики предусматривается создание системы электронных перевозочных документов и общедоступной цифровой среды для их свободного использования всеми участниками транспортных процессов. Внедрение «бесшовной грузовой логистики» предусматривает также расширение использования электронных очередей и систем предварительного информирования и декларирования при пересечении государственной границы, использование электронных цифровых навигационных пломб для контроля и сопровождения грузов, ввод в действие «смарт-контрактов», а также средств гибкого планирования и оптимизации логистики цепочек поставок, развитие связанных с этим систем цифровизации в мультимодальных грузовых транспортно-логистических центрах, морских и речных портах, а также на железнодорожном транспорте. Это предусматривает разработку и внедрение цифровой платформы транспортного комплекса, развитие сетей связи на объектах транспортной инфраструктуры, создание в крупных транспортно-логистических центрах, морских и речных портах информационно-управляющих логистических систем, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов мультимодальных перевозок с использованием средств цифровизации.

Предусматривается создание систем цифровизации для целей повышения эффективности управления транспортной системой, мониторинга и контроля

ключевых показателей функционирования и развития транспортного комплекса. Важное значение будет иметь развитие интеллектуальных транспортных систем в городах, городских агломерациях и на федеральных трассах, а также создание цифровых систем для обеспечения транспортной безопасности.

Повышение уровня технологического развития транспортного комплекса предусматривает развитие и применение наилучших доступных технологий в сферах реконструкции и развития транспортной инфраструктуры, осуществления пассажирских и грузовых перевозок, транспортной логистики, обеспечения безопасности и экологичности услуг транспорта, внедрения новых технологий, направленных на снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и здоровье человека, а также транспортных средств с нулевыми выбросами и необходимой для них инфраструктуры, средств и систем энергосбережения. В сфере обеспечения эксплуатации и развития транспортной инфраструктуры предусматривается внедрение технологий цифровых двойников и информационного моделирования (BIM-технологий) при проектировании, строительстве, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры.

Значимыми являются вопросы сбора и анализа транспортной статистики, информации о работе транспорта. При актуализации комплекса приоритетов, задач и мер Транспортной стратегии должны быть учтены результаты разработки и внедрения ключевых функциональных задач информационно-аналитической системы регулирования на транспорте, в том числе, таких компонентов, как единый реестр объектов транспортной инфраструктуры, транспортно-экономический баланс, межрегиональный баланс пассажирских перевозок, а также моделей транспортно-логистических потоков и финансовых моделей, которые станут основой комплексной автоматизированной системы транспортного планирования, обеспечивающей оптимизированное сбалансированное планирование реконструкции и развития транспортной инфраструктуры всех видов транспорта.

С учетом стадийности и значительной продолжительности по времени реализации проектов по созданию и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, для их успешной реализации в установленные Стратегией сроки, необходимо как можно более раннее определение точных сроков и стоимости реализации, а также закрепление в структуре Государственной программы Российской Федерации по развитию транспортной системы.

Для проектов и мероприятий с горизонтом планирования с 2025 по 2035 годы необходимо определение сроков и стоимости их реализации не позднее 2022 года.

В этой связи для успешной реализации Стратегии, необходимо разработка и утверждение новой Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – Государственная программа «РТС») до 2035 года не позднее 2023 года.

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

- актуализация мероприятий по развитию транспортно-логистических технологий и систем для обеспечения высокоэффективных мультимодальных перевозок. Предусматривается создание опорной сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- развитие систем цифровизации в сфере совершенствования транспортно-логистических технологий и систем для электронной торговли, контейнерных технологий с применением жесткого графика доставки товаров «точно в срок», управления поставками малыми партиями и грузовыми единицами;

- развитие транспортных коридоров для электронной торговли и расширения возможностей использования транзитного потенциала России для иностранных грузоотправителей;
- расширение использования моделей «долевой экономики» в сфере грузовых перевозок;
- внедрение автономных и высокоавтоматизированных транспортных средств на грузовом автомобильном транспорте для осуществления грузоперевозок, а также создания информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для повышения безопасности и эффективности функционирования беспилотных транспортных средств в сфере грузовых перевозок;
- создание единой цифровой транспортно-логистической информационной среды транспортного комплекса;
- применение технологий искусственного интеллекта в транспортном комплексе для обработки больших массивов данных (big data);
- развитие средств автоматизированной обработки и анализа информации в сфере обеспечения доступности и качества транспортных услуг при помощи информационно-аналитической системы регулирования на транспорте, в том числе с учетом возможностей информирования бизнес-сообщества о текущем состоянии и перспективах развития товарных и транспортных потоков на основании транспортно-экономического баланса;
- увеличение доли контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте по отношению к сетевым показателям грузоперевозок;
- строительство специализированных контейнерных терминалов на железнодорожном транспорте;
- совершенствование единых технологических процессов работы железнодорожных станций и путей необщего пользования, в том числе для организации тяжеловесного движения;
- улучшение координации работы транспортных узлов, связанной с логистическим перераспределением транспортных потоков между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом с целью снижения нагрузки на автодорожную сеть;
- увеличение скоростей движения грузовых и пассажирских поездов;
- сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней;
- дальнейшее увеличение доли отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок;
- внедрение единого сетевого технологического процесса, повышение доли отправительской и технической маршрутизации в целях рационального перераспределения грузопотоков;
- цифровизация железнодорожных перевозок на базе внедрения электронных систем контроля сохранности и отслеживания грузов в пути с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, внедрения современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса с использованием электронных накладных и введения электронного документооборота в комбинированных перевозках;
- увеличение доли инновационного подвижного состава в общем парке, в том числе грузовых вагонов нового поколения;
- техническая модернизация подвижного состава, в том числе закупка грузовых вагонов нового поколения, специализированных под контейнерные и контейнерные перевозки;

- определение на основе транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках грузового подвижного состава для использования высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области грузоперевозок;
- повышение производительности труда на средних и крупных предприятиях транспортного комплекса не ниже 5 % в год;
- выработка и реализация мер по мотивированию операторских компаний к обновлению (снижению возраста) парков грузовых вагонов и локомотивов;
- стимулирование закупки новых локомотивов, имеющих повышенные тяговые и скоростные характеристики, и оборудованных асинхронными двигателями;
- развитие грузовых авиатранспортных хабов на базе крупнейших российских международных аэропортов;
- внедрение электронного документооборота на основе наилучших международных практик и современных транспортно-логистических технологий, обеспечивающих комплексное взаимодействие воздушного и наземных видов транспорта;
- обновление флота воздушных судов российским авиатранспортным бизнесом за счет специализированных грузовых самолетов по мере расширения объемов перевозок на перспективных межконтинентальных направлениях через воздушное пространство Российской Федерации;
- выработка и реализация мер по мотивированию российских авиаперевозчиков к модернизации и обновлению флота специализированных грузовых самолетов;
- увеличение доли контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на внутреннем водном и морском транспорте;
- строительство специализированных контейнерных терминалов, строительство и техническая модернизация перегрузочных комплексов в речных и морских портах;
- пополнение транспортного флота специализированными судами, в том числе контейнеровозами, паромными и судами типа «ро-ро» и «ро-рах»;
- повышение уровня автоматизации транспортных и логистических процессов на внутреннем водном и морском транспорте;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем и автоматизированных систем управления в морских портах;
- развитие технологий комплексного взаимодействия с наземными видами транспорта последней мили в Арктической зоне, регионах Сибири, Дальнего Востока и других отдаленных и труднодоступных территориях и акваториях;
- развитие паромного грузопассажирского сообщения, включая береговые комплексы на внутреннем водном и морском транспорте;
- создание и развитие комплексной системы управления Северного морского пути;
- обновление флота грузовых судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, в том числе за счет государственно-частного партнерства;
- переход к использованию электронных накладных во внутреннем и в международном сообщении;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем и автоматизированных систем управления в речных портах;
- разработка и реализация комплексных проектов реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока;

- развитие судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации;
  - строительство современных специализированных судов для завоза грузов в районы Крайнего Севера;
  - развитие каботажных перевозок грузов, в том числе с использованием технологий регулярного паромного сообщения;
  - обновление грузового транспортного и вспомогательного флота, в том числе с использованием мер государственной поддержки;
  - обновление парка грузовых автомобилей общего пользования;
  - развитие технологий беспилотного движения;
  - внедрение электронных систем прослеживаемости и контроля за сохранностью грузов на основе технологий ГЛОНАСС и систем электронного пломбирования;
  - оснащение эксплуатируемых грузовых автомобилей навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС;
  - обновление парка автотранспортных средств, преимущественно за счет новых линеек отечественных легковых, грузовых автомобилей, и специальной техники;
  - внедрение электронного документооборота при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом;
  - повышение безопасности и эффективности автомобильных перевозок;
  - совершенствование системы контроля процесса перевозки для отслеживания клиентом в режиме онлайн всех этапов процесса доставки грузов, в том числе с использованием искусственного интеллекта в планировании и управлении для выстраивания наиболее оптимальных маршрутов;
  - повышение экологичности автомобильных перевозок;
  - создание системы управления жизненным циклом автотранспортной техники;
  - разработка и использование адаптивных технологий управления перевозочным процессом, в том числе для решения задач гибкого интервального регулирования движения автотранспортных средств в целях увеличения пропускной способности сети автомобильных дорог;
  - внедрение мобильных сервисов по аналогии с сервисами агрегаторов такси.
- Для стимулирования обновления автопарка целесообразно принятие нормативного правового акта, устанавливающего срок эксплуатации автотранспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревшего и отработавшего нормативный срок службы подвижного состава, не обеспечивающего необходимую эксплуатационную надежность.
- Повышение безопасности и эффективности работы автомобильного транспорта будет обеспечено за счет совершенствования технологий перевозок, разработки технических решений по оптимизации требований по оснащению автомобильного транспорта бортовыми устройствами, обеспечивающими передачу информации в целях осуществления контроля (надзора) за безопасностью перевозок пассажиров и грузов, а также внедрения автоматизированных систем мониторинга и управления перевозками грузов и пассажиров, включая технические средства и информационные технологии для выполнения следующих функций:
- планирования, маршрутизации и диспетчеризации перевозок;
  - дистанционного мониторинга движения автотранспортных средств (позиционирование автотранспортных средств в процессе перевозки и контроль за их движением).

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок целесообразно обеспечить внедрение систем мониторинга, контроля и поддержания работоспособного состояния водителей в пути.

Для повышения экологичности автомобильных перевозок потребуется увеличение объемов производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии (сжатый природный газ и сжиженный природный газ, биотопливо, электроэнергию и другие), а также создание сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, криогенных автозаправочных станций для заправки автомобилей сжатым природным газом и сжиженным природным газом, а также сети станций для зарядки электротранспорта, разработка двигателей, работающих на водородных топливных элементах.

Использование альтернативных видов топлива позволит уменьшить себестоимость перевозок, снизить выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации автотранспортных средств и в перспективе создаст задел для перехода к 2050 году к углеродной нейтральности транспортного комплекса.

Для создания системы управления жизненным циклом автотранспортной техники потребуется введение маркировки и идентификации автотранспортных средств и их компонентов, отражающих их технический уровень, экономичность, экологичность, безопасность и надежность, а также создание межведомственной системы мониторинга технического уровня и безопасности автотранспортных средств на всем протяжении их жизненного цикла.

Кроме того, необходимо продолжить исследования и испытания в области использования автономных (беспилотных) автомобилей. Переход на использование беспилотных автомобилей позволит решить проблему дефицита квалифицированных водителей, повысить безопасность движения за счет исключения человеческого фактора, уменьшить себестоимость перевозок, повысить точность соблюдения графика движения.

В целом в результате развития инфраструктуры, технологий и систем экономически эффективных перевозок грузов предусматривается снижение уровня логистических издержек в экономике до 15,1 % в ВВП к 2024 году и до 12 % в ВВП к 2035 году. Ожидается повышение места Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) до 50-го к 2024 году и до 30-го к 2035 году. Предусматривается повышение индекса производительности труда к уровню 2018 года на 28,7 % к 2024 году и на 73,2 % к 2035 году к уровню 2018 года. К 2030 году предусматривается завершение перехода на электронный документооборот всех перевозок грузов на всех видах транспорта.

Необходимо отметить, что указанные меры в сфере развития автомобильного транспорта относятся также к сфере пассажирских автотранспортных перевозок и имеют важное значение при актуализации мероприятий по цели транспортной стратегии, связанной с развитием мобильности населения, доступности и качества транспортных услуг для всех категорий граждан.

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

- комплексное развитие мобильности населения, обеспечение клиентоориентированности предоставления населению доступных, качественных и безопасных транспортных услуг, доступных как по цене, так и по месту их оказания, удовлетворение за счет этого растущих потребностей населения на всех этапах оказания транспортных услуг;

- развитие методологии реализации социальных транспортных стандартов, включая социальные стандарты на автомобильном пассажирском транспорте и наземным городским электрическом транспорте, а также стандарты устойчивой мобильности, в том числе в сфере пригородных пассажирских перевозок;
- реализация комплекса мер, предусматривающего при проектировании и строительстве автомобильных дорог учет территориального расположения строящихся объектов производственного и жилого назначения, строительство съездов к населенным пунктам и промышленным объектам;
- формирование единой дорожной сети круглогодично доступной для населения;
- определение на опорной транспортной сети точек и участков потенциального развития перспективных коммерческих и социально значимых пассажирских маршрутов;
- развитие устойчивых систем городского, пригородного транспорта, транспортных связей в сельских районах, а также между городами и сельскими районами;
- развитие перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Дальнего Востока, в Крыму и в Калининградской области;
- субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров, в том числе межрегиональные и местные, совершенствование механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении;
- совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок;
- последовательное повышение доступности и качества транспортных услуг для маломобильных групп населения, обеспечение к 2035 году полной доступности всех транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для этих групп населения;
- опережающее развитие видов общественного транспорта, повышение его привлекательности по сравнению с личными автотранспортными средствами;
- реализация мер по обеспечению комплексного взаимоувязанного развития общественного пассажирского транспорта и содействие рациональному распределению пассажиропотоков между видами транспорта, в том числе на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе;
- обеспечение потребности населения в железнодорожных перевозках, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие пригородного железнодорожного сообщения;
- расширение доступной, безопасной, эффективной, недорогой и устойчивой инфраструктуры для общественного транспорта, индивидуальной мобильности и немоторизованных вариантов перемещения, таких как велодвижение и пешеходные зоны, отдавая обеспечение приоритетности их развития по сравнению с личным автотранспортом;
- приведение в регламентное состояние дорог, связывающих труднодоступные населенные пункты с медицинскими организациями, оказывающими первичную медицинскую помощь, в соответствии с необходимыми стандартами;

- оснащение парка автобусов и моторвагонного подвижного состава глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
- создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, совершенствование технологий управления транспортными средствами и потоками;
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок с использованием универсальных электронных проездных документов (внедрение единых стандартов платежных сервисов пассажирских перевозок для всех регионов страны);
- цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов «Мобильность как услуга», «Транспорт как услуга», внедрение современных технологических решений и воздействий по управлению дорожным движением и мобильностью, включая системы обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT);
- развитие систем скоростного автобусного и легкого рельсового транспорта (BRT/LRT) в городах и городских агломерациях с целью снижения времени ежедневных регулярных поездок маятниковой миграции населения;
- внедрение технологий «каршеринга» в городах и городских агломерациях;
- развитие сервисов совместного использования транспортных средств для эффективного использования дорожного пространства, совершенствование регулирования пассажиропотоков в районах городских агломераций за счет использования моделей «долевой экономики»;
- формирование нормативной правовой базы развития рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок, основанных на качественных критериях доступа транспортных операторов к рынку;
- совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок;
- развитие комплексных систем городского и пригородного пассажирского транспорта на основе разработки, периодической актуализации и реализации документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации и городских агломераций в их составе;
- внедрение автотранспортных стандартов на законодательном уровне в регионах Российской Федерации;
- обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в крупнейших городских агломерациях;
- реализация мер государственной поддержки на приобретение современных автобусов и электробусов, мотор-вагонного подвижного состава городского электрического транспорта;
- развитие немоторизованных видов транспорта (включая развитие устойчивой веломобильности) в городах и инфраструктуры для них;
- создание условий и реализация мер государственной поддержки развитию перевозок пассажиров на туристских маршрутах;
- содействие гармонизации транспортной и градостроительной политики в городах и городских агломерациях в части обеспечения планов реализации мобильности при проектировании и строительстве новых жилых и производственных районов;
- развитие системы тактового движения пригородных и скоростных поездов в крупных агломерациях;
- увеличение объемов перевозок пассажиров скоростными и высокоскоростными поездами за счет расширения полигона скоростного и высокоскоростного движения;

- мотивирование железнодорожных операторов пассажирских перевозок к развитию и обновлению (снижению возраста) парков пассажирских вагонов, локомотивов и моторвагонного подвижного состава, содействие развитию парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам, замена морально устаревших пассажирских вагонов и электропоездов на современные;
- принятие мер, способствующих увеличению авиационной мобильности населения, в том числе на региональных и местных авиалиниях;
- расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50 % от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов;
- повышение привлекательности авиатранспортных услуг, включая региональные и среднемагистральные направления, в том числе за счет развития авиаперевозок с низкими издержками;
- расширение комплексного взаимодействия гражданской авиации и других видов общественного пассажирского транспорта при осуществлении пассажирских перевозок;
- создание условий для недопущения роста аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание авиаперевозчиков в аэропортах;
- разработка предложений по компенсации авиаперевозчиком части расходов, связанных с ростом цен на авиатопливо, в целях недопущения роста стоимости пассажирских воздушных перевозок;
- совершенствование методики определения количества и отбора назначенных перевозчиков на международные воздушные линии с учетом интенсивности пассажиропотока;
- совершенствование механизмов и повышения эффективности субсидирования региональных воздушных перевозок на основе софинансирования и достижения баланса интересов потребителей на внутрирегиональном и межрегиональном уровнях;
- разработка и внедрение программы по защите конкуренции в сфере воздушного транспорта в целях защиты рынка (потребителей) от злоупотребления при доминировании отдельных авиакомпаний/групп авиакомпаний;
- снижение финансовой нагрузки на авиакомпании на региональных и местных авиалиниях, а также создание благоприятных условий для обновления флота воздушных судов региональной и местной авиации;
- модернизация парка воздушных судов региональных и местных линий;
- реализация мер государственной поддержки на приобретение современных воздушных судов, отвечающих высоким стандартам ИКАО в области шума, эмиссии двигателей и точности навигации;
- реализация мер по дальнейшему внедрению в сфере гражданской авиации интеллектуальных транспортных систем;
- разработка социальных стандартов транспортной доступности в региональном и местном авиасообщении и стимулирование их реализации;
- содействие развитию прогулочного и круизного судоходства;
- развитие скоростного морского пассажирского транспорта;
- разработка мер стимулирования и государственной поддержки пассажирских паромных перевозок для территорий, где эти перевозки безальтернативны;
- внесение изменений в технические регламенты в части создания условий для инвалидов и маломобильных групп граждан при строительстве и эксплуатации пассажирских судов;

- строительство морских пассажирских судов и морских пассажирских терминалов, в том числе круизных;
- реализация мер государственной поддержки на приобретение современных морских пассажирских судов;
- строительство (реконструкция) с участием бюджетов субъектов Российской Федерации и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, объектов инфраструктуры для обслуживания пассажиров внутренним водным транспортом;
- обновление флота речных и озерных пассажирских судов, в том числе круизных и прогулочных.

Основными направлениями развития в сфере городского пассажирского транспорта, внеуличного транспорта, транспортных систем городских агломераций станут:

- создание систем скоростного внеуличного пассажирского транспорта, в том числе дальнейшее развитие метрополитенов в крупнейших городах России городских агломерациях с численностью населения более 5 млн человек;
- обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения;
- увеличение объемов перевозок на железнодорожном транспорте в городском и пригородном сообщении, создание железнодорожных связей с аэропортами в крупных городах;
- развитие трамвайной и троллейбусной сети, оптимизация маршрутной сети автобусного транспорта;
- обеспечение приоритетного проезда пассажирского транспорта общего пользования по улично-дорожной сети крупных городов;
- пополнение всех видов городского транспорта современным подвижным составом с улучшенными показателями энергоэффективности и экологичное оснащение его навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС и современным информационно-коммуникационным оборудованием;
- модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;
- внедрение электронной оплаты поездок, интеграция систем оплаты проезда на городском и пригородном транспорте, парковки, проезда по платным магистралям и заправки автомобилей;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем в крупнейших и крупных городах России;
- комплексная информатизация транспортной системы на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем, внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом в крупнейших и крупных городах России;
- создание системы повышения квалификации специалистов по организации городских и региональных транспортных систем;
- оснащение остановок городского пассажирского транспорта электронными табло для информирования о времени прибытия транспортных средств;
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания – вокзалов, пассажирских терминалов и транспортно-пересадочных узлов;
- повышение уровня безопасности городского и пригородного пассажирского транспорта и транспортной безопасности на его объектах;
- снижение негативного воздействия городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения.

С учетом внедрения механизма «пользователь платит», предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций, возможен переход к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях.

В крупных городах существенное снижение затрат времени на передвижение населения планируется обеспечить прежде всего за счет развития скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, обладающих высокой провозной способностью и в значительной степени изолированных от движения автомобильных транспортных потоков. На конечных и наиболее загруженных станциях предусматривается строительство перехватывающих парковок и транспортно-пересадочных узлов.

На территории населенных пунктов, в первую очередь городов и городских агломераций, должны быть созданы условия для стимулирования использования немоторизованных видов транспорта и средств передвижения, создания пешеходных зон.

В районах массовой застройки, удаленных от центров городов и городских агломераций, должен получить развитие скоростной внеуличный транспорт.

Кроме того, предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов, способных обеспечить качество, комфортность и конкурентоспособность городского пассажирского транспорта:

- развитие автоматизированных систем управления дорожным движением, парковочным пространством, городскими и внегородскими магистралями, городским пассажирским транспортом общего пользования, а также автоматизированных систем транспортной информации, электронных платежей на различных видах транспорта, обеспечения безопасности, включая подсистемы оперативного управления парком специальных транспортных средств, выявления дорожно-транспортных происшествий, видеонаблюдения за объектами транспортной инфраструктуры и транспортными потоками, выявления нарушений Правил дорожного движения;

- развитие систем скоростного автобусного и внеуличного, в том числе легкого рельсового транспорта в городах и городских агломерациях;

- обновление парка автотранспортных средств, расширение использования отечественных транспортных средств (автобусов, в том числе на газомоторном топливе, троллейбусов, трамваем, электробусов), обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях, в том числе до 2024 года в 20 городских агломерациях за исключением Московской и Санкт-Петербургской и до 2035 года – в 104;

- стимулирование спроса на внутреннем рынке на транспортные средства, работающие на водородных топливных элементах;

- запуск к 2030 году первого автономного (беспилотного) транспорта в сфере городских пассажирских перевозок;

- организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления трамвайных путей;

- организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрестки с помощью средств светофорного регулирования;

- повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения;

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

Предлагается рассмотреть возможность включения положений Цели 4 в Цель 2 Транспортной стратегии в следующей редакции: «Увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий».

Данное направление предусматривает решение задач и реализацию мероприятий, направленных на рост экспорта российских транспортных услуг и эффективное обслуживание внешней торговли российской Федерации, включая:

- повышение доходов российских компаний на рынке международных перевозок;
- повышение доходов от транзита пассажиров и грузов через территорию России;
- увеличение эффективности логистики при обслуживании внешней торговли;
- повышение доходов от экспорта российских транспортных технологий;
- снижение внешнеполитических рисков работы на рынке международных перевозок.

Реализация транзитного и экспортного потенциала страны предполагает приоритетную проработку и выработку мер по использованию выгодного положения Российской Федерации между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности. Это предопределяет особую роль России в обеспечении транспортных связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР). В значительной степени этому должно способствовать встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры, а также устранение «узких мест» на их российских участках, обеспечение спроса отраслей экономики на конкурентоспособные по цене и качеству транспортные услуги по перевозке российских экспортных грузов.

Предусматривается использование новых возможностей российской транспортной системы по увеличению объемов перевозимых грузов и оказываемых услуг, в том числе по транзиту, в связи с динамичным ростом объемов торговли Китая и других стран АТР с Россией и странами Европы. Дополнительный импульс этому придает стремительное развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, требующей ускоренной доставки грузов «от двери до двери», внедрения новейших перевозочных и логистических технологий.

Предусматривается использование преимуществ Евразийской экономической интеграции с учетом Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза, а также планов мероприятий («дорожных карт») по осуществлению указанных Основных направлений, продвижение услуг и технологий российского транспортного комплекса на внешнем рынке, в том числе возможностей национального транспортного образования в условиях углубления взаимодействия в АТР.

В связи с формированием Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС целесообразно актуализировать мероприятия Транспортной стратегии, связанные с повышением конкурентоспособности российских перевозчиков.

Следует проработать новый комплекс мер Транспортной стратегии, касающийся получения российскими перевозчиками преимуществ от реализации Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок.

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

- мониторинг условий доступа российских экспортеров товаров и транспортных услуг на внешние рынки;
- участие в формировании правил международной торговли транспортными услугами на основе двусторонних и многосторонних соглашений;
- обеспечение недискриминационного доступа и равных условий конкуренции на глобальном и международном рынках;
- упрощение процедур пересечения границ при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок;
- приоритетная расшивка «узких мест» и развитие российских участков международных транспортных коридоров;
- создание системы координации и управления развитием и эффективным использованием международных транспортных коридоров;
- привлечение крупных международных логистических и транспортных компаний для транзита пассажиров и грузов через территорию России, в том числе через инвестиции в транспортные активы России;
- реализация мер по снижению стоимости транспортных и логистических издержек, обеспечению сохранности грузов, сокращению времени доставки грузов до пункта назначения;
- повышение гибкости тарифов на транзитные перевозки;
- снятие физических и административных барьеров при экспорте российских товаров;
- обеспечение приоритетности выбора российских транспортных компаний для перевозки российских экспортных грузов;
- развитие контейнерных логистических цепочек;
- инвестирование в иностранные транспортные активы по маршрутам МТК;
- поддержка создания российскими компаниями объектов транспортной инфраструктуры за рубежом;
- поддержка инвестиционных проектов, в том числе международных, направленных на развитие железнодорожных транзитных перевозок;
- продвижение инициатив Российской Федерации по развитию евроазиатских транспортных связей в рамках международных и региональных транспортных организаций;
- продвижение на международной арене транспортных, и технологических проектов, реализуемых российскими компаниями на международной арене, расширение их присутствия на международных рынках;
- формирование выгодных для Российской Федерации и российских поставщиков услуг международных альянсов, в том числе в сфере железнодорожного транспорта;
- интеграция в современные цифровые безбумажные технологии перевозок и процедур пересечения границ, развитие современных цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение процедур пересечения границ;
- продвижение российских транспортных технологических решений, в том числе цифровых на зарубежные рынки;
- государственная защита законных прав и интересов российских участников внешнеэкономической деятельности на транспорте;
- создание компенсационных и защитных механизмов по минимизации влияния санкционных мер на транспортные предприятия, обслуживающие внешнюю торговлю России;
- оперативное реагирование на чрезвычайные ситуации, влияющие на международные перевозки пассажиров и грузов;

- мониторинг и анализ реализуемых на международной арене инициатив по созданию альтернативных транспортных маршрутов, новых транспортных коридоров и крупных международных логистических центров с целью выработки адекватной реакции;
- участие Российской Федерации в многосторонних проектах и программах, реализуемых на международном уровне, и направленных на развитие потенциала евроазиатских транспортных связей;
- отражение в международных актах и документах международных организаций решений, мер и рекомендаций по созданию устойчивой транзитной системы с опорой на ключевые объекты российской транспортной инфраструктуры;
- максимальное содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза;
- гармонизация с государствами-членами ЕАЭС систем информационного обеспечения рынка транспортных услуг и согласованное внедрение цифровых технологий в сфере международных перевозок;  
*в том числе, в сфере железнодорожного транспорта:*
  - реализация в полном объеме процедур и технологий «Единого окна» в международных железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу;
  - увеличение объемов транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;
  - содействие росту объемов услуг, оказываемых российскими железнодорожными операторами за пределами Российской Федерации (услуги транспортного строительства, услуги по обучению и повышению квалификации персонала иностранных железнодорожных компаний, консультационные услуги и др.);
  - консолидация усилий железнодорожных операторских компаний из России и других государств-членов ЕАЭС по развитию транзита;
  - создание и развитие общего рынка услуг железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС и увеличение доли России на этом рынке;
- в сфере воздушного транспорта:*
  - реализация мероприятий по продвижению интересов российских поставщиков авиатранспортных услуг на глобальном и региональных рынках, в том числе инициатив Российской Федерации в области гражданской авиации в рамках международных транспортных организаций;
  - содействие привлечению зарубежных авиаперевозчиков на транзитные авиатрассы, проходящие через воздушное пространство Российской Федерации;
  - дальнейшая интеграция России в систему многостороннего правового регулирования гражданской авиации на основе международных стандартов и рекомендуемой практики (ИКАО), справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в авиатранспортной сфере;
  - поддержка инвестиционных проектов, направленных на реализацию транзитного авиатранспортного потенциала России;
  - развитие современных цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение авиагрузами процедур пересечения границ;
  - формирование условий, стимулирующих проведение регистрации воздушных судов российских авиакомпаний в российском реестре без ухудшения остаточной стоимости зарегистрированных ВС;
  - разработка технико-экономических обоснований использования ввозных таможенных пошлин на ВС, с учетом планов и возможностей российской авиапромышленности по производству конкурентной авиатехники;

- учет при реконструкции аэродромной инфраструктуры требований, предъявляемых к международным запасным аэродромам, в целях рационального расширения их возможного перечня при эксплуатации транзитных авиатрасс;
- учет при модернизации аэронавигационной системы России, системы поиска и спасания специальных требований, предъявляемых к инфраструктуре обслуживания международных авиатрасс в целях повышения качества обслуживания транзитных полетов и расширения перечня международных авиатрасс;
- в сфере морского и внутреннего водного транспорта:*
  - обновление флота под российским флагом в полном соответствии с требованиями международных соглашений и конвенций;
  - повышение престижа российского флага на страховом рынке в целях снижения страховых ставок;
  - упрощение процедуры регистрации судов в реестрах судов Российской Федерации;
  - установление льготных налоговых и таможенных платежей для судовладельцев судов под российским флагом;
  - установление льготных ставок по кредитованию на постройку и (или) покупку судов при условии их регистрации в одном из реестров Российской Федерации;
  - разработка мероприятий по привлечению судов для регистрации под российским флагом в целях увеличения экспорта транспортных услуг;
  - оптимизация работы пунктов пропуска через государственную границу в морских портах с целью сокращения времени стоянки судов в портах;
  - продвижение на международной арене, в рамках ИМО и других международных организаций справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в сфере международного морского судоходства и портовой деятельности;
  - поддержание портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность российских портов;
  - модернизация системы международных соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом;
  - обоснование и реализация комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;
  - интеграция Единой глубоководной системы в систему МТК;
  - реализация Соглашения ЕАЭС о судоходстве;
- в сфере автомобильного транспорта:*
  - создание условий для увеличения объемов и расширения географии экспорта автотранспортных услуг;
  - повышение доли участия российских автотранспортных операторов на рынке международных перевозок с целью достижения паритета;
  - совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных автотранспортных перевозок;
  - создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной автотранспортной техники, соответствующей высоким международным экологическим классам;

- реализация механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские международные автоперевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;
- продвижение в рамках ООН и региональных международных организаций справедливых недискриминационных норм, правил и стандартов в сфере международных автомобильных перевозок;
- создание эффективной многосторонней системы доступа перевозчиков к рынку в рамках реализации Межправительственного соглашения ШОС о создании благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок;
- создание эффективной многосторонней системы доступа перевозчиков к рынку в рамках реализации Межправительственного соглашения ЭСКАТО ООН о развитии международных автомобильных перевозок вдоль сети Азиатских шоссейных дорог;
- содействие реализации потенциала российских транспортных операторов на общем рынке автотранспортных услуг, в том числе путем создания совместных предприятий, расширения работы филиалов и представительств российских транспортных операторов в других государствах-членах ЕАЭС;
- гармонизация требований к квалификации персонала транспортного комплекса и программ подготовки кадров для сферы транспорта с учетом международных стандартов и аналогичных документов, а также участия российских организаций в их разработке.

Корректировка Транспортной стратегии в сфере повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривает актуализацию мероприятий по следующим направлениям.

Актуализация задач Транспортной стратегии, направленных на развитие комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», включая повышение транспортной безопасности, безопасности полетов и судоходства, безопасности судоходных гидротехнических сооружений, безопасности дорожного движения.

Достижение необходимого уровня мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), а также запасов государственного и мобилизационного резервов.

Выполнение российских обязательств в области безопасности мореплавания, предусмотренных документами Международной морской организации, позволит обеспечить эффективную деятельность российского морского транспорта в Мировом океане.

Актуализация мероприятий по обеспечению защиты жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Актуализация мер повышения защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности.

Решение задач и реализации мероприятий в сфере повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривается с ориентацией на достижение следующих показателей:

- сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к 2024 году до 50 %,

ликвидация к 2035 году всех мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети;

- сокращение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения до 4 человек к 2024 году и стремление к нулевой смертности к 2035 году;

- обустройство 100 % автомобильных дорог федерального значения с четырьмя и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения транспортных потоков к 2024 году с удержанием данного показателя на уровне 100 % к 2035 году;

- обустройство 100 % участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением до 2024 года;

- обустройство 100 % участков автомобильных дорог 1 и 2 категории и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением к 2035 году;

- повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2024 году до 22 %, а в 2035 году до 63 %\*;

- развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами к 2025 году до 95 %, а к 2030 году – до 100 %;

- повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства до 66,9 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году\*;

- повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности до 87,7 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году\*;

- повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности до 84 % к 2024 году и до 90 % к 2035 году\*;

- снижение среднего количества совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса до 22,5 штук к 2024 году и до 17,5 штук к 2035 году\*.

В качестве дополнительных обеспечивающих мероприятий в данной сфере целесообразно учесть:

*в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта:*

- внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в т.ч. на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

- реконструкция искусственных сооружений на автомобильных дорогах в соответствии с современными требованиями и передовыми практиками в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- совершенствование системы организации дорожного движения в целях предотвращения ДТП и снижения их тяжести;

- расширение внедрения и развитие ИТС на улично-дорожной сети городов и городских агломераций, а также на федеральных трассах и дорогах регионального значения;

- увеличение протяженности линий освещения автодорог;

- строительство пешеходных переходов в разных уровнях;

\* Достижение показателя к 2024 году возможно при условии выделения финансовых средств федерального бюджета на реализацию мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р.

- обеспечение безопасности движения и перевозок пассажиров в организациях автомобильного и городского наземного электрического транспорта путем установления требований по числу случаев нарушения безопасности при организации конкурсного отбора перевозчиков;
  - увеличение доли контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения;
  - внедрение перспективных технологий и стандартов в области совершенствования систем организации перевозок и организации дорожного движения;
  - введение повсеместно автоматизированного весового контроля на автомобильных дорогах федерального и регионального значения;
  - информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов с использованием технологий глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;
  - совершенствование и реализация системы подготовки и повышения квалификации работников, связанных с повышением уровня безопасности транспортной системы;
  - усиление ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения;
  - внедрение качественных критериев и стандартов в сфере кадрового обеспечения организаций автомобильного и городского наземного электрического транспорта, повышение уровня профессиональной подготовки водителей и машинистов, отвечающей требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, и корректировка с этой целью учебных программ подготовки и повышения квалификации специалистов для нужд отрасли;
  - ужесточение контроля за исполнением нормативных требований по технической и экологической безопасности в сфере автобусных и таксомоторных перевозок, а также в сфере перевозок грузов;
- в сфере железнодорожного транспорта:*
- проведение комплекса мероприятий по развитию и повышению эффективности функционирования многоуровневой системы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта, реализация мер по повышению безопасности функционирования железнодорожных переездов, развитие методов классификации, расследования и учета происшествий на железнодорожном транспорте;
  - оснащение железнодорожных вокзалов и иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, пассажирских вагонов и электропоездов современными средствами обеспечения защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в том числе современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания;
  - обновление и модернизация парка специальных вагонов федеральных органов исполнительной власти и оснащение их навигационной аппаратурой потребителей ГЛОНАСС;
  - повышение уровня технической оснащенности объектов современными и специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности, приведение путей необщего пользования в соответствие с уровнем, необходимым для обеспечения безопасности жизни и здоровья людей;

– внедрение риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности в сфере обеспечения безопасности движения и безопасности на железнодорожных переездах;

*в сфере воздушного транспорта:*

– совершенствование нормативно-правовой базы и организационного взаимодействия государственных и международных контролирующих органов в сфере поддержания летной годности воздушных судов;

– совершенствование методов контроля и управления обеспечением безопасности полетов;

– внедрение нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях;

– оснащение объектов авиатранспортной инфраструктуры и флота воздушных судов современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение их защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в том числе современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания;

– совершенствование систем авиатранспортного надзора и контроля безопасности полетов и безопасности от актов незаконного вмешательства в сфере гражданской авиации;

– развитие инфраструктуры единой системы поиска и спасания, в том числе для проведения авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана;

– обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие и попавших в авиационные происшествия и катастрофы воздушных судов, в том числе в сложных погодных условиях на базе космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS;

– техническое переоснащение аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте;

*в сфере морского и внутреннего водного транспорта:*

– строительство современных многофункциональных аварийно-спасательных судов, в том числе ледового класса;

– приведение в соответствие высоким требованиям транспортной безопасности технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, систем управления движением судов, а также объектов портовой инфраструктуры;

– совершенствование технического оснащения морских судов и объектов портовой инфраструктуры современными средствами безопасности, отвечающими требованиям антитеррористической защищенности объектов (территорий) и учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов портовой инфраструктуры и морского флота;

– внедрение высокотехнологичных систем поиска и спасения экипажей и пассажиров судов, терпящих бедствие;

– совершенствование оснащения и создание пунктов базирования речных аварийно-спасательных служб и дооснащение существующих служб;

– создание и обновление баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС,

перспективных глобальных навигационных спутниковых систем и их функциональных дополнений;

- обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения терпящих бедствие морских и речных судов, в том числе в сложных погодных условиях, с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

- развитие на морском и внутреннем водном транспорте международной космической системы поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ;

- развитие и повышение эффективности функционирования многоуровневой системы обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте; модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния; реконструкция

и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных путях на основе международных стандартов речных информационных служб;

- продвижение стандартов транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте в сотрудничестве с другими государствами и международными организациями;

- совершенствование технического оснащения судов транспортного флота;

- обновление обслуживающего (технического) флота, систем управления движением судов;

- модернизация объектов обеспечения безопасности судоходства;

- внедрение современных технологий и средств обеспечения безопасности объектов организации перевозочного процесса на внутреннем водном транспорте;

- формирование и развитие нормативной базы и стандартов в сфере обеспечения защищенности объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта от актов незаконного вмешательства;

- оснащение подвижного состава и объектов инфраструктуры современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение их защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности, в том числе современными системами видеонаблюдения.

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

Актуализация мероприятий Транспортной стратегии должна быть проведена с учетом основных документов стратегического планирования в области экологии: Климатической доктрины Российской Федерации, утвержденной Распоряжением Президента Российской Федерации от 17 декабря г. 2009 № 861-рп, Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденных Президентом Российской Федерации от 28 апреля 2012 г. № Пр-1102, а также Стратегией экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 г. № 176.

Корректировка мероприятий Транспортной стратегии в данной сфере должна учитывать также следующие документы:

- Федеральный закон от 4 мая 1999 г. № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха»;

- Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»;

- Указ Президента Российской Федерации от 30 сентября 2013 г. № 752 «О сокращении выбросов парниковых газов»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении национального плана мероприятий первого этапа адаптации к изменениям климата на период до 2022 года от 25 декабря 2019 г. № 3183-р;

Постановление Правительства Российской Федерации от 21 сентября 2019 г. № 1228 «О принятии Парижского соглашения»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 9 августа 2013 г. № 681 «О государственном экологическом мониторинге (государственном мониторинге окружающей среды) и государственном фонде данных государственного экологического мониторинга (государственного мониторинга окружающей среды)»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2015 г. № 716-р «Об утверждении Концепции формирования системы мониторинга, отчетности и проверки объема выбросов парниковых газов в Российской Федерации»;

Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 30 июня 2015 г. № 300 «Об утверждении методических указаний и руководства по количественному определению объема выбросов парниковых газов организациями, осуществляющими хозяйственную и иную деятельность в Российской Федерации».

ГОСТ Р 57262-2016/EN 16258:2012 «Экологический менеджмент. Расчет и декларирование энергопотребления и выбросов парниковых газов при предоставлении транспортных услуг»;

Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 1 ноября 2013 г. № 6-р «Об утверждении Порядка организации работ по оценке выбросов от отдельных видов передвижных источников»;

Рекомендации Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) по проведению инвентаризации выбросов парниковых газов;

Приложение VI «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов» к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78);

Том IV «Система компенсации и сокращения выбросов парниковых углерода для международной авиации (Corsia) Приложения 16 «Охрана окружающей среды» к Конвенции о международной гражданской авиации.

Современные вызовы и мировые тенденции, связанные с ужесточением экологических требований, требуют от транспортной отрасли формирования комплекса мероприятий, направленных на существенное снижение выбросов вредных (загрязняющих) веществ, а также адаптацию инфраструктуры транспорта к изменениям климата

Необходимо предусмотреть мероприятия, направленные на обеспечение удовлетворения спроса на оказание транспортных услуг с более низким уровнем воздействия на окружающую среду как на внутреннем, так и на внешних рынках. Это потребует выработки механизмов стимулирования перераспределения пассажиропотоков и грузопотоков на более экологичные способы транспортировки. В сфере развития грузовых перевозок целесообразно учесть особенности изменения структуры грузовой базы и грузопотоков в результате снижения доли ископаемых видов топлива и товаров, при производстве которых не обеспечиваются высокие экологические требования.

Оказание транспортных услуг с учетом сформировавшихся экологических тенденций и необходимости точного соблюдения условий международных документов и соглашений в этой сфере, в частности Парижского соглашения, является вызовом для транспортной отрасли также в части обеспечения ускоренного технологического развития, перехода на использования новых типов двигателей.

В связи с этим, целесообразно обратить особое внимание на меры по мотивированию транспортных предприятий к использованию низкоуглеродных видов топлива, а также обеспечению соблюдения экологических требований на всех стадиях жизненного цикла объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

С другой стороны, усиление негативного влияния изменений климата на объекты транспорта потребуют в будущем от транспортной отрасли реализации мероприятий по адаптации функционирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств к изменившимся климатическим условиям с сохранением требуемых технических и технологических параметров.

Необходимо также учитывать, что сегодня реализация экологической повестки становится инструментом экономического влияния в мире. Существует устойчивая тенденция на расширение использования этого инструмента для обеспечения конкурентоспособности зарубежных транспортных систем, создания барьеров для развития российской транспортной системы и перераспределения мирового рынка транспортных услуг. В настоящее время такие тенденции проявляются в сфере воздушного и морского транспорта.

В связи с этим, целесообразно предусмотреть мероприятия, направленные на предотвращение ограничения деятельности российских транспортных компаний на международных рынках и предотвращения значительного увеличения финансовой нагрузки на них за счет введения международных систем квотирования на всех видах транспорта. Транспортная отрасль должна также предусмотреть меры по повышению уровня качества экологических показателей деятельности российских транспортных компаний в регионах с высокими экологическими требованиями к осуществлению хозяйственной деятельности, в том числе в Арктическом и Балтийском бассейнах.

С учетом данного контекста предусматривается выполнение следующих мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, климат и здоровье человека:

- стимулирование модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленных на снижение их негативного воздействия на окружающую среду;
- мотивация повышения доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий;
- обновление существующего парка автотранспортных средств, моторвагонного подвижного состава путем стимулирования приобретения транспортными операторами техники нового поколения, отвечающей высоким международным экологическим стандартам;
- стимулирование увеличения использования газомоторного топлива: развитие транспортных систем с применением газомоторного топлива, переход к эксплуатации транспортных средств, использующих газомоторное топливо;
- стимулирование развития газозаправочной и электрозарядной инфраструктуры вдоль автодорог федерального значения, а также в городских агломерациях и крупных городах;
- исследование перспектив и планирование перехода к использованию водородного топлива;
- сокращение шума и выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ в городах путем выноса всех видов транзитного грузового движения за пределы городских агломераций, ограничения всех видов грузового движения в городских агломерациях, рационализации маршрутов следования транспортных потоков, в том числе их переключение на внутренний водный транспорт;

- ввод ограничений на использование автотранспортных средств низких экологических классов в городах и городских агломерациях;
- расширение практики внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих сокращение выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ за счет снижения заторов на дорогах и оптимизации скоростного режима движения транспортных потоков. Внедрение информационно-телекоммуникационных систем и технологий, средств связи и телематики, интеллектуальных транспортных систем, «больших баз данных», «открытых баз данных», связанных с мониторингом и регулированием снижения вредных выбросов;
- развитие сервисов интеллектуальной городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) и MaaS (Mobility-as-a-Service), обеспечивающих снижение объемов транспортной работы в городах и как следствие показателей вредных выбросов;
- стимулирование замены автобусов на электробусы в российских городах;
- развитие немоторизованных средств передвижения пассажиров;
- внедрение обучающих программ экономичного и экологичного вождения на автотранспортных предприятиях, в том числе с использованием навигационно-информационных систем мониторинга режима вождения. Внедрение практики экономичного вождения, повышение квалификации водителей и машинистов моторвагонного подвижного состава, внедрение полуавтономных и автономных транспортных средств и моторвагонного подвижного состава;
- создание экономических и правовых условий для переключения пассажиропотоков с личного автотранспорта на системы скоростного рельсового транспорта и скоростные автобусные системы;
- снижение выбросов загрязняющих веществ, а также парниковых газов от личного автотранспорта путем реализации мер в области новой транспортной и градостроительной политики, включенных в Новую двадцатилетнюю программу развития городов, принятую на Международной Конференции по устойчивым городам НАВИТАТ-3 (17-20 октября 2016 г., г. Кито, Эквадор);
- стимулирование совершенствования технологий сбора, хранения и утилизации отходов, в том числе судовых отходов в портах, отработанных шин, сокращения количества не утилизированных отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных и железных дорог, проведение мероприятий по совершенствованию регламентов экологически безопасного обращения с отходами и сокращения их образования, обеспечение экологической безопасности на железнодорожном транспорте;
- оптимизация налогообложения и уровня утилизационных сборов на основе критериев энергоэффективности автотранспортных средств и их экологического воздействия на окружающую среду;
- внедрение механизмов и мер по реализации концепции обеспечения «устойчивой безопасности», а также экологической безопасности функционирования объектов автомобильного и городского наземного электрического транспорта, а также процессов организации перевозок и организации дорожного движения;
- внедрение во всех крупных пассажирских и грузовых автотранспортных предприятиях экоаналитических лабораторий и постов автоматизированного экологического контроля, оснащение их современным аналитическим оборудованием;
- внедрение дорожных знаков, сигналов и оборудования, работающих от автономных солнечных батарей;
- расширение электрифицированных участков железных дорог, развитие энергосберегающих технологий и систем на железнодорожном транспорте;

- модернизация и внедрение нового поколения воздушных судов с более экономичными двигателями, стимулирование авиаперевозчиков к обновлению флота воздушными судами с низким удельным расходом топлива, приходящимся на один приведенный тонно-километр, оснащение аэропортов оборудованием, соответствующим действующим и перспективным международным стандартам по энергоэффективности и экологичности, развитие энергосберегающих технологий и систем в аэропортах;
- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в сфере гражданской авиации;
- развитие системы подготовки и повышения квалификации специалистов по проблемам снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду;
- создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения и утилизации авиационных шин и других отходов, возникающих в результате авиатранспортной деятельности;
- внедрение Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA);
- стимулирование судоходных компаний к обновлению флота судами с низким удельным расходом топлива, гибридными силовыми установками, расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий; внедрение более жестких требований по содержанию серы в судовом топливе, принятых Резолюцией МЕРС.176(58) от 10 октября 2008 г. поправками к Приложению VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЯ 73/78);
- разработка мер стимулирования судовладельцев в целях модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива;
- введение экономических стимулов (снижение портовых сборов) при использовании судами экологически чистых видов топлива;
- стимулирование использования в качестве судового топлива сжиженного природного газа;
- создание в морских портах бункеровочных баз по снабжению судов экологически чистыми видами топлива;
- оснащение морских и речных портов оборудованием, соответствующим действующим и перспективным международным стандартам по энергоэффективности и экологичности;
- разработка мероприятий по предотвращению переноса нежелательных водных организмов с балластными водами судов;
- стимулирование внедрения метода очистки отработавших (выхлопных) газов от высокосернистого дизельного топлива на морском транспорте до норм Приложения VI «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов» Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней;
- применение программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льняных вод станций комплексной очистки судов и нефте-мусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота;
- переход на эксплуатацию двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов;
- обустройство экоаналитических лабораторий и постов автоматизированного экологического контроля, оснащение их современным аналитическим оборудованием во всех морских портах Российской Федерации;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– внедрение речных судов, использующих в качестве топлива сжиженный природный газ;</li> <li>– оснащение морских и речных портов, в первую очередь терминалов для перевалки сыпучих грузов, современными пылегазоулавливающими установками, очистными сооружениями;</li> <li>– усиление контроля за техническим состоянием речных судов по их экологическим показателям;</li> <li>– предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами;</li> <li>– обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов;</li> <li>– создание на всех бассейнах внутренних водных путей современного природоохранного флота;</li> <li>– оснащение речных портов средствами для защиты окружающей среды, экоаналитическими лабораториями и постами автоматизированного экологического контроля;</li> <li>– проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях;</li> <li>– развитие новых технологий и систем цифровизации транспортно-логистических процессов на внутреннем водном транспорте с использованием цифровых информационно-навигационных сервисов;</li> <li>– создание общепромышленной системы мониторинга выбросов парниковых газов на всех видах транспорта.</li> </ul> <p>В результате реализации комплекса мероприятий, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду, климат и здоровье человека, предусматривается снижение объемов выбросов углекислого газа на один приведенный т-км от передвижных источников к уровню 2018 года до 98,8 % к 2024 году и до 93,7 % к 2035 году.</p>
4.4	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></b></p> <p>В настоящее время в Транспортной стратегии показатели и индикаторы разбиты на два блока: первый блок описывает показатели фактических и прогнозных объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота (Приложения 1 и 2 к Транспортной стратегии), а второй блок – это блок целевых индикаторов Транспортной стратегии (Приложение 3), описывающих целевые параметры развития транспортной системы по периодам реализации стратегии. При актуализации Транспортной стратегии необходимо учесть, что между блоком показателей и блоком индикаторов существует тесная связь. Показатели прогнозных объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота описывают прогнозный спрос экономики и населения на услуги транспорта, а целевые индикаторы стратегии отражают уровень развития транспортной системы, который должен быть обеспечен, чтобы удовлетворить этот спрос при реализации стратегии. В связи с этим, при формировании предложений по актуализации Транспортной стратегии показателей и индикаторов предусматривается сначала построение прогноза потребностей секторов экономики и населения в объемах перевозок грузов и пассажиров, а также грузооборота и пассажирооборота в соответствии с актуальными параметрами прогноза Минэкономразвития России по социально-экономическому развитию страны, а также в соответствии с актуальными прогнозами и стратегиями развития отраслей промышленности, а затем на этой основе формирование предложений по сбалансированному развитию всех элементов транспортной инфраструктуры</p>

для обеспечения необходимых объемов перевозок и определение соответствующих значений основных целевых индикаторов развития транспортной системы.

Прогнозные объемы перевозок должны формироваться в разрезе видов транспорта, основных позиций номенклатуры грузов, видов перевозок, как грузовых, так и пассажирских, а также по основным направлениям или корреспонденциям этих перевозок. Такая информация должна формироваться и постоянно обновляться в процессе реализации стратегии в рамках построения и актуализации транспортно-экономического баланса Российской Федерации.

Прогнозные показатели объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота должны быть сформированы в соответствии со сценарными условиями социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года. Таким образом, с учетом скорректированного прогноза социального-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период до 2035 года будет актуализирована информация, касающаяся прогноза и сценарных вариантов социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации, а также прогнозных оценок объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2035 года.

В актуализированной Транспортной стратегии целесообразно выделить интегральные целевые индикаторы, отражающие общие ключевые показатели эффективности развития транспортной системы:

- 1) удовлетворенность основных бенефициаров (населения, субъектов экономики, государства) результатами развития транспортной системы;
- 2) эффективность обеспечения мобильности населения, включая
  - динамику себестоимости перевозки на одного пассажира;
  - скорость или время перевозки пассажиров по ключевым корреспонденциям (маршрутам) с учетом объемов этих перевозок;
- 3) эффективность перевозки грузов, включая
  - динамику себестоимости перевозки на тонну груза;
  - скорость или время перевозки по ключевым направлениям (маршрутам) с учетом объемов этих перевозок;
- 4) состояние инфраструктуры, включая:
  - уровень соответствия транспортной инфраструктуры нормативным требованиям;
  - расходы на поддержание инфраструктуры в нормативном состоянии.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по цели Транспортной стратегии, направленной на «Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий» предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

По задаче, направленной на «Формирование единой опорной транспортной сети».

Данная задача обеспечивает повышение пространственной связанности территорий за счет оптимального развития (создания новых участков и узлов) единой опорной сети магистральной транспортной инфраструктуры, а также связанных с ней региональных и местных транспортных коммуникаций, оказывающих наибольшее влияние на обеспечение связанности территорий. Задача предусматривает также реконструкцию участков и узлов единой опорной транспортной сети в целях снятия ее ограничений, устранения узких мест, повышения пропускной способности и скорости транспортных потоков. Реконструкция и развитие единой опорной транспортной сети направлены на повышение транспортной доступности территорий для населения и субъектов

экономики, то есть обеспечивают снижение времени, необходимого для перемещения пассажиров и грузов между различными территориями и внутри них.

Развитие единой опорной транспортной сети является приоритетной мерой формирования эффективной сбалансированной транспортной инфраструктуры России и основным механизмом обеспечения экономической и социальной связанности территорий страны, повышения их транспортной доступности друг к другу и к зарубежным рынкам.

Индикаторы:

Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог федерального значения (нарастающим итогом)\*:

- ввод новых участков\*;
- ввод реконструируемых участков\*;

Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (нарастающим итогом)\*:

- ввод новых участков\*;
- ввод реконструируемых участков\*;

Количество (протяженность) построенных и реконструированных автодорожных искусственных сооружений (мостов, путепроводов, эстакад) на автомобильных дорогах федерального и регионального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи (нарастающим итогом);

Количество ликвидированных одноуровневых пересечений автомобильных дорог и железных дорог;

Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог федерального значения с привлечением внебюджетного финансирования (нарастающим итогом);

Индекс протяженности: автомагистралей и скоростных автодорог (2-ДГ);

Доля протяженности построенных и реконструированных автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытием в общей протяженности построенных и реконструированных автомобильных дорог с твердым покрытием;

Доля сельских населенных пунктов с населением свыше 100 человек, обеспеченных автотранспортной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в общем количестве сельских населенных пунктов (нарастающим итогом с 2018 года)\*;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки;

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонны;

Количество построенных и реконструированных транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог;

Количество построенных и реконструированных транспортных развязок в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2019 года);

Протяженность сети высокоскоростных железнодорожных магистралей;

Суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей;

Суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна;

Суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна;

Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции (строительства) взлетно-посадочных полос\*;

Количество реконструированных (построенных) вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры;

Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов (нарастающим итогом от общей протяженности внутренних водных путей);

Протяженность водных путей с освещаемой и светоотражающей обстановкой (нарастающим итогом от общей протяженности внутренних водных путей);

Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности:

- внутренним водным транспортом\*;
- морским транспортом\*;

Индекс качества транспортной инфраструктуры к уровню 2017 года.

По задаче, направленной на «Приведение транспортной инфраструктуры в соответствие нормативным требованиям и обеспечение ее долговременной устойчивости».

Данная задача предусматривает повышение доли автомобильных дорог, искусственных сооружений и участков улично-дорожной сети, соответствующих нормативным требованиям, а также приведение в нормативное состояние других объектов транспортной инфраструктуры всех видов транспорта. Для обеспечения долговременной устойчивости объектов транспортной инфраструктуры предусматривается использование новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений в сфере реконструкции и развития транспортной инфраструктуры.

Индикаторы:

Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям;

Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии;

Протяженность автомобильных дорог, введенных в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта;

Количество (протяженность) автодорожных искусственных сооружений (мостов, путепроводов, эстакад) на автомобильных дорогах федерального значения, введенных в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта (нарастающим итогом);

Количество (протяженность) автодорожных искусственных сооружений (мостов, путепроводов, эстакад) на автомобильных дорогах федерального и регионального или межмуниципального, местного значения, введенных в эксплуатацию после капитального ремонта и ремонта (нарастающим итогом);

Количество созданных автоматических ПВГК на федеральных дорогах (БКАД).

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по цели Транспортной стратегии, направленной на «Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма» предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

По задаче, направленной на «Повышение доступности и качества транспортных услуг для всех групп населения».

Данная задача предполагает полное удовлетворение транспортного спроса населения на безопасные, доступные по цене и месту предоставления транспортные

услуги высокого качества. За счет решения данной задачи в приоритетном порядке должно быть обеспечено повышение качества жизни населения в части, зависящей от транспорта, в том числе для лиц с ограниченными физическими возможностями. Задача предусматривает оптимальное развитие инфраструктуры всех видов пассажирского транспорта, развитие региональных и местных авиаперевозок, развитие и повышение привлекательности транспорта общего пользования для населения, повышение его скорости и предсказуемости движения, совершенствование маршрутной сети, периодичности и графиков транспортного обслуживания, инфраструктуры транспортно-пересадочных узлов для мультимодальных перевозок, обновление и повышение комфортности подвижного состава, а также содействие укреплению здоровья нации за счет развития инфраструктуры немоторизованной мобильности (велосипедного движения).

Индикаторы:

Транспортная подвижность населения, всего;

Транспортная подвижность населения\* на транспорте общего пользования, всего, в том числе:

- на железнодорожном транспорте;\*
- на автомобильном транспорте;\*
- на воздушном транспорте;\*
- на внутреннем водном транспорте;\*
- на морском транспорте;\*

Доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов) минуя г. Москву в общем количестве внутренних регулярных маршрутов;

Авиационная подвижность населения\*;

Доля перевозок пассажиров на внутренних региональных авиалиниях, за исключением маршрутов, пунктом назначения/отправки которых является город Москва;\*

Количество субсидируемых региональных маршрутов внутренних воздушных линий;

Протяженность построенных и реконструированных велосипедных дорожек;

Доля транспортных средств, соответствующих требованиям доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения:

- автобусов;
- троллейбусов;
- трамваев;
- судов морского и внутреннего водного транспорта.

По задаче, направленной на «Транспортное обеспечение внутреннего туризма».

Данная задача направлена на обеспечение транспортной доступности основных зон туристического притяжения, развитие маршрутов мультимодальных пассажирских перевозок, в том числе с применением технологии «единого» билета и других цифровых сервисов для пассажиров и перевозчиков. Повышение доступности российского туристического продукта позволит удовлетворить потребности населения в активном и полноценном отдыхе, улучшить здоровье граждан, а также будет способствовать развитию экспортного потенциала туристических услуг.

Индикаторы:

Пассажирооборот туристско-экскурсионных автобусов;

Сокращение времени в пути следования по железнодорожному маршруту Москва-Адлер;

Сокращение времени в пути следования по железнодорожному маршруту Москва-Керчь (Севастополь);

Количество перевезенных пассажиров через Крымский мост и аэропорты Крымского полуострова.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по цели Транспортной стратегии, направленной на «Увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий» предлагается использовать следующие целевые индикаторы:

По задаче, направленной на «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры и увеличение объемов мультимодальных перевозок грузов».

Данная задача направлена на повышение доступности, производительности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок, обеспечение своевременности, предсказуемости, регулярности и надежности транспортного обслуживания в грузовом сообщении всеми видами транспорта, что в итоге обеспечит снижение транспортных издержек в экономике и достижение конкурентных цен на продукцию российских предприятий на рынках зарубежных стран, прежде всего обрабатывающей промышленности и агропромышленного комплекса, высокопроизводительных несырьевых экспортно-ориентированных секторов.

Предусматривается развитие транспортно-логистической инфраструктуры и внедрение новейших технологий для осуществления мультимодальных перевозок грузов, развитие контейнерных перевозок, создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров, обеспечивающих перевозки грузов по расписанию, строительство (модернизация) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, развитие портов и подходов к ним, развитие международных транспортных коридоров с внедрением цифровых технологий оформления, сопровождения, планирования и управления мультимодальными перевозками. На основе комплекса этих мер предусматривается повышение конкурентоспособности российской транспортной системы на рынках зарубежных стран, развитие транзитных перевозок и экспорта транспортных услуг.

Индикаторы:

- производственная мощность морских портов (нарастающим итогом);
- объем перевалки грузов морскими портами\*;
- объем перевалки грузов речными портами\*;
- суммарная мощность федеральной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- место Российской Федерации в рейтинге стран по индексу грузовой логистики (Logistics Performance Index);
- доля внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом;
- объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути;
- объем перевозок транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом;
- перевалка транзитных грузов в российских морских портах\*;
- доля грузов в контейнерах от объема перевалки транзитных грузов в российских морских портах;
- перевалка транзитных грузов в российских речных портах\*;
- объем транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом\*;
- ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- объем экспорта услуг транспортного комплекса;
- рост экспорта услуг от транзитных перевозок;
- доля участия российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов.

По задаче, направленной на «Повышение производительности, скорости и надежности доставки грузов».

Данная задача предусматривает повышение скорости, ритмичности и устойчивости (точности) работы транспортно-логистических систем по срокам доставки грузов, обеспечение доставки грузов «точно в срок» и «от двери до двери», развитие скоростных транспортно-технологических систем перевозок. Результатом должно стать повышение коммерческой скорости товародвижения и надежности доставки грузов, в том числе в транзитном сообщении. За счет эффективных технологий планирования, контроля и управления транспортно-логистическими процессами с применением цифровизации должно быть обеспечено повышение производительности транспортных систем, снижение простоев и холостых пробегов, максимальное использование грузоподъемности транспортных средств. Важную роль в решении данной задачи наряду с обновлением транспортных средств и развитием технологий мультимодальных перевозок (задача 3.1) будет иметь цифровизация (задача 4.2), внедрение современных технологий и сервисов на основе электронных накладных и электронного документооборота в комбинированных перевозках, применение электронных систем контроля сохранности и прослеживания грузов с использованием ГЛОНАСС.

Индикаторы:

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай»;

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Север-Юг»;

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад – Восток»;

Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженых вагонах на железнодорожном транспорте:

- в том числе, контейнеров\*;
- маршрутных отправок\*;

Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока;

Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте\*;

Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте\*;

Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на автомобильном транспорте;

Доля контейнерных грузов в общем объеме перевалки грузов в морских портах;

Доля контейнерных грузов в общем объеме перевалки грузов в речных портах;

Коэффициент использования парка грузовых автомобилей;

Средний возраст грузовых транспортных средств, в том числе:

- вагонов\*;
- локомотивов\*;
- морских судов под российским флагом\*;
- речных судов\*;

Коэффициент использования пробега грузовых автомобилей.

При корректировке перечня и состава целевых индикаторов по цели Транспортной стратегии «Цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий»:

По задаче «Цифровая трансформация отрасли».

Данная задача предусматривает внедрение цифровых технологий в сфере государственного управления и оказания государственных услуг в транспортной отрасли. На транспорте общего пользования предусматривается широкое развитие

цифровых технологий, включая создание единых электронных систем продажи билетов и оплаты проезда на нескольких видах транспорта, введение универсального мультимодального билета для внутреннего сообщения, а также для международного сообщения, развитие электронных цифровых сервисов в сфере пассажирских перевозок, цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов «мобильность как услуга», «транспорт как услуга».

Предусматривается расширение внедрения интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в городских агломерациях, на федеральных трассах создание цифровой инфраструктуры беспилотного движения, в том числе на автомобильных дорогах и инфраструктуры для организации движения беспилотных летательных аппаратов.

В сфере грузовых перевозок предусматривается создание и обеспечение функционирования цифровой транспортно-логистической среды, включая развитие цифровых сервисов для организации грузовых перевозок, внедрение электронных перевозочных документов, безбумажного оформления мультимодальных перевозок, создание цифровой среды международных транспортных коридоров, развитие цифровых транспортно-таможенных технологий и информационных систем, сокращающих время на прохождение грузами процедур пересечения границ, создание электронных систем контроля и прослеживаемости грузов с использованием спутниковой навигации и средств автоматического съема информации, внедрение сервисов покупки и продажи транспортно-логистических услуг, создание цифровых агрегаторов грузоперевозок. Это предусматривает разработку и внедрение цифровой платформы транспортного комплекса (ЦПТК), развитие сетей связи на объектах транспортной инфраструктуры, создание в крупных транспортно-логистических центрах, морских и речных портах информационно-управляющих логистических систем, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов мультимодальных перевозок с использованием средств цифровизации.

При этом цифровизация является приоритетным направлением развития систем оказания услуг на транспорте, а также драйвером создания нового поколения систем планирования, мониторинга, контроля и управления в транспортной отрасли.

Индикаторы:

Прирост количества уникальных пользователей АСУ ТК;

Объем информации о состоянии и развития транспортного комплекса Российской Федерации (большие данные), обрабатываемый в АСУ ТК;

Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

Пропускная способность морских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

Повышение уровня защищенности (доли) объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности:

- на воздушном транспорте\*;
- на водном транспорте\*;
- на железнодорожном транспорте\*;
- в дорожном хозяйстве\*;
- на метрополитене\*;

Увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации к уровню 2019 года.

По задаче, направленной на «Повышение уровня технологического развития транспортного комплекса».

Данная задача предусматривает развитие и применение наилучших доступных технологий в сферах реконструкции и развития транспортной инфраструктуры, осуществления пассажирских и грузовых перевозок, транспортной логистики, энергосбережения и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека. Предусматривается внедрение ВИМ-технологий и технологий «цифровых двойников» при проектировании, реконструкции и развитии объектов транспортной инфраструктуры. Важным условием повышения уровня технологического развития транспортного комплекса является развитие транспортного образования и науки, обеспечение подготовки высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли, в том числе для цифровизации транспорта и работы в цифровой среде, создания, адаптации и внедрения новых технологий.

Индикаторы:

Доля объектов в дорожной отрасли, на которых предусматривается использование новых и наилучших технологий, включенных Реестр;

Доля контрактов жизненного цикла, предусматривающих выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения;

Внутренние затраты на исследования и разработки, в процентах от валового внутреннего продукта;

Индекс производительности труда (к уровню 2020 года);

Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения (с 2020 года), в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог (до 2024 года в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»).

*\*Индикаторы, рассчитываемые с квартальной периодичностью.*

## 5. Сведения о достижении целевых значений показателей за отчетный период

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
5.1	Основные показатели транспортного комплекса				
	Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры				
	1.1 Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность:				
	1.1.2 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, %	21,62	27,4/27,0	20,32	
	1.1.3 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %	2,19	3,5/2,8	1,93	
	1.1.4 Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	50,38	53,0/0,7	50,53	
	1.1.4.1 Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России, %	75,0	20/10,8	75,0	
	1.1.5 Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях, %	65,28	62,0/50,0	71,92	
1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 г.), км	527,6	2173,2/2574,0	527,6		

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
1.3 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 г.)					
	1.3.1 федерального значения, тыс. км	3,72	8,3/9,6	4,38	
	1.3.1.1 ввод новых участков, тыс. км	1,70	3,0/3,4	2,22	
	1.3.1.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	2,02	5,3/6,2	2,16	
	1.3.2 регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета), тыс. км	12,027	16,6/24,4	12,862	
	1.3.2.1 ввод новых участков, тыс. км	6,854	2,7/8,3	7,279	
	1.3.2.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	5,173	13,9/16,1	5,583	
	1.4.1 Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года)	1250,0	2499,0/3044,0	1250,0	
	1.4.2 Ввод в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2011 года), км	0	0/1462,0	0	
	1.4.3 Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км	1495,6	1968,3/5064,0	1871,2	
	1.5 Мощность морских портов, млн тонн в год	1147,1	1168,0/1371,0	1209,8	
	1.6 Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	34,0	143,0/151,0	37,0	
	1.7 Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	0	15,0/23,0	1	
1.8 Густота транспортной сети (общего пользования)					
	1.8.1 железные дороги, км/тыс. км <sup>2</sup>	5,05	5,2/5,4	5,1	
	1.8.2 автомобильные дороги, км/тыс. км <sup>2</sup>	90,1	53,4/68,3	90,7	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	1.9. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего, тыс. км	1542,17	1292,0/1299,9	1553,7	
	1.9.1 Протяженность автомобильных дорог общего федерального значения, тыс. км	57,26	54,8/57,1	60,4	
	1.9.2 Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, тыс. км	508,2	497,2/502,8	505,5	
	1.9.3 Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе местного значения, тыс. км	976,71	740,0/740,0	987,8	
	1.10 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %	12,59	7,7/10,1	12,49	
	1.11 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования:				
	1.11.1 федерального значения, %	85,78	85,1/98,9	84,65	
	1.11.2 регионального или межмуниципального значения, %	44,2	36,0/38,0	45,8	
	1.12 Перевалка грузов портами России:				
	1.12.1 морскими портами, млн тонн в год	840,3	879,0/881,5	820,9	
	1.12.2 речными портами, млн тонн в год	126,5	164,4/252,0	123,6	
	1.13 Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км	101,6	101,7/101,6	101,6	
	в том числе:				
	1.13.1 с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км	50,1	46,4/67,0	50,2	
	1.13.2 с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км	38,4	35,7/67,0	38,9	
	1.14.2 Доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн человек), оснащенных интеллектуальными	100,0	46,0/69,0	100,0	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации, %				
	Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны*				
	2.1.1 Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км в сутки	372,3	260,0/290,0	404,5	
	2.2 Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:				
	2.2.1 железнодорожный, %	98,4	85,0/90,0	99,2	
	2.3 Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн тонн	31,53	63,7/65,0	32,978	
	2.4 Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта:				
	2.4.1 железнодорожный (без учета контрейлерных перевозок), %	3,7	5,0/5,6	4,5	
	2.4.2 автомобильный транспорт, %	2,76	2,0/2,4	2,57	
	2.5.1 Производительность труда на транспорте, тыс. приведенных т-км на 1 человека в год	1791,4	2205,0/2469,0	1666,8	
	2.5.2 Производительность труда на транспорте, тыс. рублей на 1 человека в год	3107,4	3025,0/3781,0	2752,0	
	2.6 Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего, км в сутки	372,3	310,0/319,0	401,5	
	в том числе:				
	2.6.1 контейнеров, км в сутки	497,4	475,0/600,0	570,1	
	2.6.2 контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки	812,5	900,0/1000,0	928,8	
	2.6.3 маршрутных отправок, км в сутки	521,8	419,0/420,0	567,5	
	2.7.1 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом, млн тонн	18,45	20,0/26,0	17,56	
	2.7.2 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к	8,03	7,0/7,0	8,41	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	ним местности морским транспортом, млн тонн				
2.8 Средний возраст грузовых транспортных средств:					
	2.8.1 вагонов, лет	12,3	23,5/19,6	12,4	
	2.8.2 локомотивов, лет	24,43	27,4/24,9	25,67	
	2.8.3 автотранспортных средств общего пользования, лет	21,2	10,2/9,5	21,6	
	2.8.4 морских судов под российским флагом, лет	30,0	18,0/17,5	31,0	
	2.8.5 речных судов, лет	40,0	34,1/31,6	41,0	
	2.9 Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего, %	46,4	50,0/100,0	53,9	
	2.9.1 в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн, %	59,4	80,0/100,0	69,9	
Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами					
	3.1 Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год	8600,0	9746,0/10446,0	6200,0	
	3.1.1 на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	5171,8	6306,0/6647,0	4285,0	
	3.1.1.1 в том числе общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год	830,0	1083,0/1131,0	549,9	
	3.1.2 на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	908,7	1200,0/1200,0	534,5	
	3.1.3 на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	2203,1	1454,0/2102,0	1049,7	
	3.1.4 на метро, пасс.-км на 1 человека в год	309,0	379,0/390,0	291,2	
	3.1.5 на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	58,94	99,0/101,0	37,76	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	3.1.6 на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	3,77	5,0/5,0	1,59	
	3.1.7 на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	0,368	0,7/0,7	0,21	
	3.2 Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	0,42	0,42/0,41	0,123	
	3.3 Авиационная подвижность населения, число отправок пассажиров на чел. в год	0,87	0,73/0,79	0,47	
	3.4 Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %	49,5	46,0/47,2	39,8	
	3.5 Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %	123,1	119,7/144,9	91,6	
	3.6 Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, %	23,6	12,0/20,0	25,7	
	3.7 Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	3221,0	2646,0/2746,0	3470,0	
	3.9 Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие	27,1	32,0/32,0	33,3	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, %				
3.10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:					
3.11.					
3.10.1	пассажирских вагонов, лет	17,4	17,0/17,0	17,6	
3.10.2	моторвагонного подвижного состава, лет	18,8	14,0/14,0	18,8	
3.10.3	локомотивов, лет	18,2	20,7/19,7	17,8	
3.10.4	автобусов, лет	16,5	9,0/8,5	16,6	
3.10.5	самолетов, лет	16,1	12,0/12,0	14,5	
3.10.6	морских судов, лет	30,0	25,8/25,0	30,0	
3.10.7	речных судов, лет	40,0	36,0/33,3	40,0	
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны					
4.1	Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США	17,5	31,0/31,0	13,19	
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн тонн	23,94	40,5/60,0	23,1	
4.2.1.1	из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте	618,2	820,0/1130,0	830,9	
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, млн тонн	1,56	1,7/2,5	2,03	
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн тонн	25,5	42,7/62,5	25,1	
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн тонн	67,2	78,5/79,4	61,7	
4.4	Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом	9,0	11,5/11,9	7,8	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	4.5 Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали, млн тонн	0,07	4,7/13,5	0,07	
	4.6 Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %	45,1	47,0/50,0	46,1	
	4.7 Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн тонн	22,4	23,8/24,8	23,1	
	4.7.1 в том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом, млн тонн	9,19	11,2/12,0	8,75	
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы					
5.1 Уровень безопасности на транспорте:					
	5.1.1 социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения	11,5	13,9/9,9	11,05	
	5.1.3 снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 г., %	61,9	83,7/71,7	56,5	
5.1.4 доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности:*					
	5.1.4.1 по воздушному транспорту, %	31,15	75,0/100,0	32,23	
	5.1.4.2 по морскому транспорту, %	31,87	42,0/50,0	37,84	
	5.1.4.3 по внутреннему водному транспорту, %	31,87	73,0/86,0	37,84	
	5.1.4.4 по железнодорожному транспорту, %	11,7	6,0/6,5	12,89	
	5.1.4.5 по дорожному хозяйству, %	27,49	93,5/97,0	36,68	
	5.1.4.6 по метрополитену, %	77,0	75,0/87,0	20,0	
	5.3 Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с	365,0	148,0/241,0	462,0	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	2011 года нарастающим итогом), единиц				
	5.4 Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км	7491,1	3602,0/3652,0	9297,9	
	5.5 Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %	8,1	12,9/8,9	8,4	
	5.6 Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на 1 полет) по отношению к уровню 2010 года, %	29,76	92,0/81,0	80,07	
	5.7 Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года, тыс. часов	173,6	98,0/102,4	169,0	
	5.8 Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %	78,0	100,0/100,0	78,0	
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду					
6.1 Объем выбросов CO <sub>2</sub> на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 г.)					
	6.1.2 железнодорожный транспорт, %	80,7	67,0/64,0	80,3	
	6.1.3 воздушный транспорт, %	61,85	90,0/87,0	79,0	
6.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 г.)					
	6.2.1 автомобильный транспорт, %	34,4	76,0/73,0	34,99	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	6.2.2 железнодорожный транспорт, %	59,9	70,0/67,0	57,9	
	6.3 Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, %	6,42	17,0/20,0	7,0	
	6.3.1 в том числе доля газомоторного топлива, %	4,85	14,0/17,0	5,99	
	6.4 Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств, %	16,53	26,0/29,0	15,93	
	6.5 Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 г.)				
	6.5.1 автомобильный транспорт, %	89,28	94,0/90,0	88,43	
	6.5.2 железнодорожный транспорт, %	84,9	94,0/90,4	86,39	
	6.5.3 воздушный транспорт, %	71,4	90,0/87,0	77,1	
	6.6 Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте, %	65,0	72,0/75,0	66,0	
	6.7 Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта				
	6.7.2 железнодорожный транспорт, %	67,0	62,0/64,0	67,0	
	В Приложении 2 представлены также значения основных объемных показателей перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2016–2018 годах.				
5.2	Динамика показателей, характеризующих место сферы/отрасли экономики России в мире (например, объемы выпуска товаров, работ, услуг в целом по миру; доля товаров, работ, услуг российского происхождения в мировом объеме)				Характеристики показателей приведены в Приложении 3.
5.3	Показатели, характеризующие технологическое развитие сферы/отрасли экономики (например, объем инновационных товаров, работ, услуг, их удельный вес в общем объеме товаров, работ,				

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	услуг; производительность труда; экологические показатели сферы/отрасли экономики – объемы выбросов загрязнений, объемы отходов)				
	6.1.2 Объем выбросов CO <sub>2</sub> на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту, %	80,7	67,0/64,0	80,3	
	6.1.3 Объем выбросов CO <sub>2</sub> на один приведенный т-км по воздушному транспорту, %	61,85	90,0/87,0	79,0	
	6.2.1 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту, %	34,4	76,0/73,0	34,99	
	6.2.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту, %	59,9	70,0/67,0	57,9	

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

6. Данные об использованных бюджетных ассигнованиях на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии (тыс. рублей)

№ п/п	Содержание раздела
	<p>Финансирование транспортного комплекса за счет средств федерального бюджета в 2020 году осуществлялось на основании Федерального закона от 2 декабря 2019 г. № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» в соответствии с росписью расходов федерального бюджета и лимитами бюджетных обязательств. Объем бюджетных ассигнований был выделен Министерству транспорта Российской Федерации и подведомственным ему федеральной службе, и федеральным агентствам на 2020 год в размере 1216,1 млрд рублей. Кассовые расходы составили 1204,41 млрд рублей или 99,0 % от доведенных объемов. Министерство транспорта Российской Федерации является ответственным исполнителем государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596. Объем финансирования из федерального бюджета в рамках государственной программы «РТС» в 2020 году составил 1131,5 млрд рублей (99,3 % от предусмотренного объема на 2020 год), или 93,9 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта за отчетный год. В 2020 году исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках и 16 государственных программ Российской Федерации, в том числе: «Развитие здравоохранения», «Развитие образования», «Социальная поддержка граждан», «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя», «Социально-экономическое развитие Калининградской области», «Развитие внешнеэкономической деятельности» и других программ, а также федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года».</p> <p>В рамках государственной программы «РТС», финансировались как федеральные и ведомственные проекты, так и ведомственные целевые программы. В том числе на проектную часть ГП за 2020 год кассовое исполнение составило 517,9 млрд рублей (45,8 % бюджетных расходов за отчетный период, 99,1 % от предусмотренного лимита на 2020 год), на процессную часть – 613,60 млрд рублей (54,2 % бюджетных расходов за отчетный период, 99,4 % от предусмотренного лимита на 2020 год).</p> <p>В проектную часть государственной программы «РТС», входят федеральные и ведомственные проекты, которые отобраны в соответствии с их значимостью для достижения целей. Наиболее крупными из которых являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 9 федеральных проектов, входящих в Транспортную часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, кассовое исполнение которых составило в 2020 году 349,36 млрд рублей. Это составляет 99,4 % от предусмотренного объема на 2020 год или 30,8 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;</li> <li>– национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в составе 3 федеральных проектов, кассовое исполнение которых составило в отчетном периоде 144,4 млрд рублей (98,8 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 12,8 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;</li> </ul>

– 5 ведомственных проектов, кассовое исполнение которых составило 24,14 млрд рублей (97,7 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 2,13 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС».

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

– ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения», кассовое исполнение которой составило в 2020 году было 328,19 млрд рублей (99,7 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 29 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;

– ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», кассовое исполнение которой составило 55,14 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 4,9 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;

– ВЦП «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», кассовое исполнение которой составило 78,13 млрд рублей (98,2 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 6,9 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;

– ВЦП «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования ГК «Российские автомобильные дороги», кассовое исполнение которой составило 37,76 млрд рублей (99,9 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 3,3 % от фактических бюджетных расходов на государственную программу «РТС»;

В рамках других государственных программ Российской Федерации в отчетный период 2020 года на выполнение мероприятий сферы транспорта кассовое исполнение составило 72,93 млрд рублей (95,7 % от предусмотренного объема на 2020 год) или 6,1 % от всего бюджетного финансирования в сфере транспорта за отчетный период.

В 2020 году на 100 % использованы средства от предусмотренного объема бюджетных ассигнований по следующим ВЦП: «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта», «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях», «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути», «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений», «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства», «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», а также средства на мероприятия сферы транспорта в государственных программах «Развитие образования», «Развитие культуры и туризма», «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», «Обеспечение государственной безопасности», «Доступная среда в части мероприятий по совершенствованию системы комплексной реабилитации инвалидов», «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» в части мероприятий ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

В отчетный период 2020 года в неполной мере осуществлялось кассовое исполнение предусмотренных объемов следующих ведомственных проектов:

«Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации» (22,1 %), «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» (39,6 %), а также мероприятий транспортной части ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года» (56,1 %).

В результате выполнения в 2020 году федеральных проектов, входящих в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2017 г. составил 104,2 %.

В соответствии с Федеральным законом от 8 декабря 2020 г. № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» объем финансирования бюджетных расходов в сфере транспорта составит в 2021 году 1022,3 млрд рублей.

Исполнение федерального бюджета будет осуществляться в рамках государственных программ Российской Федерации. Министерство транспорта Российской Федерации является ответственным исполнителем государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596. Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации и находящиеся в его ведении федеральная служба и федеральные агентства в 2021 году являются соисполнителями или участниками еще 11 государственных программ.

Таблица 6.1  
Бюджетное финансирование в сфере транспорта в 2020 году  
(млн рублей)

Наименование расходов	Предусмотрено в 2020 году (в соответствии со сводной бюджетной росписью на конец 2020 года)	Кассовое исполнение за январь- декабрь 2020 года
Всего:	1 216 138,1	1 204 408,6
Государственная программа «Развитие транспортной системы»	1 139 924,6	1 131 507,7
<b>ПРОЦЕССНАЯ ЧАСТЬ</b>	617 518,6	613 598,6
Ведомственные целевые программы	568 048,1	564 504,0
Ведомственная целевая программа «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»	1 802,1	1 564,2
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	2 243,0	2 222,0
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»	21,9	21,9
Ведомственная целевая программа «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	24 823,4	24 424,7
Ведомственная целевая программа «Сохранение	4 697,6	4 697,6

(развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»		
Ведомственная целевая программа «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	1 198,0	1 189,7
Ведомственная целевая программа «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них»	1 180,2	1 164,0
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	51,0	51,0
Ведомственная целевая программа «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	329 021,8	328 193,0
Ведомственная целевая программа «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	79 601,5	78 134,3
Ведомственная целевая программа «Доверительное управления федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги»	37 784,3	37 762,1
Ведомственная целевая программа «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	55 138,6	55 138,6
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации программы «Дорожное хозяйство»	28 619,8	28 094,7
Ведомственная целевая программа «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	747,4	747,4
Ведомственная целевая программа «Навигационно-	48,5	48,5

гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»		
Ведомственная целевая программа «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	793,6	793,6
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	275,3	258,6
Отдельные мероприятия	49 470,5	49 094,6
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	7 251,3	7 214,8
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	319,3	303,1
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	1 802,9	1 725,7
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	593,1	585,4
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	5 121,7	5 106,7
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	1 869,0	1 824,6
Основное мероприятие «Мероприятие, направленное на проведение аварийно-восстановительных работ и иных мероприятий, связанных с ликвидацией последствий стихийных бедствий и других чрезвычайных ситуаций»	32 505,0	32 342,8
Субвенции на осуществление переданных полномочий Российской Федерации по федеральному государственному контролю за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта (межбюджетные трансферты)	8,2	8,0
<b>ПРОЕКТНАЯ ЧАСТЬ</b>	<b>522 406,0</b>	<b>517 898,7</b>
Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»	146 122,7	144 398,3
Федеральный проект «Дорожная сеть»	134 877,5	133 281,0
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	20,0	20,0
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	11 225,3	11 097,3
Национальный проект «Транспортная часть комплексного плана	351 578,2	349 363,5

модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»		
Федеральный проект «Европа – Западный Китай»	40 494,5	40 153,4
Федеральный проект «Морские порты России»	31 186,2	31 142,3
Федеральный проект «Северный морской путь»	1 447,4	1 447,4
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	2 164,3	2 091,2
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»	84,0	0,0
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»	221 808,2	220 974,5
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	28 481,6	27 738,3
Федеральный проект «Внутренние водные пути»	25 911,8	25 816,3
Ведомственные проекты	24 705,1	24 136,9
Ведомственный проект «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	17 868,8	17 733,1
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	4 433,9	4 269,2
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	2 020,8	2 020,8
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	168,8	66,8
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	212,8	47,1
Другие государственные программы	76 213,5	72 932,2
Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»	223,1	223,1
Государственная программа «Космическая деятельность России на 2013–2020 годы» Федеральная целевая программа «Поддержание и развитие системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы»	1 350,4	1 216,3
Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»	5 239,7	5 239,7
Государственная программа «Обеспечение государственной безопасности»	13,9	13,9

Государственная программа «Развитие внешнеэкономической деятельности»	8 198,3	7 844,9
в т.ч. федеральный проект «Логистика международной торговли»	1 717,7	1 703,7
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя»	12 596,2	11 083,2
Государственная программа «Доступная среда» Подпрограмма «Совершенствование системы комплексной реабилитации и реабилитации инвалидов»	10,7	10,7
Государственная программа «Развитие образования»	6 665,7	6 664,1
Государственная программа «Научно-технологическое развитие Российской Федерации»	19 249,3	19 175,2
Государственная программа «Социальная поддержка граждан»	649,4	587,7
Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия	1 901,0	1 901,0
Государственная программа «Комплексное развитие сельских территорий»	9 897,8	9 210,6
Государственная программа «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации»	189,5	189,5
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Калининградской области»	6 700,5	6 680,9
ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года»	704,3	395,3
Государственная программа «Развитие здравоохранения»	1 000,4	985,8
Государственная программа «Информационное общество»	1 503,6	1 392,7
в т.ч. федеральный проект «Информационная инфраструктура»	1 399,1	1 337,7
в т.ч. федеральный проект «Информационная безопасность»	49,5	0,0
в т.ч. федеральный проект «Цифровое государственное управление»	15,7	15,7
Государственная программа «Развитие культуры»	62,1	62,1
Мобилизационная подготовка органов государственной власти	57,5	55,5

Таблица 6.1.1

Данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств  
на реализацию пилотной государственной программы  
«Развитие транспортной системы» в 2020 году  
(тыс. рублей)

Наименование государственной программы, проекта (программы), ведомственной целевой программы, мероприятия	Источник ресурсного обеспечения	План (тыс. рублей)	Факт (тыс. рублей)
Развитие транспортной системы	Всего:	2 268 950 183,1	1 587 437 850,7
	<i>федеральный бюджет</i>	956 147 366,2	1 131 507 708,5
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	567 007 840,0	171 468 186,5
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	745 794 976,9	284 419 582,3
	<i>ГК «Автодор»</i>	117 401 281,5	138 438 182,9
	<i>ОАО «РЖД»</i>	251 899 740,0	92 277 105,9
Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»	Всего:	508 477 510,3	209 246 515,2
	<i>федеральный бюджет</i>	96 156 614,9	112 362 613,9
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	12 299 600,0	0,0
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	400 021 295,4	96 883 901,3
	<i>ОАО «РЖД»</i>	251 899 740,0	92 277 105,9
Проектная часть			
Федеральный проект «Северный морской путь»	Всего:	65 959 800,0	2 899 040,0
	<i>федеральный бюджет</i>	1 488 000,0	88 000,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	64 471 800,0	2 811 040,0
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	Всего:	180 838 015,4	95 237 695,6
	<i>федеральный бюджет</i>	2 290 175,4	2 091 238,56
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	45 000 000,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	178 547 840,0	48 146 457,0
	<i>ОАО «РЖД»</i>	178 547 840,0	48 146 457,0
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»	Всего:	84 903 917,4	78 472 716,0
	<i>федеральный бюджет</i>	32 112 017,4	47 830 016,0
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	12 299 600,0	0,0

	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	40 492 300,0	30 642 700,0
	<i>ОАО «РЖД»</i>	40 492 300,0	30 642 700,0
Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	<i>Всего:</i>	108 519 998,8	0,0
	<i>федеральный бюджет</i>	87 998,8	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	108 432 000,0	0,0
	<i>ОАО «РЖД»</i>	30 000 000,0	0,0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	<i>Всего:</i>	2 859 600,0	2 964 905,9
	<i>федеральный бюджет</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	2 859 600,0	2 964 905,9
	<i>ОАО «РЖД»</i>	2 859 600,0	2 964 905,9
<i>Процессная часть</i>			
ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	<i>Всего:</i>	64 780 303,8	56 934 349,5
	<i>федеральный бюджет</i>	59 562 548,4	55 138 594,1
	<i>средства юридических лиц</i>	5 217 755,4	1 795 755,4
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	<i>Всего:</i>	615 874,9	7 214 765,2
	<i>федеральный бюджет</i>	615 874,9	7 214 765,2
Подпрограмма «Дорожное хозяйство»	<i>Всего:</i>	1 425 120 603,6	1 177 637 042,4
	<i>федеральный бюджет</i>	714 412 282,1	866 064 750,1
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	554 419 240,0	170 960 912,3
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	156 289 081,5	140 611 380,0
	<i>ГК «Автодор»</i>	117 401 281,5	138 438 182,9
<i>Проектная часть</i>			
Федеральный проект «Дорожная сеть»	<i>Всего:</i>	627 500 000,0	309 106 870,5
	<i>федеральный бюджет</i>	76 600 000,0	133 281 004,6
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	550 900 000,0	175 825 865,9
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	<i>Всего:</i>	42 452 500,0	5 880 200,0
	<i>федеральный бюджет</i>	11 152 500,0	5 880 200,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	31 300 000,0	0,0

Федеральный проект «Европа – Западный Китай»	<i>Всего:</i>	20 833 505,2	42 326 625,8
	<i>федеральный бюджет</i>	13 245 705,2	40 153 428,7
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	7 587 800,0	2 173 197,1
	<i>ГК «Автодор»</i>	0,0	0,0
Федеральный проект «Морские порты России»	<i>Всего:</i>	166 548 029,5	74 866 027,8
	<i>федеральный бюджет</i>	22 992 575,5	24 048 427,8
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	143 555 454	50 817 600
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»	<i>Всего:</i>	245 726 761,4	273 024 354,1
	<i>федеральный бюджет</i>	158 383 481,4	173 144 523,2
	<i>Фонд национального благосостояния</i>	0,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	312 540,0	942 463,5
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	87 030 740,0	98 937 367,4
	<i>ГК «Автодор»</i>	87 030 740,0	98 937 367,4
Ведомственный проект «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»	<i>Всего:</i>	17 409 686,3	17 733 078,4
	<i>федеральный бюджет</i>	17 409 686,3	17 733 078,4
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<i>Процессная часть</i>			
ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	<i>Всего:</i>	332 909 256,7	328 192 971,0
	<i>федеральный бюджет</i>	332 909 256,7	328 192 971,0
ВЦП «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	<i>Всего:</i>	21 186 856,4	79 434 879,1
	<i>федеральный бюджет</i>	17 980 156,4	78 134 326,5
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	3 206 700,0	1 300 552,6
ВЦП «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги»	<i>Всего:</i>	68 462 426,7	77 262 876,4
	<i>федеральный бюджет</i>	38 091 885,2	37 762 060,9
	<i>средства юридических лиц, в том числе:</i>	30 370 541,5	39 500 815,5
	<i>ГК «Автодор»</i>	30 370 541,5	39 500 815,5
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации	<i>Всего:</i>	24 914 058,4	28 094 712,7

подпрограммы «Дорожное хозяйство»			
	<i>федеральный бюджет</i>	24 914 058,4	28 094 712,7
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	<i>Всего:</i>	732 977,0	303 126,2
	<i>федеральный бюджет</i>	732 977,0	303 126,2
Подпрограмма «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	<i>Всего:</i>	76 203 530,1	68 494 444,9
	<i>федеральный бюджет</i>	63 855 030,1	65 302 479,9
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	289 000,0	507 274,2
	<i>средства юридических лиц</i>	12 059 500,0	2 684 690,8
Проектная часть			
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	<i>Всего:</i>	40 662 221,3	30 930 244,9
	<i>федеральный бюджет</i>	28 313 721,3	27 738 279,9
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	289 000,0	507 274,2
	<i>средства юридических лиц</i>	12 059 500,0	2 684 690,8
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	<i>Всего:</i>	7 624 523,3	4 269 163,5
	<i>федеральный бюджет</i>	7 624 523,3	4 269 163,5
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
Процессная часть			
ВЦП «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	<i>Всего:</i>	19 604 508,5	24 424 689,7
	<i>федеральный бюджет</i>	19 604 508,5	24 424 689,7
ВЦП «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»	<i>Всего:</i>	4 588 292,8	4 697 563,7
	<i>федеральный бюджет</i>	4 588 292,8	4 697 563,7
ВЦП «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	<i>Всего:</i>	1 204 642,3	1 189 699,6
	<i>федеральный бюджет</i>	1 204 642,3	1 189 699,6
ВЦП «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов»	<i>Всего:</i>	913 379,0	1 163 982,1

<i>пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них</i>			
	<i>федеральный бюджет</i>	913 379,0	1 163 982,1
<i>ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»</i>	<i>Всего:</i>	51 244,0	50 990,3
	<i>федеральный бюджет</i>	51 244,0	50 990,3
<i>Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»</i>	<i>Всего:</i>	1 554 718,9	1 725 737,7
	<i>федеральный бюджет</i>	1 554 718,9	1 725 737,7
<i>Подпрограмма «Морской и речной транспорт»</i>	<i>Всего:</i>	243 943 808,0	80 022 051,7
	<i>федеральный бюджет</i>	68 558 708,0	38 790 641,5
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	175 385 100,0	41 231 410,2
<i>Проектная часть</i>			
<i>Федеральный проект «Морские порты России»</i>	<i>Всего:</i>	183 877 650,3	48 325 329,7
	<i>федеральный бюджет</i>	11 070 550,3	7 093 919,5
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	172 807 100,0	41 231 410,2
<i>Федеральный проект «Северный морской путь»</i>	<i>Всего:</i>	1 236 161,9	1 359 428,7
	<i>федеральный бюджет</i>	1 236 161,9	1 359 428,7
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<i>Федеральный проект «Внутренние водные пути»</i>	<i>Всего:</i>	51 096 276,5	25 816 268,8
	<i>федеральный бюджет</i>	51 096 276,5	25 816 268,8
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<i>Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»</i>	<i>Всего:</i>	4 595 415,9	2 020 751,6
	<i>федеральный бюджет</i>	2 017 415,9	2 020 751,6
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	2 578 000,0	0,0
<i>Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»</i>	<i>Всего:</i>	946 753,1	66 847,8
	<i>федеральный бюджет</i>	946 753,1	66 847,8
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<i>Процессная часть</i>			

ВЦП «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	Всего:	788 870,3	747 370,3
	федеральный бюджет	788 870,3	747 370,3
ВЦП «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	Всего:	48 522,2	48 522,2
	федеральный бюджет	48 522,2	48 522,2
ВЦП «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	Всего:	805 122,8	793 555,8
	федеральный бюджет	805 122,8	793 555,8
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	Всего:	331 704,5	258 588,0
	федеральный бюджет	331 704,5	258 588,0
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	Всего:	217 330,5	585 388,8
	федеральный бюджет	217 330,5	585 388,8
Подпрограмма «Надзор в сфере транспорта»	Всего:	4 448 506,1	5 175 673,4
	федеральный бюджет	4 448 506,1	5 175 673,4
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Проектная часть			
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	Всего:	241 459,2	47 070,0
	федеральный бюджет	241 459,2	47 070,0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0
	средства юридических лиц	0,0	0,0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»	Всего:	21 891,5	21 859,2
	федеральный бюджет	21 891,5	21 859,2
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	Всего:	4 185 155,4	5 106 744,2
	федеральный бюджет	4 185 155,4	5 106 744,2
Подпрограмма «Обеспечение реализации государственной программы «Развитие транспортной системы»	Всего:	6 824 468,1	42 289 686,5

	<i>федеральный бюджет</i>	6 824 468,1	42 289 686,5
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<b>Проектная часть</b>			
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»		4 000 000,0	5 880 200,0
	<i>федеральный бюджет</i>	4 000 000,0	5 880 200,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	<i>Всего:</i>	20 000,0	20 000,0
	<i>федеральный бюджет</i>	20 000,0	20 000,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
Ведомственный проект «Строительство и реконструкция объектов многофункционального технологического кластера «ОБРАЗЦОВО»	<i>Всего:</i>	0,0	0,0
	<i>федеральный бюджет</i>	0,0	0,0
	<i>консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	0,0	0,0
<b>Процессная часть</b>			
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	<i>Всего:</i>	1 391 181,7	2 222 044,3
	<i>федеральный бюджет</i>	1 391 181,7	2 222 044,3
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	<i>Всего:</i>	1 413 286,4	1 824 593,1
	<i>федеральный бюджет</i>	1 413 286,4	1 824 593,1
Основное мероприятие «Проведение аварийно-восстановительных работ и иных мероприятий, связанных с ликвидацией последствий стихийных бедствий и других чрезвычайных ситуаций»		0,0	32 342 849,1
	<i>федеральный бюджет</i>	0,0	32 342 849,1
Подпрограмма «Цифровой транспорт и логистика»	<i>Всего:</i>	3 931 756,9	4 572 436,6
	<i>федеральный бюджет</i>	1 891 756,9	1 564 236,6
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	2 040 000,0	3 008 200,0
<b>Проектная часть</b>			
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»	<i>Всего:</i>	2 370 000,0	3 008 200,0

	<i>федеральный бюджет</i>	330 000,0	0,0
	<i>бюджеты субъектов Российской Федерации</i>	0,0	0,0
	<i>средства юридических лиц</i>	2 040 000,0	3 008 200,0
<i>Процессная часть</i>			
<i>ВЦП «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»</i>	<i>Всего:</i>	1 561 756,9	1 564 236,6
	<i>федеральный бюджет</i>	1 561 756,9	1 564 236,6

7. Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела												
	<p>Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составил в 2020 году 957,5 млрд рублей. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 825,5 (86,2%) в общем объеме внебюджетных средств, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 234,6 млрд рублей, автомобильного и городского пассажирского транспорта – 222,4 млрд рублей, водного транспорта – 7,5 млрд рублей, воздушного транспорта – 35,0 млрд рублей.</p> <p>Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал по организациям транспортного комплекса, составили 132,0 млрд рублей (или 13,8 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 53,1 млрд рублей – кредиты банков; 29,7 млрд рублей – заемные средства других организаций; 4,6 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 44,65 млрд рублей – прочие средства.</p> <p>Ниже представлена таблица, в которой указаны данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии, а также об источниках финансирования инвестиций с основной капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 7.1</p> <p>Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии за 2020 год</p> <table border="1" data-bbox="357 1377 1501 1630"> <thead> <tr> <th data-bbox="357 1377 459 1433">№ п/п</th> <th data-bbox="459 1377 927 1433">Наименование направления</th> <th data-bbox="927 1377 1241 1433">Объем бюджетного финансирования</th> <th data-bbox="1241 1377 1501 1433">Источник информации</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="357 1433 459 1518">7.1</td> <td data-bbox="459 1433 927 1518">Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2020 год</td> <td data-bbox="927 1433 1241 1518">284 419,6 млн рублей</td> <td data-bbox="1241 1433 1501 1518">Отчет по ГП «РТС» за 2020 год</td> </tr> <tr> <td data-bbox="357 1518 459 1630">7.3</td> <td data-bbox="459 1518 927 1630">Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства</td> <td data-bbox="927 1518 1241 1630">957 490 млн рублей</td> <td data-bbox="1241 1518 1501 1630">Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2020 год</td> </tr> </tbody> </table>	№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации	7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2020 год	284 419,6 млн рублей	Отчет по ГП «РТС» за 2020 год	7.3	Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства	957 490 млн рублей	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2020 год
№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации										
7.1	Внебюджетные средства в рамках Государственной программы «РТС» за 2020 год	284 419,6 млн рублей	Отчет по ГП «РТС» за 2020 год										
7.3	Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства	957 490 млн рублей	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2020 год										

Таблица 7.2

Источники финансирования инвестиций в основной капитал по  
организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам  
малого предпринимательства в 2020 году  
млрд рублей

Источники финансирования внебюджетных инвестиций в основной капитал по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства за январь-декабрь 2020 г., млрд рублей							
	Внебюджетные средства всего	Собственные средства	Привлеченные внебюджетные инвестиции, всего	в том числе:			
				кредиты банков	заемные средства других организаций	инвестиции из-за рубежа	прочие
	1	2	3	4	5	6	7
Транспортировка и хранение (без почтовой связи и трубопроводного транспорта)	899,42	792,04	107,38	45,36	28,48	4,59	28,95
Железнодорожный транспорт	244,57	234,63	9,94				9,94
междугородные и международные пассажирские перевозки	76,29	76,12	0,18				0,18
грузовые перевозки	168,28	158,51	9,77				9,77
Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта	195,67	187,38	8,29	7,88	0,14		0,27
Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам	46,81	34,98	11,83	5,16	2,14	0,99	3,53
Водный транспорт	7,57	7,51	0,05				0,05
морского пассажирского транспорта	0,06	0,06					
морского грузового транспорта	4,78	4,78					
внутреннего водного пассажирского транспорта	0,17	0,17					
внутреннего водного грузового транспорта	2,55	2,50	0,05				0,05
Воздушный транспорт	39,60	35,04	4,55	4,55			
пассажирского воздушного транспорта	38,36	33,81	4,55	4,55			
грузового воздушного транспорта	1,24	1,24					
Деятельность транспортная вспомогательная	365,21	292,49	72,72	27,76	26,20	3,60	15,15
Транспортное строительство	58,08	33,45	24,63	7,76	1,17	0,00	15,70
Деятельность транспортного комплекса	957,49	825,48	132,01	53,11	29,66	4,59	44,65

**Анализ выполнения плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии  
Российской Федерации на среднесрочный период (2014 – 2018 годы)  
по состоянию на 31 декабря 2020 г.**

Одним из направлений оценки эффективности реализации Транспортной стратегии является анализ исполнения в отчетном периоде плана мероприятий по реализации стратегии на среднесрочный период (2014–2018 годы) (далее – План мероприятий).

Анализ выполнения Плана мероприятий, приведенного в Приложении № 7 к Транспортной стратегии, выполнен с разбивкой по целям Транспортной стратегии.

Пункты Плана мероприятий проанализированы по всем шести целям Транспортной стратегии, а также по общим обеспечивающим задачам и мероприятиям, приведенным в разделе 7 Плана мероприятий.

В связи с тем, что многие пункты плана (даже формально выполненные) носят долгосрочный комплексный характер, работы по актуальным вопросам развития отрасли продолжаются, даже после истечения формального срока действия Плана мероприятия по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014–2018 годы), до принятия новой редакции Транспортной стратегии до 2035 года.

В 2020 году выполнялись мероприятия по 20 пунктам Плана мероприятий.

В период с 2014 года по 31 декабря 2020 г. выполнялись мероприятия по 206 пунктам Плана мероприятий, в том числе, в полном объеме выполнены 154 пункта.

**Цель 1. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»**

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (12)	<p>Совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства с более полным учетом международной практики применения систем дорожных фондов по следующим направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо, полученных в предыдущем году в размере, превышающем прогнозный уровень, заложенный в закон о бюджете;</li> <li>– расширение общественного контроля за расходованием средств дорожных фондов с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности в дорожном хозяйстве;</li> <li>– упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня, в целях ускорения реализации задач, на которые эти средства выделены;</li> <li>– расширение механизмов привлечения внебюджетных источников к решению задач развития автомобильных дорог и улучшения обслуживания пользователей</li> </ul>	Федеральный закон	2014–2015 годы  ДДХ, ФАУ «Росдорнии»	<p>1. Федеральным законом от 23 мая 2016 г. № 145-ФЗ в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации внесены изменения, предусматривающие увеличение объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации в текущем финансовом году и (или) очередном финансовом году на положительную разницу между фактически поступившим и прогнозированным объемом доходов бюджета субъекта Российской Федерации, учитываемых при формировании дорожного фонда субъекта Российской Федерации.</p> <p>Федеральным законом от 4 июня 2018 г. № 141-ФЗ «О внесении изменений в статью 179-4 Бюджетного кодекса Российской Федерации в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов» перечень доходов бюджетов субъектов Российской Федерации, с учетом которых формируются региональные дорожные фонды, содержащийся в пункте 4 статьи 179.4 Кодекса, дополнен доходами от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.</p> <p>Проекты федеральных законов «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части внедрения системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов» и «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка эксплуатации и предоставления информации в систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов» внесены Правительством Российской Федерации письмами от 23 марта 2021 г. № 2551п-П49, № 2550п-П49 в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.</p> <p>Доработанные законопроекты по замечаниям ГПУ направлены в Правительство Российской Федерации (1 апреля 2020 г. № ЕД-Д2-10/5593).</p> <p>ГПУ направило замечания на законопроекты (25 мая 2020 г. № А6-5271).</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>Доработанные законопроекты по замечаниям ГПУ направлены в Правительство Российской Федерации (25 июня 2020 г. № АК-Д2-10/11739).</p> <p>Письмом от 17 ноября 2020 г. № П16-71824 Правительство Российской Федерации направило в Минтранс России пакет материалов по законопроектам.</p> <p>Минтранс России письмом от 19 ноября 2020 г. № ДЗ-Д2-11/23369 направил позицию о согласовании представленной редакции законопроектов.</p> <p>2. В настоящее время разработан полнофункциональный прототип прикладного программного обеспечения контроля за формированием и эффективностью расходования средств дорожных фондов (СКДФ), проведена его апробация и внедрение. Одной из функций СКДФ является обеспечение сбора, обработки и адресного доведения до владельца дорог сообщений пользователей дорожно-транспортной инфраструктуры сведений о ее состоянии, контроль работы над сообщением, получение пользователем обратной связи о статусе и результатах рассмотрения его обращения.</p> <p>Особенностью СКДФ является механизм, который позволит после получения сообщений привязать их к конкретному дорожному объекту, определить лицо, ответственное за данный объект (или его участок). Кроме того, за счет накопления массива сообщений граждан, поступающих из всех возможных источников, и возможности анализа их в разрезе дорожных объектов появится возможность отслеживать качество планирования и выполнения дорожных работ, использовать эту информацию при приоритизации мероприятий в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».</p> <p>По итогам 2020 года доступ в СКДФ предоставлен 14 839 пользователям, из них 14 381 представителей владельцев дорог федерального, регионального или межмуниципального и местного значения из 9079 организаций 84 субъектов Российской Федерации. Количество пользователей, зарегистрированных в СКДФ до 2019 года, составляет 1 715, зарегистрированных в СКДФ в 2019 году – 9 449, зарегистрированных в СКДФ в 2020 году – 3 675.</p> <p>В соответствии с паспортом федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (далее – ФП «ОМРДХ»), утвержденным протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4, в 2019 году СКДФ наполнен</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>первичными данными об автомобильных дорогах. По состоянию на конец 2020 года в СКДФ владельцами автомобильных дорог подтверждены сведения: о 100% автомобильных дорог федерального значения, о 92 % автомобильных дорог регионального значения или межмуниципального значения (100 % – все субъекты Российской Федерации, кроме г. Санкт-Петербург, г. Москва), о 60 % автомобильных дорог местного значения. Также паспортом ФП «ОМРДХ» предусмотрена ежегодная актуализация СКДФ.</p> <p>Во исполнение пункта 6 раздела 4.2. паспорта национального проекта «Безопасные качественные дороги», утвержденного протоколом от 24 декабря 2018 г. № 16 заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, Минтранс России разработал проекты федеральных законов, направленные на обеспечение наполнения и актуализации СКДФ:</p> <p>«О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка формирования и ведения системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов»;</p> <p>«О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части внедрения системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов.</p> <p>3. Механизм предоставления межбюджетных трансфертов на обеспечение дорожной деятельности из бюджетов субъектов Российской Федерации в федеральный бюджет отработан в рамках подготовки проекта федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период. Минфином России при расчете объема Федерального дорожного фонда в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации учитываются поступления в виде субсидий из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Этот механизм также распространяется на привлечение безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности.</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>В настоящее время с применением указанного механизма осуществляется реализация реконструкции участка автомобильной дороги Р-402 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск в Тюменской области с софинансированием за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации.</p> <p>4. Значительный вклад в развитие государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве в России обеспечивается государственная компания «Российские автомобильные дороги», в том числе в части разработки новых инструментов и форм сотрудничества.</p> <p>Программой деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 - 2024 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р, предусматриваются различные механизмы государственно-частного партнерства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- концессионные соглашения, предусматривающие плату концедента или прямой сбор платы в доход концессионера;</li> <li>- долгосрочные инвестиционные соглашения при структурировании инвестиционных проектов, включающие полный цикл дорожных работ (рабочее проектирование, строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт, эксплуатация систем взимания платы и автоматизированных систем управления дорожным движением);</li> <li>- операторские соглашения, которые могут включать в себя выполнение оператором работ по комплексному обустройству участков, в том числе размещение систем взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением, по содержанию, ремонту, капитальному ремонту участков, организации сбора платы за проезд с пользователей, а также по эксплуатации и техническому обслуживанию интеллектуальных транспортных систем. Помимо этого, условиями операторского соглашения предусматривается, как правило, обеспечение оператором полного или частичного финансирования работ по размещению систем взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением с последующим поэтапным возмещением Государственной компанией понесенных оператором затрат в соответствии с определенной соглашением нормой доходности на инвестированный капитал;</li> <li>- корпоративное государственно-частное партнерство - форма государственно-частного партнерства, предусматривающая участие государства (государственных</li> </ul>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				компаний) в капитале специальных проектных компаний, осуществляющих реализацию проектов государственно-частного партнерства, с привлечением частных инвесторов через механизмы корпоративных сделок (соглашений).
2 (20)	Разработка нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений и переход на 100-процентное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей.	постановление Правительства Российской Федерации	2014–2015 годы  ДМР (ДЭФ) Росморречфлот	<p><b>Исполнен.</b></p> <p>Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295 утверждены Нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. Работа по переходу на 100-процентное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей продолжается.</p> <p>Федеральным законом от 2 декабря 2019 г. № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений предусмотрено в 2020 году – 19,2 млрд рублей, 2021 году – 20,5 млрд рублей, 2022 году – 25,5 млрд рублей. При этом потребность в средствах федерального бюджета на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в соответствии с утвержденными нормативами на 2020 год составляет 24,2 млрд рублей.</p> <p>С учетом актуальности пункта 20 Плана предлагается <b>продлить исполнение</b> мероприятий по совершенствованию нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей за счет федерального бюджета.</p>

**Цель 2. «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики»**

№ п/п ( № пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (34)	Разработка комплекса межгосударственных стандартов, регламентирующих требования к составным частям и комплектующим изделиям железнодорожного подвижного состава, обеспечивающих параметры эксплуатации на уровне лучших мировых стандартов	межгосударственные стандарты	2014–2016 годы  ДЖТ (ДГТ)	<p><b>Исполнен.</b> Распоряжением Минтранса России от 30 марта 2015 г. № МС-19-р создана Рабочая группа по актуализации перечней стандартов к техническим регламентам Таможенного союза в области железнодорожного транспорта, в том числе к техническим регламентам Таможенного союза ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».</p> <p>В рамках функционирования технического комитета по стандартизации ТК 45 «Железнодорожный транспорт» с участием представителей заводов-изготовителей продукции железнодорожного транспорта проводятся работы по разработке, обсуждению и согласованию межгосударственных и национальных стандартов, в том числе в области высокоскоростного транспорта.</p> <p>В 2020 году утверждено 35 стандартов и их изменений, 5 стандартов находятся на голосовании в АИС МГС и 9 – направлены на издательское редактирование. Кроме того, в 2020 году в ТК 45 проведена экспертиза 49 документов по стандартизации (42 имеют статус межгосударственных ГОСТ, 6 – национальные ГОСТ Р, 1 – предварительный национальный стандарт ПНСТ).</p>
2 (40).	Создание условий для формирования нескольких крупных операторских компаний, имеющих общесетевой характер деятельности	доклад в Правительство Российской Федерации	2014–2016 годы  ДЖТ  (ДГТ, Росжелдор)	<p><b>Исполнен.</b> В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации Минтрансом России проводилась работа по подготовке предложений по консолидации рынка оперирования полувагонов.</p> <p>Анализ вариантов консолидации рынка оперирования полувагонов показал нецелесообразность централизованных решений по искусственной консолидации рынка оперирования железнодорожным подвижным составом, в том числе в связи с ростом цены на услуги по предоставлению вагонов грузоотправителям.</p> <p>В настоящее время идет работа по подготовке проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года, предлагающей модель рынка оперирования грузовыми вагонами, которая должна обладать высокой технологической и экономической эффективностью, при поддержании конкуренции на рынке предоставления грузовых вагонов.</p>
3 (49).	Проведение комплекса работ по совершенствованию	доклад в Правительственную комиссию по	2015 год  ДГА	<p><b>Исполнен.</b> Принято постановление Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2020 г.</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	структуры и механизмов использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах его пользователей на основе современных и перспективных методов организации воздушного движения	транспорту	(Росавиация)	№ 1991 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». Правительственной комиссией по транспорту (протокол от 10 декабря 2019 г. № 4) принята новая структура воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД. Срок перехода на новую структуру установлен – <b>3 декабря 2022 г.</b>

Таблица 1.3

**Цель 3. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами».**

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (51)	Утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	приказ Росавтодора	ежегодно	<b>Исполнен.</b> В отчетном периоде предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации для реализации мероприятий, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, осуществлялось в рамках Государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2019 г. № 696. Этой Государственной программой утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, не предусмотрено. В соответствии с пунктом 7 Правил формирования, предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2014 г. № 999 пообъектное распределение субсидий осуществляется в соглашениях, заключенных между Федеральным дорожным агентством и субъектами Российской Федерации в целях предоставления субсидий, в соответствии с их объемами, определенными в Федеральном законе от 2 декабря 2019 г. № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на

				<p>плановый период 2021 и 2022 годов» на основании решений главных распорядителей средств федерального бюджета, формируемых в государственной интегрированной информационной системе управления общественными финансами «Электронный бюджет». Указанные соглашения на 2020 год заключены в установленном порядке с 65 субъектами Российской Федерации.</p>
2 (71).	<p>Внедрение дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом особенностей и объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на содержание аэродромов, в том числе в сфере авиации общего назначения</p>	<p>федеральный закон, изменения в Федеральные авиационные правила</p>	<p>2014–2015 годы ДГА</p>	<p><b>Исполнен.</b> Принят Федеральный закон от 21 июля 2014 г. № 253-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации», предусматривающий создание благоприятных условий для развития аэродромов авиации общего назначения. Издан приказ Минтранса России от 13 августа 2015 г. № 246 (в редакции от 14 января 2020 г.) «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил».</p>
3 (77).	<p>Создание условий для реализации проектов по организации высокоскоростных перевозок</p>	<p>проект распоряжения Правительства Российской Федерации</p>	<p>2014–2018 годы ДЖТ, Росжелдор</p>	<p><b>Исполнен.</b> В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» ОАО «РЖД» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации проведена работа по корректировке Транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (далее – КПМИ), Протоколом от 25 сентября 2020 г. № АБ-П16-183пр определена обновленная структура КПМИ, включающая федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». При корректировке Транспортной стратегии предлагается срок выполнения пункта 77 Плана продлить до 2025 года.</p>

**Цель 4. «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны».**

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (101).	Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)	двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения	2014–2018 годы  ДМС (ДГА, ДГТ, ДЖТ, ДМР, ДПР, ДПО)	<p><b>Исполнен.</b></p> <p>В рамках Евразийского экономического союза в отчетный период была продолжена работа по реализации Основных направлений транспортной политики (далее – ЕАЭС, ОНСТП), утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 представители Министерства и причастных организаций регулярно принимают участие в заседаниях подкомитетов.</p> <p>В целях реализации Плана мероприятий «дорожной карты» по реализации ОНСТП в августе и сентябре 2020 года в рамках ЕЭК состоялись совещания по подготовке проекта международного договора «О допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров».</p> <p>9 сентября 2020 г. в ходе заседания подкомитета по инфраструктуре и логистике рассмотрен проект рекомендации о перечне евразийских транспортных коридоров и маршрутов. В сфере водного транспорта 1 февраля 2019 г. в ходе заседания Евразийского межправительственного совета в г. Алма-Ата (Республика Казахстан) подписано Соглашение о судоходстве.</p> <p>17 сентября 2020 г. состоялось заседание подкомитета по железнодорожному транспорту, в ходе которого согласован проект рекомендации Коллегии ЕЭК о развитии железнодорожного международного пассажирского сообщения между государствами-членами Союза.</p> <p>В сфере воздушного транспорта продолжается реализация мероприятий, направленных на развитие воздушного сообщения, гармонизацию законодательства государств-членов Союза, обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции, а в перспективе – создание общего «евразийского» неба. В ходе подкомитета по воздушному транспорту в июне 2020 года одобрен проект рекомендации Коллегии ЕЭК «О согласованных подходах к планированию использования воздушного пространства и организации воздушного движения экономического союза», одобрен проект рекомендации Коллегии ЕЭК «О предпринимаемых в рамках Евразийского экономического союза мерах, направленных на обеспечение бесперебойной работы воздушного</p>

				<p>транспорта в условиях развития пандемии COVID-19 и в посткарантинный период». 21 октября 2020 г. и 21 ноября 2020 г. состоялись заседания Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, в ходе которых был одобрен проект перечня автомобильных дорог и маршрутов, планируемых для включения в перечень евразийских транспортных коридоров, на основе согласованных требований к таким автомобильным дорогам и маршрутам и анализа их эксплуатационных характеристик.</p> <p>На заседании Евразийского межправительственного совета 31 января 2020 г. консенсусом глав делегаций стран-участников принято Распоряжение № 4 «О формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза», утверждающее соответствующий план мероприятий по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС (далее – План). Полномочия органа, ответственного за реализацию пунктов Плана, в Российской Федерации возложены на Минтранс России. Перечень сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования ЭЦТК ЕАЭС, утвержден распоряжением Совета ЕЭК от 23 ноября 2020 г. № 29.</p> <p>Перечень учитывает в том числе, проект плана мероприятий и сроки реализации на территории Российской Федерации суперсервиса «Безбумажные перевозки пассажиров и грузов», включающего сервисы по оформлению электронных путевых листов и электронных транспортных накладных при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом.</p> <p>Комиссией в государства-члены Союза письмом от 18 сентября 2020 г. № ГВ-1971/36 с просьбой рассмотреть его и представить свои официальные позиции.</p>
2 (104).	Совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных перевозок автомобильных перевозок	федеральный закон, постановления Правительства Российской Федерации	2014–2018 годы  ДГТ (ДМС)	<p><b>Исполнен.</b></p> <p>В целях выполнения данного мероприятия: Принят Федеральный закон от 18 июля 2019 г. № 192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».</p> <p>Издано постановление Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2018 г. № 495 «О внесении изменений в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».</p> <p>Разработан проект федерального закона «О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» в части совершенствования государственного контроля (надзора)</p>

				<p>за осуществлением международных пассажирских автомобильных перевозок», Данный законопроект внесен в Правительство Российской Федерации письмом Минтранса России от 09 июня 2018 г. № АЮ-10/8249 и 13 февраля 2020 г. принят Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации.</p> <p>Издан приказ Минтранса России от 14 января 2020 г. № 13 «Об осуществлении транзитных международных автомобильных перевозок и транзитных международных железнодорожных перевозок через территорию Российской Федерации в третьи страны при обеспечении их прослеживаемости с использованием системы контроля, предусматривающей применение средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС».</p> <p>С 6 апреля 2020 г. согласно Указу Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» разрешается транзит через территорию Российской Федерации санкционных товаров при осуществлении международных автомобильных и железнодорожных перевозок в третьи страны. Оператором по оказанию услуги пломбирования на территории Российской Федерации является общество с ограниченной ответственностью «Центр развития цифровых платформ» (ООО «ЦРЦП»). В настоящее время функционируют офисы обслуживания на 30 пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации и стационарных и передвижных контрольных пунктах или расположенных на железнодорожных станциях контрольных пунктах.</p>
--	--	--	--	---

Таблица 1.5

## Цель 5. «Повышение уровня безопасности транспортной системы»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (108)	Обеспечение реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» за счет выполнения системы правовых, экономических, организационных и иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, а также повышения состояния защищенности объектов	Доклад в Правительственную комиссию по транспорту	ежегодно  ДТБ (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор)	<b>Исполнен.</b> Реализация Федерального закона «О транспортной безопасности» в сфере компетенции Федерального дорожного агентства в отчетном периоде осуществлялась в рамках проводимых мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации 20 декабря 2017 г. № 1596.

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности			<p>В настоящее время сформирована и функционирует целостная система обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ и ТС) от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, правовой основой которой является Федеральный закон 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее - Закон № 16-ФЗ). В период с 2007 года по настоящее время издано 157 нормативных правовых актов, в их числе 17 федеральных законов, 4 Указа Президента Российской Федерации, 47 постановления Правительства Российской Федерации, 13 распоряжений Правительства Российской Федерации, 67 приказов Минтранса России, 1 приказ ФСБ России, 12 приказов федеральных агентств по видам транспорта.</p> <p>В целях повышения эффективности системы мер по защите ОТИ и ТС от актов незаконного вмешательства Минтрансом России, совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, на основе результатов мониторинга и анализа правоприменительной практики проводится целенаправленная работа по совершенствованию нормативных правовых актов в области транспортной безопасности.</p> <p>В 2019–2020 годах основное внимание было уделено формированию дополнительных нормативных правовых мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ, в том числе уникальных, политически и экономически значимых для Российской Федерации, таких, как транспортный переход через Керченский пролив, а также дифференцированию требований по обеспечению транспортной безопасности для каждого вида транспорта (по группам ОТИ, исходя из функционального предназначения и эксплуатационных особенностей, а ТС, исходя из видов осуществляемых ими перевозок и специфики перевозочного процесса), уточнению полномочий органов государственной власти и местного самоуправления, оптимизации затрат и устранению избыточных норм, не оказывающих существенного влияния на обеспечение транспортной безопасности. Минтрансом России особое внимание уделяется организации и непосредственной реализации мероприятий по обеспечению антитеррористической защищенности ОТИ и ТС, задействованных при проведении крупномасштабных охранных, спортивных и иных значимых для страны мероприятий (далее — крупномасштабные охранные мероприятия). В 2019 году принято участие в организации подготовки и проведении XXIX Всемирной зимней универсиады 2019</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>года в г. Красноярске, 2-12 марта 2019 г.; Чемпионата по профессиональному мастерству по стандартам «WorldSkills» в г. Казани, 22-27 августа 2019 г.; V Восточном экономическом форуме в г. Владивостоке, 4-6 сентября 2019 г.; Саммите Россия - Африка и другие мероприятия в формате Россия - Африка по обеспечению безопасности в г. Сочи, 23-24 октября 2019 г.</p> <p>В этих целях изданы поручения Минтранса России, позволяющие осуществлять контроль деятельности подведомственных федеральных агентств и службы, а также мониторинг выполнения ими, а также причастными субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками, требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности.</p> <p>В рамках указанной деятельности проводилась целенаправленная работа по следующим основным направлениям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федеральными агентствами по видам транспорта во внеочередном порядке проводилось категорирование, рассматривались результаты оценки уязвимости и планы обеспечения транспортной безопасности объектов;</li> <li>- в первоочередном порядке проводится аттестация сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ;</li> <li>- в федеральных агентствах определены должностные лица, несущие персональную ответственность за своевременное рассмотрение материалов, оказание информационной и организационно-методической помощи по вопросам обеспечения транспортной безопасности представителям соответствующих органов государственной власти субъектов Российской Федерации.</li> </ul> <p>По результатам анализа информации о выполнении требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности на ОТИ и ТС, задействованных в период проведения крупномасштабных охранных мероприятий, поступающей от федеральных агентств и службы, а также в целях оценки полноты, достаточности и эффективности принимаемых мер на региональном уровне, руководством Минтранса России, проводятся рабочие поездки в субъекты Российской Федерации с посещением ОТИ, а также межведомственные совещания с руководством подведомственных федеральных агентств, службы, представителями причастных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации, за которыми закреплены функции по сбору, обобщению и учету информации о транспортном комплексе и реализации требований</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>В ходе совещаний рассматриваются следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- о ходе выполнения мероприятий по реализации требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, задействованных при проведении крупномасштабных охранных мероприятий;</li> <li>- о проблемных аспектах и ходе подготовки транспортной инфраструктуры к проведению крупномасштабных охранных мероприятий;</li> <li>- о мерах, принимаемых соответствующими федеральными органами исполнительной власти и контрольно-надзорными органами по обеспечению транспортной безопасности в субъектах Российской Федерации, в том числе на объектах транспортного комплекса, задействованных в период подготовки и проведения крупномасштабных охранных мероприятий.</li> </ul> <p>По итогам совещаний принимаются совместные согласованные решения, направленные на устранение проблемных вопросов по обеспечению транспортной безопасности ОТИ и ТС. Минтранс России осуществляется контроль их исполнения.</p> <p>Результатом четких и скоординированных действий стал высокий уровень как организации проведенных крупномасштабных охранных мероприятий, так и обеспечения их безопасности, в том числе транспортной.</p> <p>Особо важное значение в деятельности Минтранса России отведено координации, во взаимодействии с Оперативным штабом по обеспечению безопасности при строительстве транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к нему деятельности, по обеспечению транспортной безопасности Крымского моста и подходов к нему. В рамках данной работы, в том числе организовано проведение 5 учебных тренировок по практической отработке вопросов взаимодействия и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности Крымского моста и подходов к нему.</p> <p>Кроме того, распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 июля 2019 г. № 1460-р утверждена новая редакция Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.</p> <p>Программными мероприятиями предусматривается координации действий и объединение сил и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и субъектов транспортной инфраструктуры, а также обучение,</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>подготовка, аттестация специалистов и должностных лиц в области обеспечения безопасности.</p> <p>С учетом положений Закона № 16-ФЗ и иных нормативных правовых актов Российской Федерации Министерством во взаимодействии с Ространснадзором, Росавиацией, Росжелдором, Росморречфлотом и Росавтодором реализуются мероприятия по обеспечению антитеррористической защищенности ОТИ и ТС.</p> <p>В ходе указанной деятельности федеральными агентствами по видам транспорта, в рамках возложенных на них государственных функций, проводится целенаправленная работа по реализации положений законодательства о транспортной безопасности путем проведения категорирования ОТИ и ТС, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и аккредитации подразделений транспортной безопасности. Ространснадзором установленным порядком осуществляется федеральный государственный контроль (надзор) в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>В соответствии с пунктом 8 Регламента Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 3 марта 2006 г. № 27, на основании отдельно издаваемого приказа Минтранса России ежегодно осуществляются плановые комплексные проверки деятельности федеральных агентств и службы. В ходе указанных проверок проводится, в том числе проверка организации и выполнения установленных требований в области транспортной безопасности.</p> <p>По результатам названных выше проверок, анализа деятельности подведомственных Министерству федеральных агентств и службы, а также в целях устранения выявленных недостатков, регулярно издаются поручения Минтранса России, осуществляется контроль их исполнения</p> <p>Также, в соответствии с требованиями законодательства в области транспортной безопасности непрерывно осуществляется процесс категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>По состоянию на июль 2020 года проведена следующая работа:</p> <p><b>Воздушный транспорт:</b>  Проведено категорирование 466 ОТИ и 2857 ТС. Утверждены результаты оценки уязвимости 245 ОТИ и 563 ТС. Утверждены планы обеспечения транспортной безопасности 72 ОТИ и 156 ТС.</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p><b>Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство:</b>  Реализация Федерального закона «О транспортной безопасности» в сфере компетенции Федерального дорожного агентства в отчетном периоде осуществлялась в рамках проводимых мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации 20 декабря 2017 г. № 1596. При этом за период реализации Транспортной стратегии:  Количество объектов включенных в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:  - ОТИ в сфере дорожного хозяйства – 31611;  - ОТИ автомобильного транспорта – 778;  - транспортных средств – 377259 (по ранее действовавшим требованиям), 32490 (по требованиям, действующим в 2020 году).  Утверждены результаты оценки уязвимости:  - ОТИ дорожного хозяйства – 21328;  - ОТИ автомобильного транспорта – 584;  - транспортных средств – 17499.  Утверждены планы обеспечения транспортной безопасности:  - ОТИ дорожного хозяйства – 16043;  - ОТИ автомобильного транспорта – 280;  - транспортных средств – 3419.  Прием паспортов обеспечения транспортной безопасности:  - ОТИ дорожного хозяйства – 0;  - ОТИ автомобильного транспорта – 0;  - транспортных средств – 290.  Аттестация, аккредитация:  - аккредитовано в качестве аттестующих организаций – 4;  - аккредитовано (продление аккредитации) в качестве специализированных организаций – 14.  Органами аттестации Федерального дорожного агентства выдано – 9 965 свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.  <b>Железнодорожный транспорт:</b>  Проведено категорирование 15292 ОТИ и 44780 ТС.  Утверждены результаты оценки уязвимости 5179 ОТИ 22150 ТС.  Утверждены планы обеспечения транспортной безопасности 53 ОТИ 5 ТС.  <b>Метрополитены:</b>  Проведено категорирование 877 ОТИ.  Утверждены результаты оценки уязвимости 298 ОТИ.  Утверждены планы обеспечения транспортной безопасности 31 ОТИ.  <b>Морской и внутренний водный транспорт:</b></p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				<p>Проведено категорирование 1093 ОТИ и 10444 ТС.</p> <p>Утверждены результаты оценки уязвимости 835 ОТИ и 4407 ТС.</p> <p>Утверждены планы обеспечения транспортной безопасности 403 ОТИ и 1569 ТС.</p> <p>Внесены изменения в пункт 3 постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 (от 13 февраля 2019 г. № 133).</p> <p>Утверждены требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий) (от 19 апреля 2019 г. № 471).</p> <p>Принято постановление Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2019 г. № 1452 О внесении изменений в требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, их территориальных органов, а также подведомственных им организаций;</p> <p>Принято постановление Правительства Российской Федерации от 21 ноября 2019 г. № 1483 «О внесении изменений в Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации».</p> <p>Также, издано 20 приказов Минтранса России в области обеспечения транспортной безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о внесении изменений в Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 апреля 2015 г. № 145 (приказ Минтранса России от 2 марта 2017 г. № 71).</li> </ul>
2 (114)	Внесение поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления	федеральный закон	2014–2015 годы  ДДХ  ГК «Автодор»	<b>Исполнен.</b> В целях установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	ответственности за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог), включая неоплату проезда пользователем			автомобильной дороги приняты следующие федеральные законы, подготовленные Министерством транспорта Российской Федерации: – от 15 октября 2020 г. № 326-ФЗ «О внесении изменений в статьи 29 и 40 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – от 22 декабря 2020 г. № 448-ФЗ «О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации; от 30 декабря 2020 г. № 521-ФЗ законопроект «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог» подписан Президентом Российской Федерации.
3 (146)	Повышение технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры	ведомственные нормативные акты	2014–2018 годы  ДДХ, ДЖТ, ДМР, ДГА, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	<b>Исполнен.</b> Повышение технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры в отчетном периоде осуществлялось Федеральным дорожным агентством в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596. Общие ассигнования, связанные с обеспечением транспортной безопасности в сфере ведения Федерального дорожного агентства на 2020 год предусмотрены в размере 5 608,4 млн рублей. Кассовые расходы за отчетный период составили 5049,3 млн рублей или 90,0 % годового объема бюджетных ассигнований. Допуск подвижного состава на пути общего пользования осуществляется в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286. Согласно норм указанных Правил ремонт железнодорожного подвижного состава, в том числе и его составных частей, должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей. Ежегодно проводятся работы по обследованию производства предприятий железнодорожного транспорта с целью присвоения или расширения действия

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				условного номера клеймения, в том числе и проведение планового контроля применения ранее присвоенных условных номеров клеймения не реже одного раза в три года.
4 (150)	Совершенствование государственной системы управления транспортной безопасностью.	ведомственные нормативные акты	2014–2018 годы Ространснадзор, ДЦТ, (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор)	<p><b>Исполнен.</b> 30 января 2020 г. вступил в силу Федеральный закон от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в соответствии с которым необходимо разработать Паспорт обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (далее ОТИ) и транспортных средств (далее ТС), которые ранее не категорировались.</p> <p>Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в редакции от 2 декабря 2019 г.) является основополагающим в вопросах обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Данный НПА устанавливает основные термины и понятия по вопросам транспортной безопасности. Закон обязателен к исполнению всеми субъектами транспортной инфраструктуры, владеющими объектами транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортными средствами (ТС). Минтрансом России проводится работа по мониторингу реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности на основе отчетов по категорированию ОТИ и ТС, утверждению результатов оценки уязвимости ОТИ и ТС, планов обеспечения транспортной безопасности, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитации аттестующих, специализированных организаций и подразделений транспортной безопасности.</p> <p>На основании мониторинга правоприменительной практики реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности вырабатываются меры по совершенствованию государственной системы управления транспортной безопасностью.</p> <p>Осуществляется реализация комплекса взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также решение задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте.</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				Мероприятия, предусмотренные пунктом 150 Плана, были завершены в 2020 году. Учитывая актуальность изложенных мероприятий, которые выполняются на постоянной основе, предлагается при корректировке Транспортной стратегии продлить срок исполнения пункта 150 Плана
5 (153)	Разработка и реализация (с участием МЧС России) более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность	ведомственные нормативные акты	2014–2018 годы  ДПР (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор)	<b>Исполнен.</b> В целях реализации подпункта «а» пункта 12 Основ государственной политики Российской Федерации в области гражданской обороны на период до 2030 года, утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 20 декабря 2016 г. № 696, подпункта «е» пункта 13 Основ государственной политики Российской Федерации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций на период до 2030 года, утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 11 января 2018 г. № 12, и на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 25 октября 2003 г. № 1544-р. Совместным приказом Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и Министерством цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации от 31 июля 2020 г. № 578/365 утверждено Положение о системах оповещения населения.
6 (157)	Подготовка нормативного документа, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность	постановление Правительства Российской Федерации	2015 год  ДГА, ДЖТ, ДМР, ДГТ, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	<b>Исполнен.</b> В соответствии с Правилами организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177, для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет. Это позволит обновить физически устаревшие и отработавшие нормативный срок службы транспортные средства, используемые для организованной перевозки групп детей автобусами, не обеспечивающие необходимую эксплуатационную надежность. Данная норма вступает в силу с 30 июня 2020 г.

## Цель 6. «Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (172)	Разработка мер экономического стимулирования экологичных транспортных технологий, снижающих выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, оптимизация тарифной политики на основе энергоэффективности и снижения негативного воздействия на окружающую среду	постановление Правительства Российской Федерации	2014–2016 годы  ДГТ	<p><b>Исполнен.</b></p> <p>Минтранс России подготовлен и внесен в установленном порядке в Правительство Российской Федерации (письмо от 27 мая 2015 г. № АЦ-10/6422) проект распоряжения Правительства Российской Федерации, содержащий рекомендации высшим исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации в части введения финансовых мер поддержки, в том числе льготного проезда экологически чистых транспортных средств по платным дорогам, их бесплатной парковки.</p> <p>До настоящего времени указанный проект распоряжения Правительством Российской Федерации не утвержден. Вместе с тем, данным пунктом предусмотрена разработка мер экономического стимулирования экологичных транспортных технологий на всех видах транспорта.</p> <p>В 2016 году завершена разработка базового варианта «Методических рекомендаций по обучению эко-вождению водителей автотранспортных средств», работа выполнялась в рамках Проекта ООН/ГЭФ-Минтранс России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России».</p> <p>Подготовлен и принят Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ с последующими изменениями (в ред. Федеральных законов от 15 апреля 2019 г. № 53-ФЗ, от 31 июля 2020 г. № 264-ФЗ, от 30 декабря 2020 г. № 494-ФЗ).</p> <p>Подготовлены:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- проект постановления Правительства Российской Федерации по вопросу разработки схемы отчетности субъектов Российской Федерации по экологически дружественным («чистым») видам городского транспорта.</li> </ul> <p>Разработаны Методические рекомендации по проведению инвентаризации выбросов парниковых газов транспортными организациями, осуществляющими перевозки по регулярным маршрутам.</p> <p>В рамках выполнения работ по Программе развития ООН (ПРООН) в 2017 году выполнена НИР «Разработка предложений по внесению изменений в законодательство Российской Федерации о градостроительной деятельности и документы технического регулирования, связанных с регулированием выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в Российской Федерации при разработке транспортных разделов документов территориального планирования, градостроительного зонирования,</p>

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
				документации по планировке территории, а также при подготовке проектной документации».
3 (180)	Повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации	изменения в Авиационные правила	2014–2018 годы ДГА (Росавиация)	<b>Исполнен.</b> Пунктом 21.18 федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 (зарегистрирован Минюстом России 6 сентября 2019 г. № 55851) установлены требования к охране окружающей среды, соответствующие положениям стандартов и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации.

Таблица 1.7

## Раздел 7. «Реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (184)	Разработка концепции развития интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности решения задач транспортного комплекса Российской Федерации. Создание нормативной базы (стандартов) в сфере разработки и взаимодействия интеллектуальных транспортных систем	постановление Правительства Российской Федерации	2014–2015 годы ДПР (ДДХ, ДГТ, ДЖТ, ДМР, ДТБ)	<b>Исполнен.</b> В рамках выполнения национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» принято участие в подготовке Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, включающей основные положения по созданию интеллектуальной дорожной инфраструктуры. Проект направлен в Минпромторг России письмом от 1 августа 2019 г. № 8/16699-ИС. Минпромторг России письмом от 20 сентября 2019 г. № МД-65545/20 в Правительство Российской Федерации внесен проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования». Принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования».
2 (188)	Разработка и реализация на федеральном уровне экспериментальных пилотных проектов, направленных на отработку и последующее внедрение	научно-исследовательские работы, распоряжение Правительства Российской Федерации	2014 – 2018 годы	В 2020 году завершается выполнение ОКР, целью которой является создание опытного образца системы управления движением железнодорожных транспортных средств на малодеятельных направлениях, функционирующей с использованием спутниковых навигационных технологий

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с Приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	<p>инновационных транспортных технологий и систем с использованием возможностей глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и других телекоммуникационных технологий, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- создание федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов и транспортных технологий, а также сети региональных научно-внедренческих центров;</li> <li>- развитие транспортных коридоров, в том числе на региональном уровне;</li> <li>- развитие системы контейнерных перевозок;</li> <li>- организация и развитие региональных и межрегиональных автотранспортных конвейеров;</li> <li>- рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне;</li> <li>- развитие транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта;</li> <li>- контейнеризация транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам</li> </ul>			<p>ГЛОНАСС/GPS/GALILEO и цифровых систем связи, представляющего собой тиражируемое и масштабируемое техническое решение, предполагающее широкомасштабное внедрение.</p> <p>Выполнена НИР по теме «Разработка модели и механизмов при организации регулярного контейнерного сообщения на территории Российской Федерации».</p> <p>При корректировке Транспортной стратегии предлагается срок реализации пункта 188 Плана продлить до 2022 года.</p>

## АНАЛИЗ УРОВНЯ И ТЕНДЕНЦИЙ ДОСТИЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ОСНОВНЫХ ОБЪЕМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В 2020 ГОДУ

Целью анализа реализации Транспортной стратегии, уровня и динамики (тенденций) достижения показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2020 году является формирование аналитических оценок уровня достижения прогнозных значений показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, заданных Приложением № 2 Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и выявление тенденций достижения значений этих показателей, а также предоставление актуальной аналитической информации о ходе реализации Транспортной стратегии. Использование оценок уровня и динамики (тенденций) достижения указанных показателей позволило проанализировать факторы, повлиявшие на ход реализации стратегии, и причины отклонений. Анализ предоставляет оперативную актуальную аналитическую информацию для формирования решений по корректировке мер, направленных на реализацию Транспортной стратегии.

Для анализа уровня и динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей за 2020 год по каждому индикатору вычисляются следующие оценки:

1) Оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного прогнозного значения показателя в истекшем периоде.

2) Оценка динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей.

Первая оценка описывает долю достижения заданного прогнозного значения показателя в процентах, а также обеспечивает сопоставление с показателями за 2019 год, что позволяет проследить динамику (тенденцию) функционирования отдельных видов транспорта и всего транспортного комплекса Минтранса России в целом.

Достижение прогнозных значений показателей реализации Транспортной стратегии по базовому (консервативному) варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года определяется по 24 прогнозным значениям показателей в сравнении с их фактическими значениями 2020 года.

В таблице 2.1. приведены сведения об уровне достижения показателей Транспортной стратегии, т.е. каждому цветовому блоку соответствует уровень достижения рассматриваемых показателей: свыше 100 %, от 90 до 100 %, от 70 до 90 %, от 50 до 70 % и менее 50 %.

Таблица 2.1

### Достижение ожидаемых значений показателей Транспортной стратегии

Уровень достижения, %	<50 %	50-70 %	70-90 %	90-100 %	>100 %	Всего
Количество показателей 2020 г., всего	2	10	6	5	1	<b>24</b>
Количество показателей 2019 г., всего	-	3	12	2	7	<b>24</b>

Учитывая ситуацию с распространением COVID-19 в Российской Федерации Транспортный комплекс России в этом году не вышел на докризисные показатели по объемам работы. Уровень достижения одного показателя 2020 года превысил прогнозное значение. Для 5 показателей уровень достижения составил от 90 до 100 %. Для 6 показателей уровень достижения находится в интервале 70-90 %, для 10 – в интервале 50-70 % и для 2 показателей уровень достижения составил менее 50 %.

**Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема перевозки грузов за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта**

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объема перевозок грузов за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема перевозок грузов за 2019–2020 годы реализации Транспортной стратегии, (без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
1	Перевозки грузов* - всего, млн тонн	<b>Факт</b>	<b>7268,81</b>	<b>↑</b>	<b>6899,7</b>	<b>↓</b>
		План базовый	9251,8		9525,1	
		% вып.	78,57	<b>↓</b>	72,44	<b>↓</b>
		План инновац.	10366,9		10772,8	
		% вып.	70,12	<b>↓</b>	64,05	<b>↓</b>
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>1405,7</b>	<b>↓</b>	<b>1366,42</b>	<b>↓</b>
		План базовый	1521,4		1558,3	
		% вып.	92,4	<b>↓</b>	87,69	<b>↓</b>
		План инновац.	1679,6		1737,7	
		% вып.	83,69	<b>↓</b>	78,63	<b>↓</b>
3	автомобильный	<b>Факт</b>	<b>5735,3</b>	<b>↑</b>	<b>5398,6</b>	<b>↓</b>
		План базовый	7538,0		7769,4	
		% вып.	76,08	<b>↑</b>	69,49	<b>↓</b>
		План инновац.	8481,7		8822,3	
		% вып.	67,62	<b>↓</b>	61,19	<b>↓</b>
4	морской***	<b>Факт</b>	<b>23,173</b>	<b>↓</b>	<b>24,69</b>	<b>↑</b>
		План базовый	30,85		31,6	
		% вып.	59,99	<b>↓</b>	77,84	<b>↑</b>
		План инновац.	37,25		38,7	
		% вып.	49,68	<b>↓</b>	63,56	<b>↑</b>
5	внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>108,16</b>	<b>↓</b>	<b>108,91</b>	<b>↑</b>
		План базовый	160,2		164,5	
		% вып.	67,51	<b>↓</b>	60,22	<b>↓</b>
		План инновац.	166,9		172,6	
		% вып.	64,8	<b>↓</b>	63,1	<b>↓</b>
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>1,147</b>	<b>↓</b>	<b>1,169</b>	<b>↑</b>
		План базовый	1,3		1,34	
		% вып.	88,25	<b>↓</b>	87,27	<b>↓</b>
		План инновац.	1,4		1,46	
		% вып.	81,94	<b>↓</b>	80,1	<b>↓</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река за 2019-2020 годов.

В связи с введением ограничительных мер для борьбы с COVID-19 и ухудшением глобальной конъюнктуры объем перевозок грузов транспортным комплексом в 2020 году упал на 369,13 млн т (см. табл. 2.2) и составил 6899,68 млн т (72,44 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту развития).



В 2020 году отмечена отрицательная динамика объема грузоперевозок транспортным комплексом к уровню 2019 года (см. табл. 2.3).

Таблица 2.3

Динамика перевозок грузов по видам транспорта в 2019–2020 годах,  
(без учета промышленного железнодорожного транспорта,  
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Перевезено грузов*, млн т	
		2019г.	2020г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>7268,81</b>	<b>6899,7</b>
в процентном отношении	к 2018г.	102,38	97,18
	к 2019г.	-	94,92
железнодорожный**		1405,7	1366,4
в процентном отношении	к 2018г.	99,35	96,57
	к 2019г.	-	97,2
автомобильный		5735,3	5398,6
в процентном отношении	к 2018г.	103,44	97,37
	к 2019г.	-	94,13
морской***		18,51	24,60
в процентном отношении	к 2018г.	79,81	106,08
	к 2019г.	-	132,91
внутренний водный****		108,16	108,91
в процентном отношении	к 2018г.	93,11	93,76
	к 2019г.	-	100,69
воздушный		1,147	1,169
в процентном отношении	к 2018г.	97,57	99,46
	к 2019г.	-	101,94

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2019-2020 годов.

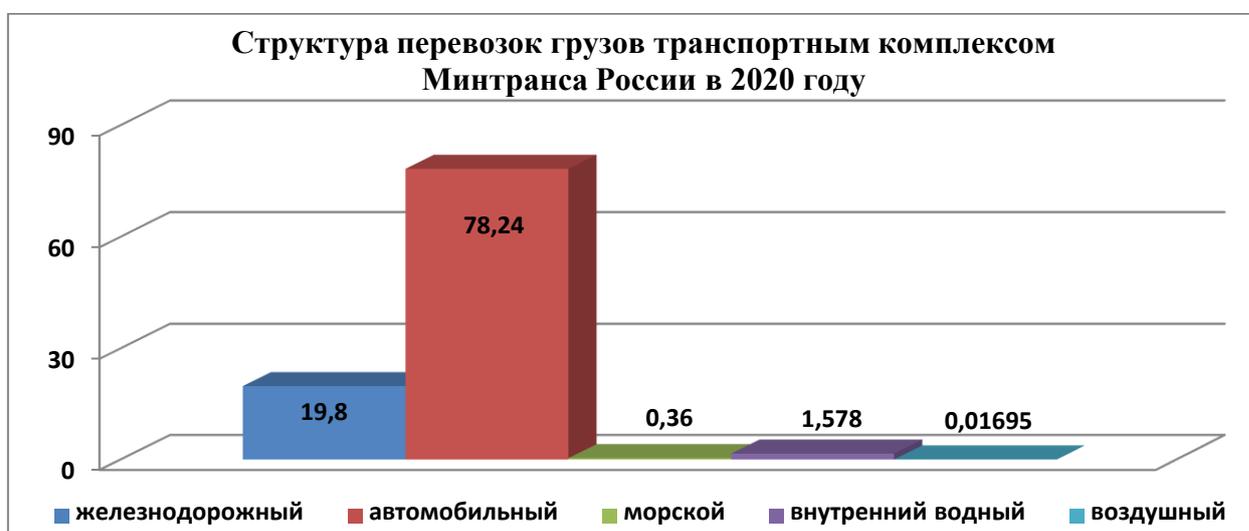
\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река за 2019-2020 годов.

Снижение объема перевозок грузов транспортным комплексом в 2019 и 2020 годах обусловлено уменьшением объема грузоперевозок одними из емких видов транспорта (см. табл. 2.2) – автомобильным (-336,68 млн тонн) и железнодорожным (-39,31 млн тонн).

Таблица 2.4

Структура перевозок грузов по видам транспорта  
Минтранса России в 2019–2020 годах,  
(в процентах, без учета промышленного железнодорожного транспорта)

	2019г.		2020г.	
Транспорт отраслей Минтранса России - всего	100%		100%	
железнодорожный	19,34	↓	19,8	↑
автомобильный	78,9	↑	78,24	↓
морской	0,25	↓	0,36	↑
внутренний водный	1,488	↓	1,578	↑
воздушный	0,01578	↓	0,01695	↑



Объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в 2020 году составил 1366,42 млн т (-39,31 млн т), уровень достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии равен 87,7 %.



В 2020 году отмечено снижение на 2,8 % объема грузоперевозок железнодорожным транспортом (1366,42 млн т) по сравнению с 2019 годом (1405,7 млн т) отмечается снижение объема перевозок отдельных видов грузов (см. табл. 2.5) вследствие сокращения промышленного производства.

Перевезено грузов железнодорожным транспортом\*  
по видам в 2020 году, млн тонн

Перевезено грузов железнодорожным транспортом	2020	2019	Разница 2020г. и 2019г.	% отношение 2020г. к 2019г.
<b>Всего перевезено</b>	<b>1366,42</b>	<b>1405,73</b>	<b>-39,31</b>	<b>97,2</b>
Зерно	28,73	23,56	5,17	121,95
Химические и минеральные удобрения	64,96	62,81	2,15	103,42
Кокс каменноугольный	11,28	10,92	0,37	103,34
Руды металлические	156,3	157,36	-1,05	99,33
Лесные грузы	49,19	49,79	-0,6	98,8
Цемент	26,08	27,15	-1,07	96,06
Уголь каменный	384,85	403,74	-18,89	95,32
Черные металлы	86,26	92,5	-6,24	93,26
Нефть и нефтепродукты	217,49	241,73	-24,23	89,97

\* Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за 2019-2020 годов.

Кроме того, снижение объема грузоперевозок железнодорожным транспортом обусловлено снижением общего объема погрузки (в 2020 году она составила 1244,63 млн тонн), что ниже показателя 2019 года на 2,72 % (1279,4 млн тонн). В отчетный период наблюдается снижение погрузки:

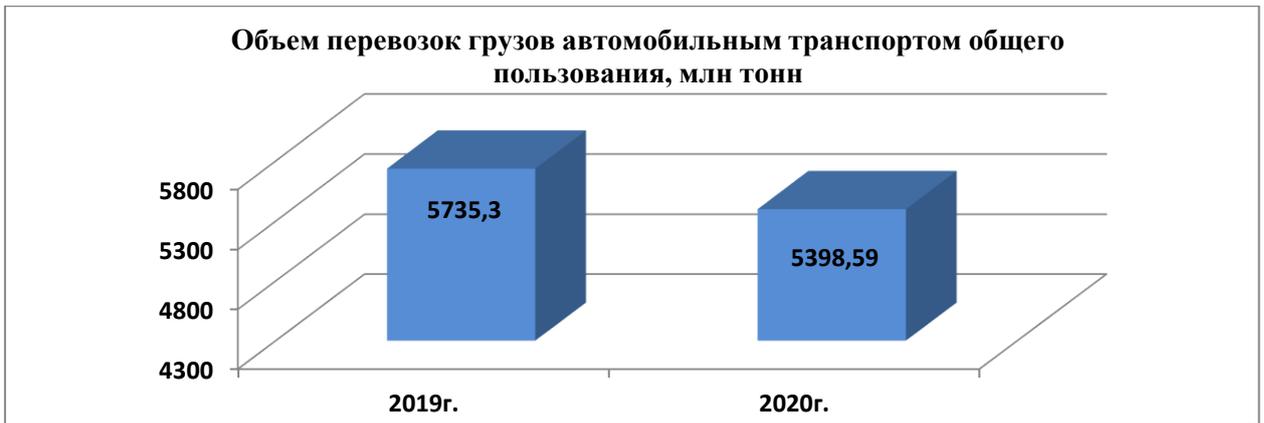
- нефть и нефтепродукты – 208,8 млн тонн (-10 %);
- черные металлы – 66,4 млн тонн (-10 %);
- химикаты и сода – 24,5 млн тонн (-6,1 %);
- каменный уголь – 353,3 млн тонн (-5 %);
- цемент – 25,1 млн тонн (-4,5 %);
- промсырье – 33,8 млн тонн (-3,6 %);
- лесные грузы – 40,7 млн тонн (-3,1 %);
- руда железная и марганцевая – 119,7 млн тонн (-0,4 %).

Вместе с тем в 2020 году отмечен рост погрузки:

- зерно – 27,9 млн тонн (+28,7 %);
- строительные грузы – 131,6 млн тонн (+6,1 %);
- прочие грузы, включая грузы в контейнерах (+4,1 %);
- кокс – 11,2 млн тонн (+4 %);
- минеральные удобрения – 62,7 млн тонн (+3,7 %);
- руда цветная и серное сырье – 19,9 млн тонн (+2 %).

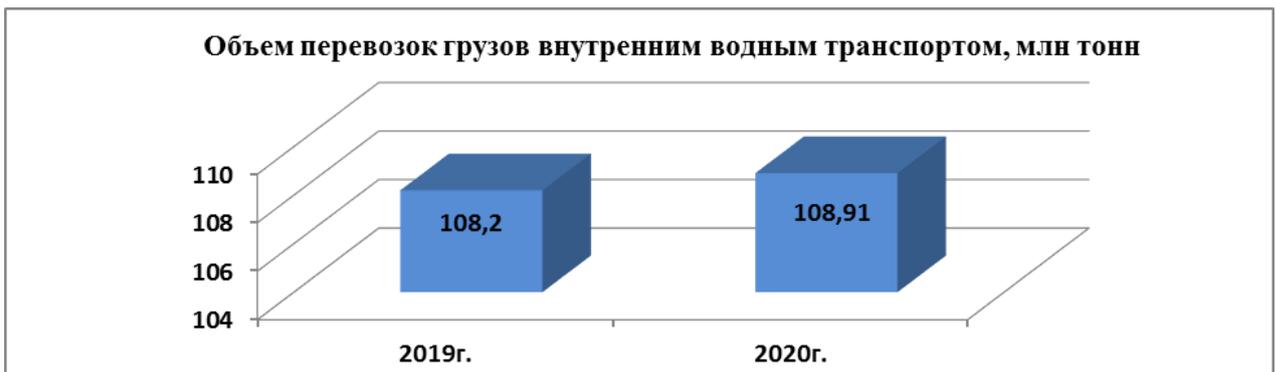
В 2020 году (см. табл. 2.2 и 2.3) отрицательную динамику изменения объема перевозок грузов демонстрирует автомобильный транспорт.

По итогам 2020 г. объем перевозок грузов сократился на 5,87 % и составил 5398,6 млн тонн (-336,7 млн тонн).



Продолжение ухудшения ситуации в Российской Федерации и в мире с марта 2020 года вследствие распространения COVID-19 обусловило приостановку деятельности большинства предприятий и замедление темпов роста национальных экономик. Это привело к значительному снижению грузопотока и как следствие к снижению объема перевозок грузов водным транспортом на 15-20 %.

При этом для грузовых перевозок внутренним водным транспортом навигация 2020 года проходила в штатном режиме. По итогам навигации 2020 года объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте демонстрирует рост на 0,7 % и составил 108,9 млн тонн. При этом уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 66,2 %.



Несмотря на стабильную навигацию в 2020 году главными проблемами речных перевозок, которые существенно снижают востребованность транспортного флота судоходных компаний, является строительство новых автомобильных и железных дорог, переориентирование грузопотоков на наземные виды транспорта. Количество флота на внутренних водных путях в период 2000–2020 годы уменьшилось на 28 %, а транспортный потенциал внутренних водных путей использован всего на 20 %. Это обусловлено рядом объективных факторов:

- во-первых, в разных регионах страны речники столкнулись с сильным маловодьем (Волга, Дон, Лена, Яна, Индигирка, Амга, Виллой, Яна и Алдан);
- во-вторых, быстрое таяние снега и подпитка болот привели к резкому наводнению и увеличению уровня воды в реках Обь-Иртышского бассейна, на участках рек Амгунь, Зeya, Верхний и Средний Амур;
- в-третьих, из-за дыма от лесных пожаров и как следствие нулевой видимости на отдельных участках рек был введен запрет на движение судов (например, на реке Алдан, крупнейшем притоке Лены, на реках Республики Саха (Якутия)).

Большинство администраций бассейнов сообщили о выполнении планов в установленные сроки по перевозке грузов в навигацию 2020 года и некотором превышении запланированных объемов. Так, по рекам Камского бассейна объем перевезенных грузов вырос на 0,1 % по сравнению с 2010 годом, по рекам Беломорско-

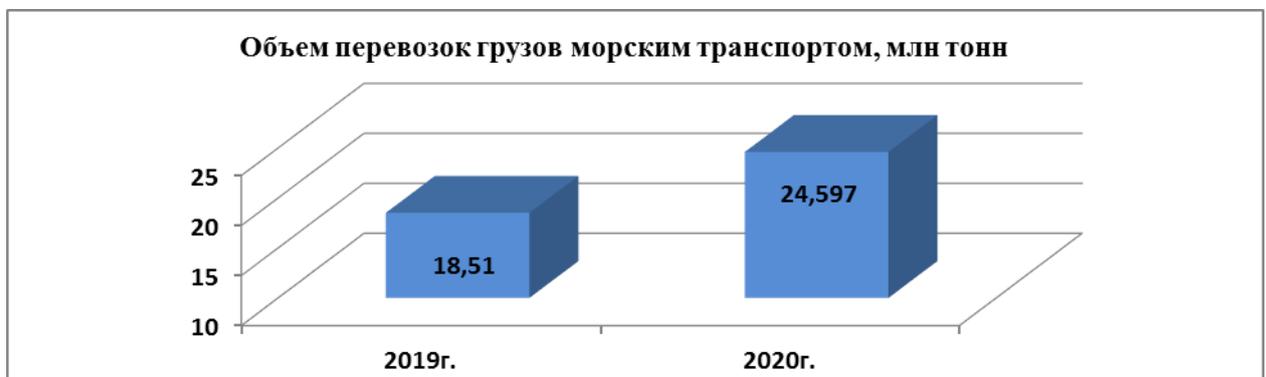
Балтийского бассейна было перевезено 741 тыс. тонн грузов, по внутренним водным путям Амурского бассейна – более 4 млн тонн, по Обскому бассейну – около 5 млн тонн грузов.

Богатый урожай зерна в 2020 году обусловил рост объема перевезенного по рекам в июле – ноябре зерна.

В навигацию 2020 г. снизился объем транспортировки стройматериалов, что вызвано невыполнением проектов в строительном комплексе, в меньшей степени – зерна, металлов и наливных грузов.

В 2020 году объем перевозок морским транспортом возрос на 6,5 % по сравнению с 2019 годом и составил 24,7 млн тонн (+1,52 млн тонн). Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 77,84 %. Обусловлено это масштабным развитием портовой инфраструктуры страны и увеличением грузопотоков по ряду направлений.

Мощности российских портов по итогам 2020 г. увеличились на 32,67 млн тонн. Однако объем перевалки грузов в морских портах Российской Федерации в январе – августе 2020 года снизился на 2,5 %. Это обусловлено высокой волатильностью биржевых цен на энергоносители и общемировым снижением потребления топлива.



Так, в Балтийском бассейне наблюдается профицит в сегменте перевалки контейнеров. Также отмечается излишек мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Значительно возросли мощности в сегментах производства и перевалки сжиженного природного газа после успешного запуска ООО «Ямал СПГ» (порт Сабетта).

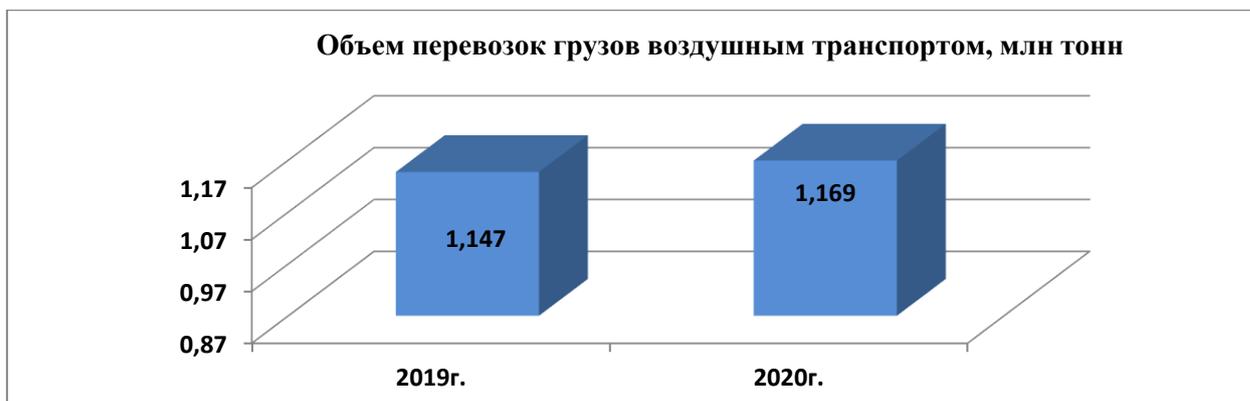
Прирост отправления грузов морским транспортом также обусловлен активизацией экономической деятельности в труднодоступных районах Крайнего Севера России, в районе Северного морского пути и открытием навигации 2020 года (см. табл. 2.6).

Таблица 2.6

Отправление грузов морским транспортом  
в районы Крайнего Севера и приравненных к ним местности  
(с ограниченными сроками завоза), тыс. тонн

	2019г.	2020г.
<b>Отправлено грузов морским транспортом</b>	7 607,4	8 406,

В 2020 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте вырос на 0,02 млн тонн и составил 1,169 млн тонн, что выше уровня 2019 года на 1,94 % (см. табл. 2.3). Уровень достижения плановых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 87,27 % против 88,25 % в 2019 году.



Анализ структуры перевозок грузов в Российской Федерации (без учета промышленного железнодорожного транспорта) (см. табл. 2.4) показывает следующее:

– резкое ухудшение ситуации в России и в мире с марта 2020 года вследствие распространения COVID-19 привело к значительному снижению грузопотока и, как следствие, к снижению объема перевозок грузов наиболее грузоемкими видами транспорта: автомобильным (5,9 % по сравнению с 2019 годом), железнодорожным (снижение на 11,5 %), внутренним водным – на 8 %;

– активизация экономической деятельности в труднодоступных районах Крайнего Севера России, в акватории Северного морского пути и открытие навигации обусловило прирост отправления грузов водным транспортом.

**Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта отраслей Минтранса России**

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения плановых значений показателей объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7

Динамика достижения прогнозных значений показателей объема грузооборота в 2019–2020 годах реализации Транспортной стратегии  
(без учета промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
1	Грузооборот* - всего, млрд т-км	<b>Факт</b>	<b>2987,2</b>	↑	<b>2930,74</b>	↓
		План базовый	3079,1		3160,8	
		% вып.	97,02	↓	92,72	↓
		План инновац.	3385,3		3503,42	
		% вып.	88,24	↓	83,65	↓
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>2601,9</b>	↑	<b>2544,83</b>	↓
		План базовый	2613,0		2680,0	
		% вып.	99,58	↓	94,96	↓
		План инновац.	2878,9		2978,0	
		% вып.	90,38	↓	85,45	↓
3	автомобильный	<b>Факт</b>	<b>275,4</b>	↑	<b>271,5</b>	↓

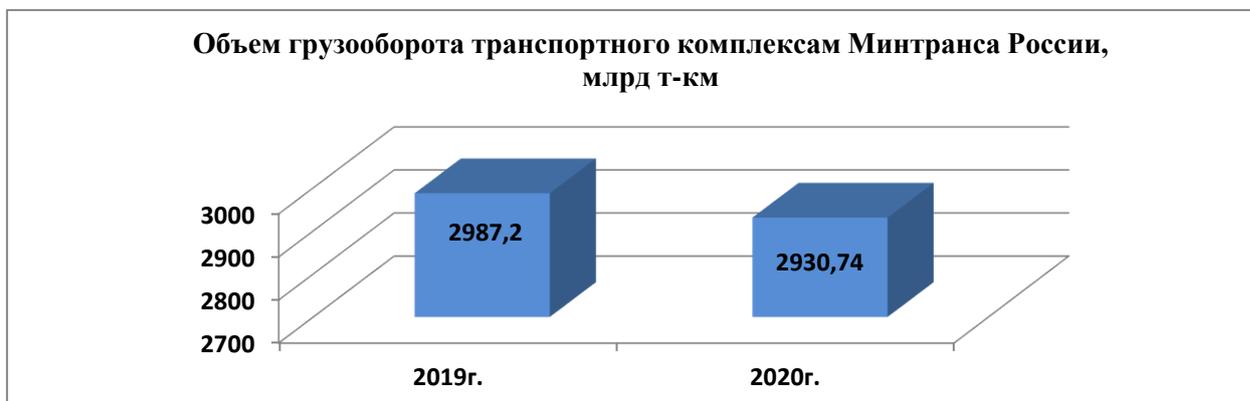
№ п/п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
		План базовый	315,2		328,8	
		% вып.	87,38	↑	82,57	↓
		План инновац.	342,5		355,4	
		% вып.	80,42	↑	76,39	↓
4	Грузооборот морской***	<b>Факт</b>	<b>40,85</b>	↓	<b>42,504</b>	↑
		План базовый	66,9		65,6	
		% вып.	54,6	↑	64,71	↑
		План инновац.	77,1		80,1	
		% вып.	47,37	↓	53,0	↑
5	Грузооборот внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>65,91</b>	↑	<b>64,2</b>	↓
		План базовый	77,2		79,4	
		% вып.	85,37	↓	81,67	↓
		План инновац.	79,6		82,4	
		% вып.	82,8	↓	78,7	↓
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>7,389</b>	↓	<b>7,112</b>	↓
		План базовый	6,75		7,0	
		% вып.	109,47	↓	101,6	↓
		План инновац.	7,2		7,52	
		% вып.	102,63	↓	94,57	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

В 2020 году объем грузооборота по транспортному комплексу снизился на 56,43 млрд т-км по сравнению с 2019 годом и составил 2930,74 млрд т-км (см. табл. 2.7). Отрицательная динамика обеспечивается снижением объема грузооборота наиболее емким видом транспорта, обеспечивающим грузоперевозку на дальние расстояния (железнодорожным транспортом).



В 2020 году отмечена отрицательная динамика роста достижения уровня ожидаемых значений по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7) в 2019 году 97,02 %, в 2020 году 92,72 %.

**Динамика грузооборота по видам транспорта  
в 2019–2020 годах реализации Транспортной стратегии,  
(без учета промышленного железнодорожного транспорта  
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)**

		Грузооборот*, (млрд т-км)	
		2019г.	2020г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>2987,2</b>	<b>2930,74</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>100,66</b>	98,76
	к 2019г.	-	<b>98,11</b>
железнодорожный**		<b>2601,9</b>	<b>2544,83</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>100,16</b>	97,96
	к 2019г.	-	<b>97,81</b>
автомобильный		<b>275,4</b>	<b>271,5</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>106,31</b>	104,79
	к 2019г.	-	<b>98,57</b>
морской***		<b>36,52</b>	<b>42,45</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>98,99</b>	115,06
	к 2019г.	-	<b>116,23</b>
внутренний водный***		<b>65,91</b>	<b>64,85</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>99,72</b>	98,12
	к 2019г.	-	<b>98,39</b>
воздушный		<b>7,389</b>	<b>7,112</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>94,58</b>	91,03
	к 2019г.	-	<b>96,24</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

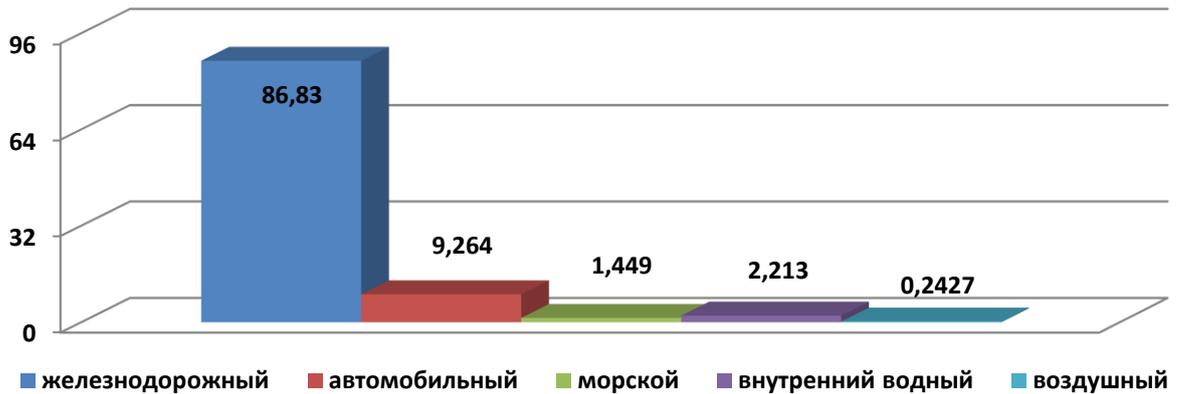
Анализ структуры грузооборота транспортного комплекса Минтранса России (см. табл. 2.9) показал, что в 2020 году доля автомобильного, морского и внутреннего водного транспорта несколько повысилась относительно соответствующего периода прошлого года и составила 9,264 % против 9,219 %, 1,448 % против 1,222 % и 2,213 % против 2,206 % соответственно.

Таблица 2.9

**Структура грузооборота по видам транспорта  
общего пользования в 2019–2020 годах,  
(в процентах, без учета промышленного железнодорожного транспорта)**

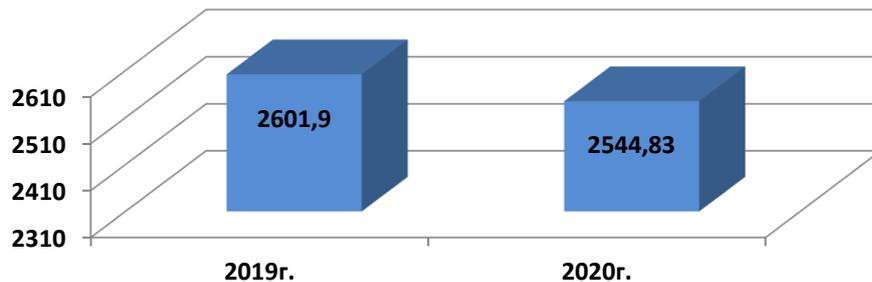
	2019г.		2020г.	
	100%		100%	
<b>Транспорт отраслей Минтранса России - всего</b>				
железнодорожный	<b>87,1</b>	↓	<b>86,83</b>	↓
автомобильный	9,22	↑	9,264	↑
морской	1,223	↓	1,449	↑
внутренний водный	2,206	↓	2,213	↑
воздушный	0,2474	↓	0,2427	↓

### Структура грузооборота транспортного комплекса Минтранса России в 2020 году без учета промышленного железнодорожного транспорта



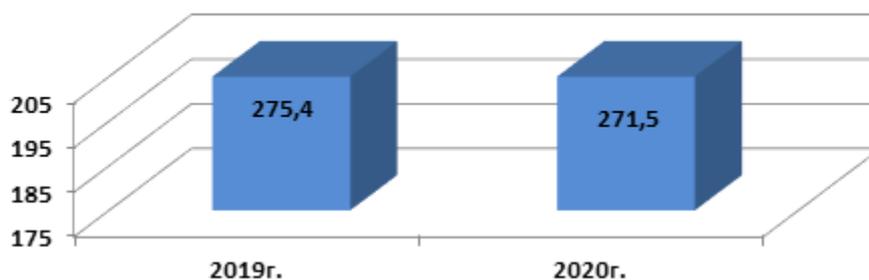
В 2020 году объем грузооборота железнодорожного транспорта снизился к уровню 2019 года на 2,2 % (-57,1 млрд т-км) и составил 2544,83 млрд т-км (95,0 % от планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7)).

### Объем грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования, млрд т-км

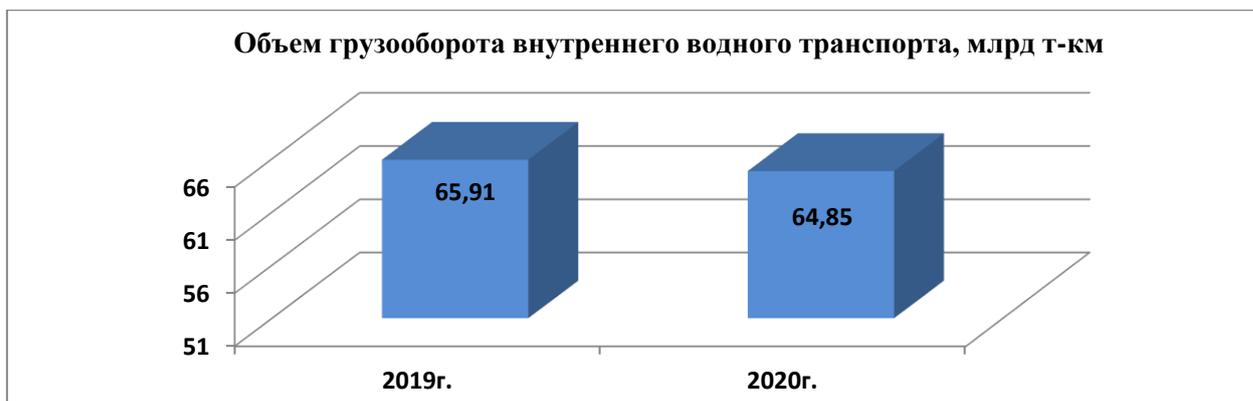


В 2020 году объем грузооборота автомобильного транспорта снизился. Показатель достиг значения 271,5 млрд т-км, что на 3,92 млрд т-км меньше, чем в 2019 году, а уровень достижения заданного значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7) составил 82,57 %.

### Объем грузооборота автомобильного транспорта общего пользования, млрд т-км

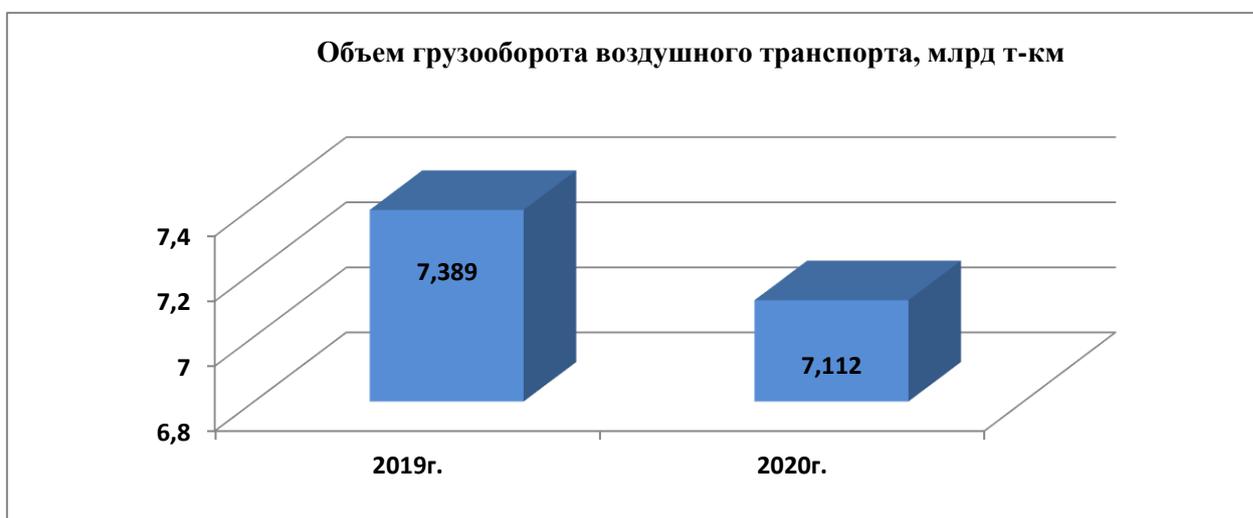


В 2020 году отмечена отрицательная динамика изменения показателя объема грузооборота внутреннего водного транспорта (табл. 2.7 и 2.8). За рассматриваемый период объем грузооборота внутреннего водного транспорта составил 64,85 млрд т-км (-1,06 млрд т-км).

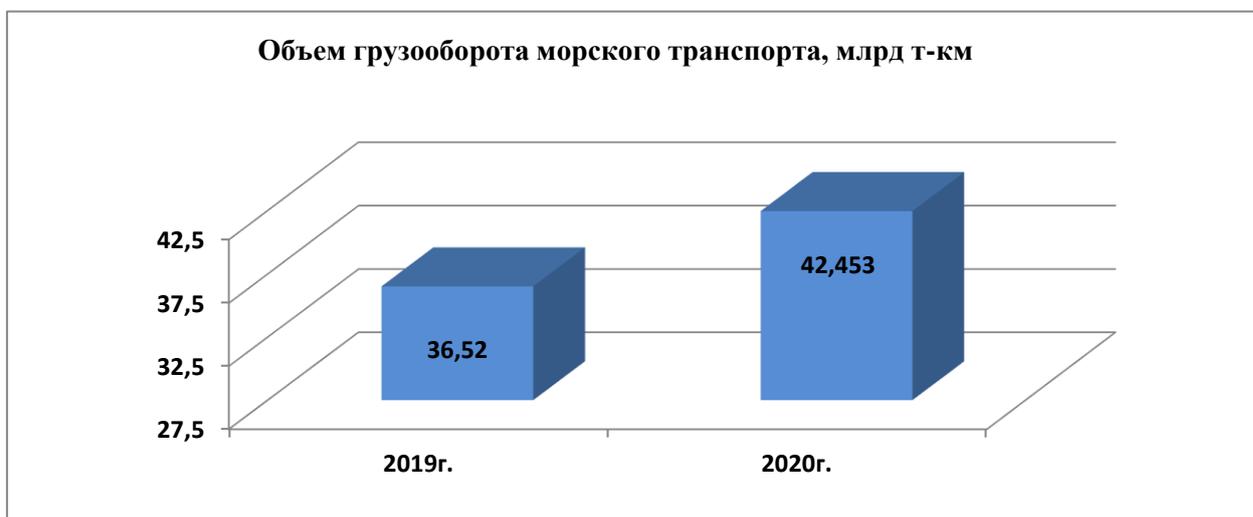


Уровень достижения планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в отчетный период (табл. 2.7) составил 81,67 %.

В 2020 году объем грузооборота воздушного транспорта составил 7,112 млрд т-км (-0,28 млрд т-км), также отмечена отрицательная динамика достижения прогнозного значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7). В 2019 году уровень достижения составил 109,47 %, в 2020 году – 101,6 %.



В 2020 году объем грузооборота морского транспорта составил 42,453 млрд т-км (+5,93 млрд т-км), отмечается рост динамики достижения планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7). Так, в 2019 году уровень достижения составил 54,6 %, в 2020 году – 64,71 %.



Грузооборот морского транспорта в 2020 году сократился на 2,3 % по сравнению с прошлым годом и составил 820,77 млн тонн. Относительное сокращение объемов перевалки связано, в основном, с падением объема перевалки на экспорт наливных грузов (на 10,4 %, до 416,05 млн тонн в связи с сокращением добычи нефти по сделке ОПЕК). При этом, объем перевалки сухих грузов увеличился на 7,6 % до 404,72 млн тонн, а наливных грузов – сократился на 10,4 % до 416,05 млн тонн (см. табл. 2.10).

Таблица 2.10

Объем перевалки сухих, наливных и грузов по типу  
в морских портах России в 2020 году

	Грузооборот в 2020 г., (млн тонн)	в % отношении грузооборот 2020 г. к 2019 году
<b>Объем перевалки сухих грузов составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>404,7</b>	<b>+7,6%</b>
Руда	13,2	+47,8%
Зерно	50,3	+30,3%
Уголь	188,6	+7,1%
Грузы в контейнерах	57,7	+2,1%
Минеральные удобрения	19,2	+1,6%
Черные металлы	26,9	+0,7%
<b>Объем перевалки наливных грузов составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>416,1</b>	<b>-10,4%</b>
Пищевые грузы	4,5	+7,7%
Сжиженный газ	32,6	-0,7%
Нефтепродукты	142,6	-4,9%
Сырая нефть	235,1	-14,9%
<b>Объем грузов по типу:</b>		
Экспортные грузы	646,6	-1,1%
Импортные грузы	36,6	-1,7%
Каботажные грузы	76,0	-7,0%
Транзитные грузы	61,6	-8,4%

В 2020 году рост грузооборота демонстрируют морские порты Каспийского и Дальневосточного бассейнов России, а порты Арктического, Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов показали снижение объема грузооборота (см. табл. 2.11).

Таблица 2.11

Объем грузооборота морских портов бассейнов России в 2020 году

	Грузооборот в 2020 г., (млн тонн)	в % отношении грузооборот 2020 г. к 2019 году
<b>Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>8,1</b>	<b>+9,5%</b>
Сухие грузы	3,4	+21,2%
Наливные грузы	4,7	+2,5%
<b>Грузооборот портов:</b>		
<i>Астрахань</i>	2,5	+14,4%
<i>Махачкала</i>	5,0	+6,8%

	<b>Грузооборот в 2020 г., (млн тонн)</b>	<b>в % отношении грузооборот 2020 г. к 2019 году</b>
<b>Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>223,2</b>	<b>+4,6%</b>
Сухие грузы	146,8	+8,5%
Наливные грузы	76,4	-2,3%
<b>Грузооборот портов:</b>		
<i>Ванино</i>	33,5	+6,5%
<i>Восточный</i>	77,4	+5,2%
<i>Находка</i>	26,8	+4,7%
<i>Владивосток</i>	24,7	+3,4%
<i>Пригородное</i>	16,4	+2,4%
<i>Де-Кастри</i>	13,2	-2,8%
<b>Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>252,0</b>	<b>-2,4%</b>
Сухие грузы	111,6	+16,1%
Наливные грузы	140,4	-13,4%
<b>Грузооборот портов:</b>		
<i>Тамань</i>	22,0	+46,5%
<i>Ростов-на-Дону</i>	17,8	+11,0%
<i>Туапсе</i>	26,8	+6,2%
<i>Кавказ</i>	21,8	+4,3%
<i>Ейск</i>	4,2	-1,2%
<i>Новороссийск</i>	141,8	-9,6%
<b>Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>241,5</b>	<b>-5,8%</b>
Сухие грузы	112,8	+2,4%
Наливные грузы	128,7	-12,0%
<b>Грузооборот портов:</b>		
<i>Санкт-Петербург</i>	59,9	+0,1%
<i>Усть-Луга</i>	102,6	-1,2%
<i>Высоцк</i>	18,6	-4,2%
<i>Калининград</i>	10,4	-5,7%
<i>Приморск</i>	49,3	-19,2%
<b>Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил:</b>		
<b>Общий</b>	<b>96</b>	<b>-8,4%</b>
Сухие грузы	30,1	-4,9%
Наливные грузы	65,9	-9,9%
<b>Грузооборот портов:</b>		
<i>Архангельск</i>	3,3	+22,4%
<i>Сабетта</i>	27,9	+0,9%
<i>Мурманск</i>	56,1	-9,3%
<i>Варандей</i>	4,9	-31,8%

**Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема перевозки пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования**

На фоне пандемии COVID-19 в 2020 году существенно сократились пассажирские перевозки всеми видами транспорта. Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объема перевозок пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта Минтранса России представлены в таблице 2.12.

Таблица 2.12

Динамика достижения плановых значений показателей объема перевозок пассажиров в 2019-2020 годах реализации Транспортной стратегии, (без учета городского электрического транспорта)

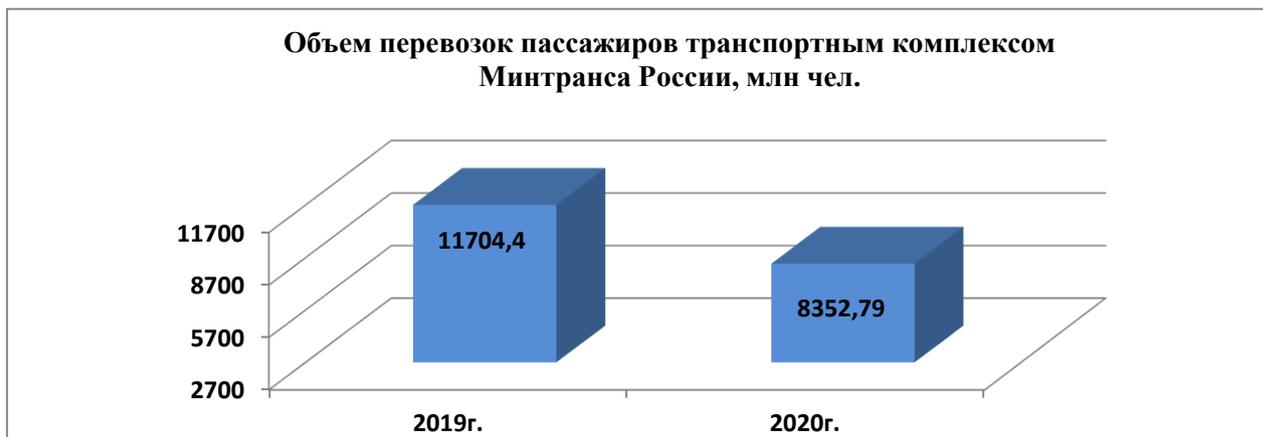
№ п/п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
1	Перевозки пассажиров* транспортом общего пользования - всего, млн чел.	<b>Факт</b>	<b>11704,4</b>	↓	<b>8352,79</b>	↓
		План базовый	15698,0		15922,40	
		% вып.	74,56	↓	52,46	↓
		План инновац.	16372,4		16715,70	
		% вып.	71,49	↓	49,97	↓
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>1197,8</b>	↑	<b>871,98</b>	↓
		План базовый	1142,9		1154,20	
		% вып.	104,81	↑	75,55	↓
		План инновац.	1263,7		1280,30	
		% вып.	94,79	↑	68,11	↓
3	автомобильный	<b>Факт</b>	<b>10361,3</b>	↓	<b>7399,25</b>	↓
		План базовый	14437,8		14646,80	
		% вып.	71,77	↓	50,52	↓
		План инновац.	14984,3		15305,90	
		% вып.	69,15	↓	48,34	↓
4	морской***	<b>Факт</b>	<b>6,045</b>	↓	<b>4,598</b>	↓
		План базовый	1,5		1,50	
		% вып.	403,00	↓	306,51	↓
		План инновац.	1,5		1,50	
		% вып.	403,00	↓	306,51	↓
5	внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>11,06</b>	↓	<b>7,721</b>	↓
		План базовый	14,5		14,60	
		% вып.	76,30	↓	52,88	↓
		План инновац.	15,0		15,10	
		% вып.	73,76	↓	51,13	↓
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>128,13</b>	↑	<b>69,245</b>	↓
		План базовый	101,3		105,30	
		% вып.	126,48	↑	65,76	↓
		План инновац.	107,9		112,90	
		% вып.	118,75	↑	61,33	↓

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021 г.

\*\* Оперативные данные перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте по форме ЦО-22 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

Объем перевозок пассажиров в 2020 году транспортом общего пользования в связи с введением карантинных ограничений снизился на 3351,63 млн человек по сравнению с 2019 годом и составил 8352,79 млн человек.



В 2019–2020 годах объем перевозок пассажиров транспортным комплексом характеризуется отрицательной динамикой к предыдущему году. Это обусловлено, прежде всего, внедрением целого ряда оптимизационных инициатив на всех видах транспорта во всем мире, что привело к практически полной остановке международных сообщений, а также к значительному снижению пассажиропотока и на внутренних линиях и, как следствие, ограничением деловой активности и мобильности населения, вызванными пандемией COVID-19, а также, некоторым снижением реально располагаемых доходов населения и ростом индекса цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта (см. табл. 2.13).

Таблица 2.13

Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта\*  
в 2019–2020 годах

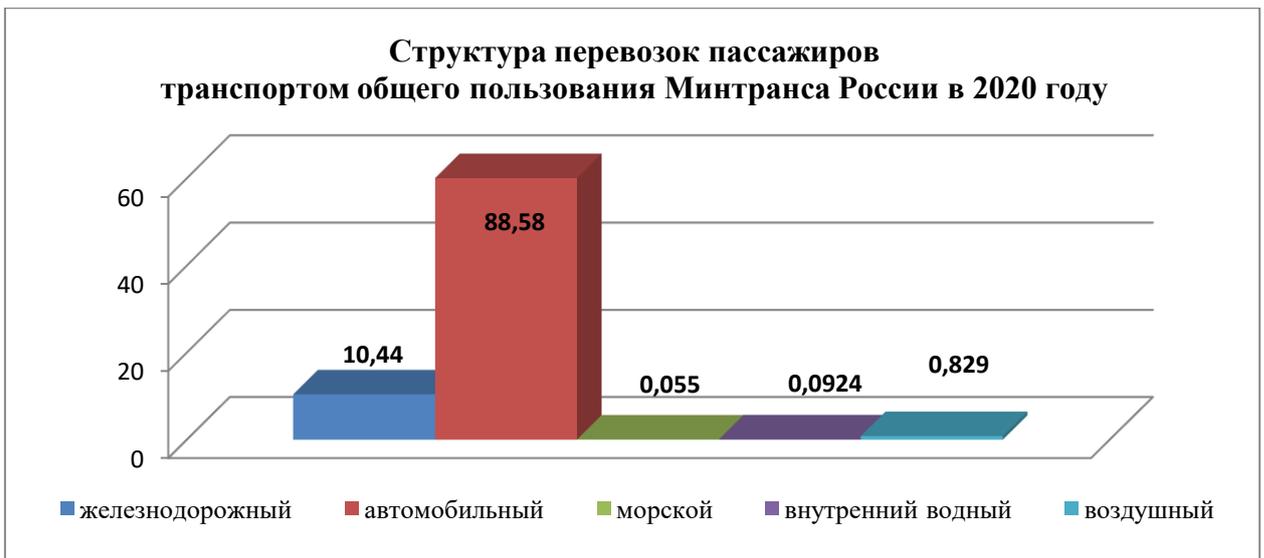
	2019 г. в % отношении к 2018 г.	2020 г. в % отношении к 2019 г.
<b>Индексы потребительских цен на услуги по России</b>	<b>104,46</b>	<b>103,38</b>
<b>Услуги пассажирского транспорта</b>	<b>106,75</b>	<b>102,16</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) «Об индексе потребительских цен» 2019–2020 годы.

Таблица 2.14

Структура перевозок пассажиров по видам транспорта  
общего пользования в 2019–2020 годах,  
(в процентах, без учета городского электрического транспорта)

	2019г.	2020г.
<b>Индекс ценовой доступности транспортных услуг пассажирского транспорта, всего</b>	<b>1,022</b>	<b>0,988</b>



В 2020 году отмечены следующие изменения тарифов на услуги пассажирского транспорта:

- в январе, проезд в поездах дальнего следования стал дешевле на 8,9 %, авиаперелет экономическим классом – на 4,3 %;

- в феврале, на 2,7 % подорожал проезд в метро, на 2,2-2,5 % – комбинированный билет для проезда в городском пассажирском транспорте, проезд в трамвае, плацкартных вагонах скорых поездов дальнего следования, на 1,4-1,8 % – проезд в городском автобусе, троллейбусе, пригородном поезде и авиаперелет экономическим классом. Одновременно проезд в такси подешевел на 0,3 %, в купейном вагоне скорого нефирменного поезда дальнего следования – на 0,1 %;

- в марте, проезд в купейных вагонах скорых поездов дальнего следования стал дороже на 4,3-4,5 %, маршрутном такси – на 0,4 %, городском автобусе – на 0,3 %. Вместе с тем авиаперелет экономическим классом подешевел на 6 %, проезд в плацкартных вагонах скорых поездов дальнего следования – на 2,1-2,5 %, такси – на 0,2 %;

- в апреле, наиболее заметно возросла стоимость авиаперелета экономическим классом – на 5,7 %. Тарифы на проезд в плацкартных вагонах поездов дальнего следования увеличились на 0,2-0,4 %. При этом тарифы на проезд в купейных вагонах снизились на 3,6-4,3 %, проезд в такси – на 1,2 %;

- в мае, существенно выросли цены на проезд в поездах дальнего следования – на 15,5 %, авиаперелет экономклассом – на 4 %, а тарифы на проезд в пригородных поездах снизились на 0,5 %, маршрутном такси – на 0,3 %;

- в июне, более всего подорожал проезд в поездах дальнего следования – на 11,3 %. Цены на проезд в такси выросли на 0,6 %, а стоимость авиаперелета экономклассом подешевела на 8 %;

- в июле, выросли цены на авиаперелет экономклассом – на 1,5 %, проезд в такси – на 0,9 %. В то же время снизились цены на проезд в купейных вагонах скорых нефирменных поездов дальнего следования – на 0,4 %;

- в августе, в группе услуг пассажирского транспорта заметно подорожал авиаперелет экономклассом – на 10,6 %. Увеличение цен на 3,0 % и более зафиксировано в 41 субъекте Российской Федерации, наибольшее в республиках Алтай и Северная Осетия-Алания – в 2,2 и 2,1 раза соответственно. Одновременно в 12 субъектах Российской Федерации (кроме автономных округов, входящих в состав области) отмечалось снижение цен на 0,2 % и более, в том числе в Республике Марий Эл и Удмуртской Республике – на 4,4 %. Выросли цены на проезд: в купейных вагонах скорых фирменных и нефирменных поездов дальнего следования – на 1,0 % и 1,5 % соответственно, в такси – на 1,3 %. В то же время проезд в плацкартных вагонах скорых фирменных и нефирменных поездов подешевел на 0,3 % и 0,1 % соответственно;

– в сентябре, проезд в поездах дальнего следования стал дешевле на 15 %, авиаперелеты экономическим классом – на 10,4 %, а стоимость проезда в междугородном автобусе и такси подорожала на 0,2 %;

– в октябре, проезд в различных типах вагонов поездов дальнего следования стал дешевле на 6,5-9,6 %, авиаперелет экономическим классом – на 5,7 %, проезд в такси – на 0,1 %, а тарифы на проезд в маршрутном такси выросли – на 0,4 %, в городском автобусе – на 0,3 %, в междугородном автобусе – на 0,2 %, в троллейбусе – на 0,1 %.

– в ноябре, проезд в различных типах вагонов поездов дальнего следования стал дешевле на 2,8-5,3 %, авиаперелет экономическим классом – на 1,9 %, а тарифы на проезд в городском автобусе выросли – на 0,8 %, в маршрутном такси, трамвае и пригородном поезде – на 0,5 %, в такси – на 0,3 %, в троллейбусе – на 0,2 %.

– в декабре, проезд в различных типах вагонов поездов дальнего следования стал дороже на 14,6-16,8 %, авиаперелет экономическим классом – на 5,7 %.

Таблица 2.16

Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта в 2019–2020 годах  
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам,  
без учета городского электрического транспорта)

		Перевезено пассажиров*, (млн чел.)	
		2019г.	2020г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>11704,4</b>	<b>8352,79</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>98,31</b>	70,16
	к 2019г.	-	<b>71,36</b>
железнодорожный**		<b>1197,8</b>	<b>871,98</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>103,51</b>	75,35
	к 2019г.	-	<b>72,8</b>
автомобильный общего пользования		<b>10361,3</b>	<b>7399,3</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>97,64</b>	69,72
	к 2019г.	-	<b>71,41</b>
морской***		<b>6,045</b>	<b>4,598</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>80,86</b>	61,5
	к 2019г.	-	<b>76,06</b>
внутренний водный***		<b>11,06</b>	<b>7,721</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>88,67</b>	62,58
	к 2019г.	-	<b>69,78</b>
воздушный		<b>128,1</b>	<b>69,25</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>110,27</b>	59,59
	к 2019г.	-	<b>54,04</b>

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте по форме ЦО-22 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2020 году снизился (см. табл. 2.12 и 2.16). Так, в 2019 году перевезено 10361,3 млн человек (-250,9 млн человек), в 2020 году – 7399,25 млн человек (-2962,1 млн человек).

Пассажиры автобусные перевозки в России за январь – август 2020 года сократились на 30 %. Фактически прекратились перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении. К концу года показатели пассажиропотока достигли 80 % от уровня прошлого года.

По итогам 2020 года объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в Российской Федерации сократился на 28,6 % (к 2019 году) и составил 7399,3 млн человек.

Факторы, обусловившие снижение объема перевозок пассажиров автомобильным транспортом:

- внедрение ряда оптимизационных мероприятий на автомобильном транспорте, связанных с пандемией, привело к практически полной остановке междугородних сообщений, а также к значительному снижению пассажиропотока на городских линиях;
- введение карантинных ограничений при организации и выполнении перевозок пассажиров автомобильным транспортом из-за распространения COVID-19;
- увеличение количества транспортных средств в собственности граждан;
- снижение численности сельского населения;
- эксплуатационные затраты на работу пассажирского транспорта не покрываются доходами от перевозок пассажиров;
- наличие большого числа частных перевозчиков, осуществляющих междугородние автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении под видом нерегулярных.



В 2020 году отмечено снижение количества отправленных пассажиров железнодорожным транспортом (см. табл. 2.12 и 2.16). Так, в 2019 году объем перевозок составил 1197,8 млн человек (+37,41 млн человек), в 2020 году – 871,98 млн человек (-325,86 млн человек).

Российские железные дороги на фоне пандемии были вынуждены отменить некоторые поезда дальнего следования и сократить частоту курсирования по части маршрутов. Международные поезда дальнего следования прекратили курсирование. Перевозки пассажиров на сети Российских железных дорог в сентябре упали с начала года почти на 30 %. Однако, после снятия ограничений динамика перевозок в пригородном сообщении улучшилась на 25 % и пригородные перевозки железнодорожным транспортом восстановились практически на 100 %. Движение пассажирских поездов дальнего следования восстановлено на 82 % по отношению к нормативному графику.

Уровень достижения планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии так же снижается. В 2019 году он составил 104,81 %, в 2020 году – 75,55 %.



В 2020 году ухудшение ситуации в России и в мире из-за распространения COVID-19 привело к практически полной остановке международных полетов, а также к значительному снижению пассажиропотока на внутренних авиалиниях.

Стремительное снижение объемов перевозок началось в марте 2020 года и достигло максимума в апреле (-92,1 %) и мае (-91,3 %) после установления фактического запрета на полеты за рубеж, кроме вывозных и грузовых рейсов, а также после введения карантинных ограничений на территории Российской Федерации. Постепенное смягчение ограничений с наступлением летнего сезона, а также переориентация авиакомпаний на внутренние перевозки, в том числе по туристическим направлениям, позволили замедлить падение (см. табл. 2.17).

По итогам 2020 года российские авиакомпании перевезли 69,25 млн пассажиров, что в два раза меньше рекордных 128,1 млн перевезенных в 2019 году. Пандемия кардинально изменила сложившиеся условия. Снижение объема перевозок в 2020 году на внутренних линиях составило 23,1 %, на международных из-за закрытия границ достигло 66,2 %. Пассажиропоток аэропортов сократился практически вдвое. В июле – августе 2020 года на внутренних авиалиниях объем перевозок практически восстановлен за счет развития внутреннего туризма и курортных программ. Авиация России по темпам восстановления внутренних перевозок стала первой в мире. Следует учитывать, что за время пандемии российские авиакомпании и аэропорты из федерального бюджета получили около 36 млрд рублей прямых субсидий на компенсацию текущих расходов в результате падения объема перевозок.

По данным Росавиации аэропорты России в августе 2020 года обслужили 17 млн 964 тыс. пассажиров, что на 28 % меньше, чем в 2019 году, авиакомпании сократили перевозки пассажиров по сравнению с августом прошлого года на 33,2 %, до 9,3 млн пассажиров, а с декабрем на 42,5 %, до 5,097 млн пассажиров, а аэропорты московского авиационного узла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) по итогам 2020 года сократили количество обслуженных пассажиров на 42,3 % до 48,52 млн человек. Число обслуженных пассажиров на международных рейсах упало на 75,8 % до 2,74 млн человек, на внутренних – на 29,9 % до 36,52 млн пассажиров. Пассажиропоток Шереметьево снизился на 60,4 % до 19,56 млн пассажиров, Домодедово – на 42 % до 16,39 млн пассажиров, Внуково – на 47,6 % до 12,56 млн пассажиров.

Таблица 2.17

Объемы перевозок пассажиров гражданской авиацией России  
в январе – декабре 2020 года, (млн чел.)

	2019 г.	2020 г.	% изменения 2020г. к 2019г
Январь	8,3	8,9	6,8
Февраль	7,5	8,0	6,4

Март	8,9	6,4	-28,1
<b>Апрель</b>	9,4	<b>0,7</b>	<b>-92,1</b>
<b>Май</b>	10,9	<b>0,9</b>	<b>-91,3</b>
<b>Июнь</b>	12,6	<b>2,8</b>	<b>-77,4</b>
Июль	14,2	6,8	-52,4
Август	14,4	9,3	-35,4
Сентябрь	12,8	8,8	-31,7
Октябрь	11,1	6,8	-39,0
Ноябрь	9,0	4,7	-48,0
Декабрь	8,9	5,0	-43,0 *

\*Оперативные данные.

Таким образом, объемы перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями в 2020 году составили 54 % от показателя прошлого года. На внутренних авиалиниях пассажиропоток сократился на 23,1 % и составил 56,16 млн пассажиров, а на международных на 76,2 % и составил 13,09 млн пассажиров (см. табл. 2.12, 2.16 и 2.18).

Таблица 2.18

Перевозка пассажиров гражданской авиацией России\*  
в 2019–2020 годах по видам сообщения, (млн чел.)

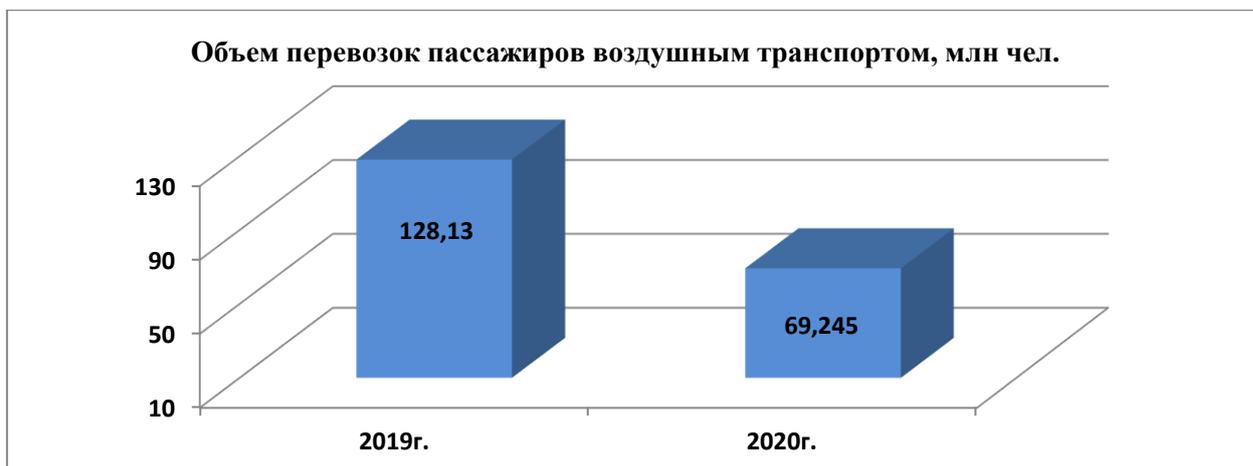
	2019г.	% изменения 2019г. к 2018г.	2020г.	% изменения 2020г. к 2019г.
<b>Международные перевозки</b>	55,07	<b>116,3%</b>	13,09	23,8%
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	48,86	<b>121,8%</b>	11,63	23,8%
между Россией и странами СНГ	6,2	85,6%	1,46	23,5%
<b>Внутренние перевозки</b>	73,06	<b>106,1%</b>	56,16	76,9%
местные перевозки	1,97	99,5%	1,77	89,6%

\* Данные Росавиации по формам № 10-ГА 2019-2020 годов.

В 2020 году по данным Росавиации российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 1,3 млн полетов, что на 29 % ниже показателя относительно того же периода 2019 года. При этом количество внутренних полетов составило 909,3 тыс. (-3 %) и международных – 389,8 тыс. (-44 %).

Летняя навигация на несколько процентов улучшила общий результат авиаперевозок по итогам 2020 года. Однако снижение объемов авиаперевозок в апреле - мае и недостаточное восстановление в последующие месяцы ввиду сохраняющихся ограничений на международные перелеты не улучшили экономическую ситуацию в авиаотрасли.

Ухудшение эпидемиологической ситуации в мире в условиях распространения COVID-19 непосредственно влияет на снижение авиационной подвижности населения, а также на перевозку пассажиров гражданской авиацией России и авиаперелетов между странами.



На гистограмме показано как существенно снизился пассажиропоток от уровня прошлого года, в 2019 году он составил 128,129 млн человек (+11,93 млн чел.), а в 2020 году достиг 69,245 млн чел. (-58,885 млн чел.). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также снизился: в 2019 году он составил 126,48 %, в 2020 году достиг 65,76 %.

Ввиду разворачивающейся по всему миру второй волны эпидемии COVID-19 и вновь вводимых ограничений объем авиаперевозок в 2020 году сократился до уровня 2011 года.

Лучшего итогового результата по авиаперевозкам в 2020 году по сравнению с 2019 годом достигли АО «Авиакомпания АЗИМУТ» – 97,9 %, ООО «Авиакомпания «Победа» – 88,3 %, АО «Авиакомпания «Сибирь» – 87,9 %, АО «Нордавиа-региональные авиалинии» – 80,5 %. Однако, компаниям не удалось компенсировать потери апреля - мая 2020 года.

Таблица 2.19

Перевозка пассажиров и процент занятости пассажирских кресел  
гражданской авиации России в 2019–2020 годах  
(международные и внутренние перевозки)

Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, млн чел.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	2019г.	2020г.	% 2020г. к 2019 г.	2019г.	2020г.	+/- 2020г. к 2019 г.
АО «Авиакомпания АЗИМУТ»	1,25	1,22	97,9	86,1	76,2	- 9,9
ООО «Авиакомпания «Победа»	10,29	9,09	88,3	94,0	91,6	- 2,4
АО «Авиакомпания «Сибирь»	14,05	12,35	87,9	86,4	73,1	- 13,3
АО «Нордавиа-региональные авиалинии»	2,03	1,64	80,5	84,1	76,9	- 7,2
АО «Авиакомпания НордСтар»	1,28	0,88	68,3	78,3	67,8	- 10,5
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	7,76	4,76	61,3	82,1	78,5	- 3,6
ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии»	9,62	5,63	58,6	82,4	72,2	- 10,2
ООО «Северный Ветер»	5,54	2,94	53,1	90,6	81,4	- 9,2
АО «Ред Вингс»	3,07	1,54	50,1	89,3	79,0	- 10,3
АО «Авиакомпания «Россия»	11,55	5,71	49,4	85,3	78,2	- 7,1
АО «Авиакомпания «Аврора»	1,66	0,8	48,0	71,2	52,3	- 18,9
ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал»	1,75	0,7	40,0	73,8	60,4	- 13,4

Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, млн чел.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	2019г.	2020г.	% 2020г. к 2019 г.	2019г.	2020г.	+/- 2020г. к 2019 г.
АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ»	2,26	0,92	40,6	94,5	92,0	- 2,5
<b>ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»</b>	<b>37,22</b>	<b>14,56</b>	<b>39,1</b>	<b>79,2</b>	<b>66,9</b>	<b>- 12,3</b>
ООО «Авиакомпания «Икар»	2,16	0,76	35,2	83,4	74,1	- 9,3
ООО «АЗУР эйр»	5,79	1,93	33,3	95,8	92,8	- 3,0

В 2020 году следует отметить успех АО «Авиакомпания Азимут», эксплуатирующей отечественные самолеты SuperJet 100-97,9 % пассажиропотока от уровня прошлого года. Это указывает на удачную стратегию авиакомпании и на увеличение спроса на полеты самолетами малой вместимости, ввиду снижения общих потоков пассажиров на многих направлениях.

По предварительным итогам за 2020 год, авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 14,56 млн пассажиров (-60,9 % по сравнению с 2019 годом), «Победа» – 9,09 млн пассажиров (-11,3 %), «Россия» – 5,71 млн пассажиров (-50,6 %), «Уральские авиалинии» – 5,63 млн пассажиров (-41,4 %). Показатели а/к «Сибирь» за 2020 год демонстрируют снижение на 12,1 %, авиакомпания перевезла 12,35 млн пассажиров.

По данным продаж авиабилетов в 2020 году больше всего бронирований было совершено в июле и августе (совокупно – около 30 %), а начиная с сентября последовало снижение спроса. Пик объема авиаперевозок пришелся на период с июля по сентябрь 2020 года (суммарно – более 43 % от общего числа перелетов по России за год).

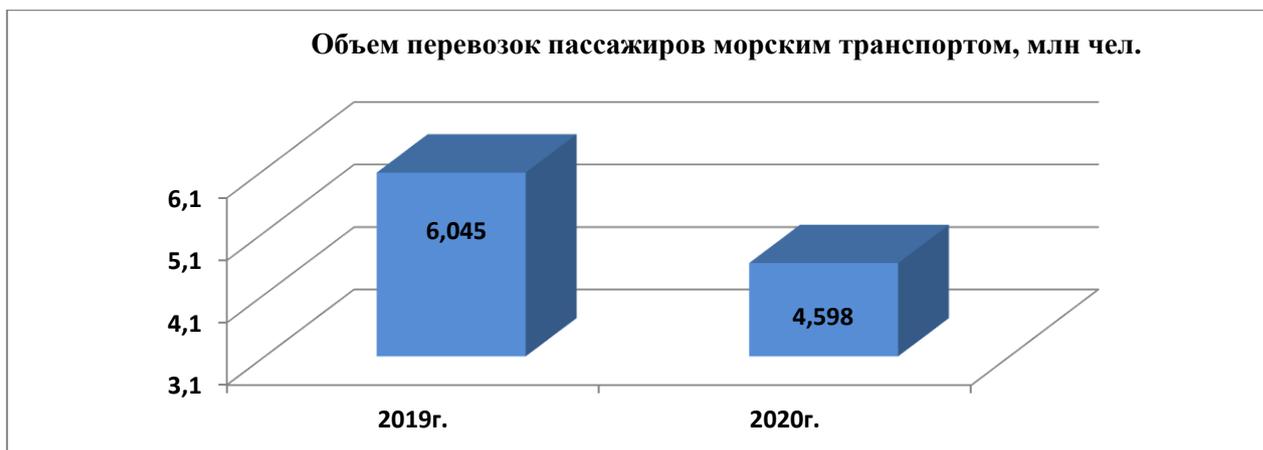
Следует отметить, что наиболее востребованы в 2020 году были перелеты по направлениям: Симферополь, Сочи, Краснодар, Анапа, Минеральные Воды, Санкт-Петербург, Калининград, Махачкала, Ростов-на-Дону, Уфа, Новосибирск, Казань, Челябинск, Мурманск и Саратов. Новым стало направление Москва – Геленджик, его доля среди популярных авианаправлений выросла почти вдвое.

Несмотря на общее снижение спроса на авиаперевозки в 2020 году, есть ряд направлений, где пассажиропоток вырос (Москва – Анапа, Москва – Калининград, Москва – Махачкала, Санкт-Петербург – Симферополь, Санкт-Петербург – Сочи, Москва – Геленджик, Москва – Мурманск и Москва – Саратов). Этому способствовало сокращение на 15 % средней цены на авиабилет за перелет по России в 2020 году по сравнению с 2019 годом. Цена авиабилета составила 6692 рубля за билет в одну сторону. Наибольшее сокращение средней цены на авиабилет среди маршрутов зафиксированы на направлениях Москва – Екатеринбург (-33 %), Москва – Новосибирск (-33 %), Москва – Челябинск (-27 %) и Москва – Мурманск (-26 %).

Объем перевозок пассажиров морским транспортом в 2019-2020 годах снижается (см. табл. 2.12 и 2.16). Так, в 2019 году он составил 6,045 млн человек (-1,43 млн человек), в 2020 году – 4,615 млн человек (-1,43 млн человек).

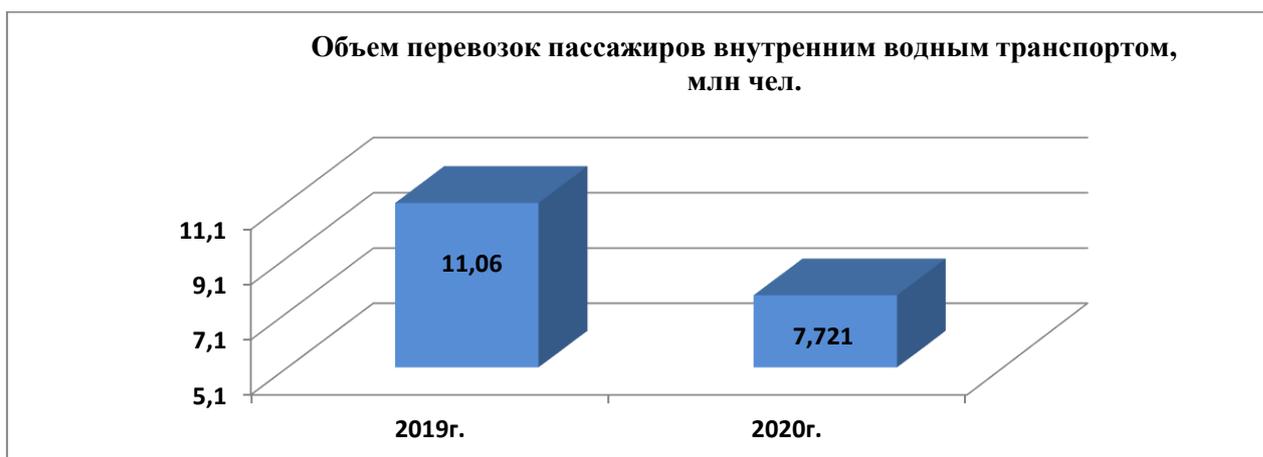
Также в 2020 году в морских портах России было обслужено 567,6 тыс. человек, что в 3,7 раза меньше аналогичного периода прошлого 2019 года, в том числе количество отправленных пассажиров из портов составило 283,9 тыс. человек (снижение в 2,2 раза), прибывших – 282,6 тыс. человек (снижение в 2,6 раза). Обслуживание транзитных пассажиров составило всего 1,14 тыс. человек, в прошлом году было 719 тыс. человек.

Основное количество пассажиров было обслужено на специализированных пассажирских терминалах в портах Ялта – 419,2 тыс. человек, снижение по отношению к аналогичному периоду прошлого г. составило 35,1 %, Сочи – 89,6 тыс. человек (-39,6 %) и Холмск – 20,5 тыс. человек (-28,7 %).



Значительное сокращение объема перевозок пассажиров морским транспортом с одной стороны обусловлено снижением пассажиропотока на Керченской паромной переправе из-за ввода в строй в 2018 году автодорожной части, а в 2019 году железнодорожной части Крымского моста через Керченский пролив, с другой – ухудшением ситуации в России и в мире вследствие распространения COVID-19, что привело к полной остановке международного морского сообщения и значительному снижению пассажиропотока на внутренних линиях.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в 2020 году снизился по сравнению с 2019 годом (см. табл. 2.12 и 2.16). Так, в 2019 году он составил 11,06 млн чел. (-1,27 млн чел.), в 2020 году – 7,721 млн чел. (-3,34 млн чел.).



В последние годы обострилась проблема недостатка глубин для прохождения судов, и пассажирский транспорт сталкивается с трудностями прохождения сложных участков на реках. Кроме того, отмечалось перераспределение спроса на другие виды транспорта, которые более динамично развивали сеть маршрутов и качество услуг.

В 2020 году численность поездок на внутреннем водном транспорте сократилась наполовину от уровня 2019 года в связи с пандемией и составила 5,5 млн поездок. Количество пассажиров на речных рейсовых маршрутах по итогам 2020 года сократилось на 50 %, на круизных – на 70 %. Уменьшение показателей произошло из-за закрытия судоходных компаний на период объявленного режима повышенной готовности и ограничения перемещений граждан. Кроме того, население было вынуждено отказаться от туристических поездок из-за снижения реальных доходов.

Речные линии в Сибири – на Оби, Енисее, Лене и других реках не приостанавливали работу в период пандемии. Но пассажиропоток на них резко снизился из-за самоизоляции, итоговые потери составили около 50%.

Отрасль внутренних водных пассажирских перевозок носит сезонный характер, поэтому карантинные ограничения на весну и часть лета 2020 года привели к фактической потере большей части годового оборота предприятий.

Пассажиропоток круизного речного судоходства в 2020 году показал значительное сокращение. Причиной этого стала приостановка въезда иностранных туристов, так как почти половина круизных теплоходов работают с зарубежными туристами между Москвой и Санкт-Петербургом.

Поскольку в 2020 году навигация была начата в апреле (на два месяца позже обычного), с целью минимизации убытков Росморречфлот ввел новые маршруты и, с учетом частичного открытия международного авиасообщения, с сентября продлил навигацию до конца ноября.

### **Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования**

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения заданных значений показателей объема пассажирооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования представлены в таблице 2.20.

Таблица 2.20

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема пассажирооборота в 2019–2020 г годах реализации Транспортной стратегии (без учета городского электрического транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
1	Пассажирооборот* транспорта общего пользования - всего, млрд пасс. км	<b>Факт</b>	<b>570,33</b>	↑	<b>312,2</b>	↓
		План базовый	583,0		604,22	
		% вып.	97,82	↑	51,67	↓
		План инновац.	617,3		637,93	
		% вып.	92,39	↑	48,94	↓
2	железнодорожный**	<b>Факт</b>	<b>133,38</b>	↑	<b>78,135</b>	↓
		План базовый	154,3		156,2	
		% вып.	86,44	↑	50,02	↓
		План инновац.	169,1		172,5	
		% вып.	78,88	↑	45,3	↓
3	автомобильный общего пользования	<b>Факт</b>	<b>113,36</b>	↓	<b>80,374</b>	↓
		План базовый	153,3		155,6	
		% вып.	73,95	↓	51,65	↓
		План инновац.	159,0		162,5	
		% вып.	71,3	↓	49,46	↓
4	морской***	<b>Факт</b>	<b>0,052</b>	↓	<b>0,0314</b>	↓
		План базовый	0,1		0,1	
		% вып.	51,9	↓	31,4	↓
		План инновац.	0,1		0,1	
		% вып.	51,9	↓	31,4	↓
5	внутренний водный***	<b>Факт</b>	<b>0,554</b>	↓	<b>0,232</b>	↓

№ п/ п	Показатель	Вид	2019г.	Динамика изменений значений показателя 2019г. к 2018г.	2020г.	Динамика изменений значений показателя 2020г. к 2019г.
		План базовый	0,72		0,72	
		% вып.	76,93	▼	32,2	▼
		План инновац.	0,73		0,73	
		% вып.	75,87	▼	31,76	▼
6	воздушный	<b>Факт</b>	<b>322,99</b>	<b>▲</b>	<b>153,43</b>	<b>▼</b>
		План базовый	274,6		291,6	
		% вып.	117,62	▲	52,62	▼
		План инновац.	288,4		302,1	
		% вып.	111,99	▲	50,79	▼

\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте по форме ЦО-22 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

Таблица 2.21

Динамика пассажирооборота по видам транспорта  
в 2019–2020 годах  
(без учета городского электрического транспорта,  
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Пассажирооборот*, (млрд пасс.-км)	
		2019г.	2020г.
<b>Транспорт отраслей Минтранс России</b>		<b>570,33</b>	<b>312,2</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>107,25</b>	58,71
	к 2019г.	-	<b>54,74</b>
железнодорожный**		<b>133,38</b>	<b>78,135</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>103,08</b>	60,38
	к 2019г.	-	<b>58,58</b>
автомобильный общего пользования		<b>113,4</b>	<b>80,37</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>98,73</b>	70,0
	к 2019г.	-	<b>70,9</b>
морской***		<b>0,052</b>	<b>0,0314</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>90,45</b>	54,7
	к 2019г.	-	<b>60,48</b>
внутренний водный***		<b>0,554</b>	<b>0,232</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>97,07</b>	40,63
	к 2019г.	-	<b>41,86</b>
воздушный		<b>323,0</b>	<b>153,43</b>
в процентном отношении	к 2018г.	<b>112,57</b>	53,47
	к 2019г.	-	<b>47,5</b>

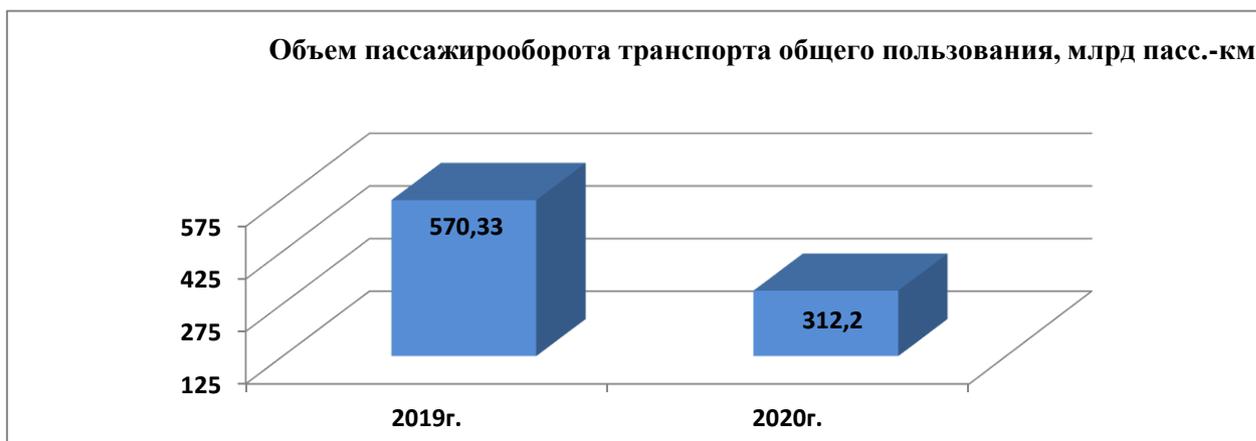
\* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 29.01.2021г.

\*\* Оперативные данные перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте по форме ЦО-22 2019-2020 годов.

\*\*\* Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2019-2020 годов.

Вследствие карантинных ограничений также наблюдается падение объема пассажирооборота транспорта общего пользования (см. табл. 2.20 и 2.21). Так, в 2019 году он составил 570,33 млрд пасс.-км (+38,41 млрд пасс.-км), в 2020 году – 312,2 млрд пасс.-км

(-258,13 млрд пасс.-км). Уровень достижения планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также снижается. В 2019 году он составил 97,82 %, в 2020 году – 51,67 %.

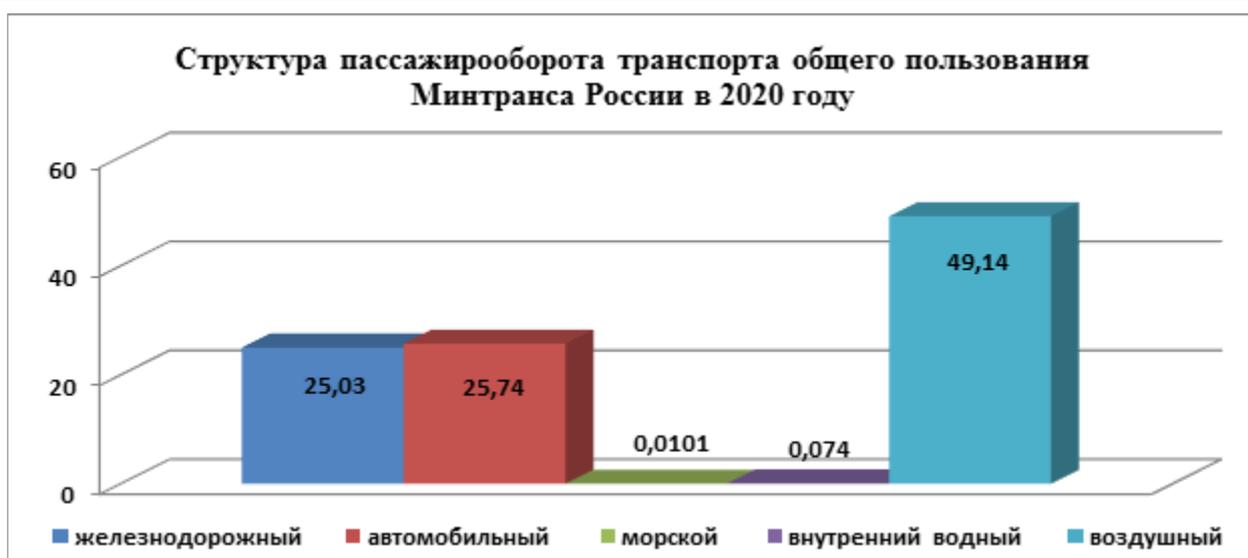


Последствия пандемии COVID-19 и некоторое снижение уровня располагаемых доходов населения привели к уменьшению показателей пассажирооборота наиболее пассажироемких видов транспорта (см. табл. 2.20 и 2.21) воздушного (47,5 % от уровня 2019 года), железнодорожного (58,58 %) и автомобильного (70,9 %).

Таблица 2.22

Структура пассажирооборота по видам транспорта  
общего пользования в 2019–2020 годах,  
(в процентах, без учета городского электрического транспорта)

	2019г.		2020г.	
<b>Транспорт общего пользования Минтранса России - всего</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	
железнодорожный	23,39	↓	25,03	↑
автомобильный	19,88	↓	25,74	↑
морской	0,0091	↓	0,0101	↑
внутренний водный	0,097	↓	0,074	↓
воздушный	56,63	↑	49,14	↓



Ухудшение ситуации в России и в мире в марте 2020 г. вследствие распространения COVID-19 потребовало внедрения целого ряда оптимизационных инициатив на воздушном транспорте во всем мире, что привело к практически полной остановке

международных полетов, а также к значительному снижению пассажиропотока на внутренних авиалиниях.

В 2020 году пассажирооборот авиакомпаний составил 48,45 % от уровня прошлого года. Это указывает на сокращение дистанции полетов пассажирами и, следовательно, выполнение авиакомпаниями меньшей работы и получение меньшей выручки. Кроме того, экономические показатели авиакомпаний ухудшаются вследствие более низкой стоимости авиаперелетов во втором и третьем квартале, по сравнению с 2019 годом.

По итогам 2020 года отмечено снижение объема пассажирооборота воздушного транспорта общего пользования (см. табл. 2.20 и 2.21). Так, в 2019 году он составил 323,0 млрд пасс.-км (+36,06 млрд пасс.-км), в 2020 году – 153,43 млрд пасс.-км (-169,56 млрд пасс.-км).

Среди лидеров авиаотрасли лучшего итогового результата достигли авиакомпании: АО «Авиакомпания АЗИМУТ», АО «Авиакомпания «Сибирь», АО «Авиакомпания «Нордавиа-региональные авиалинии» и ООО «Авиакомпания «Победа» (см. табл. 2.23).

Таблица 2.23

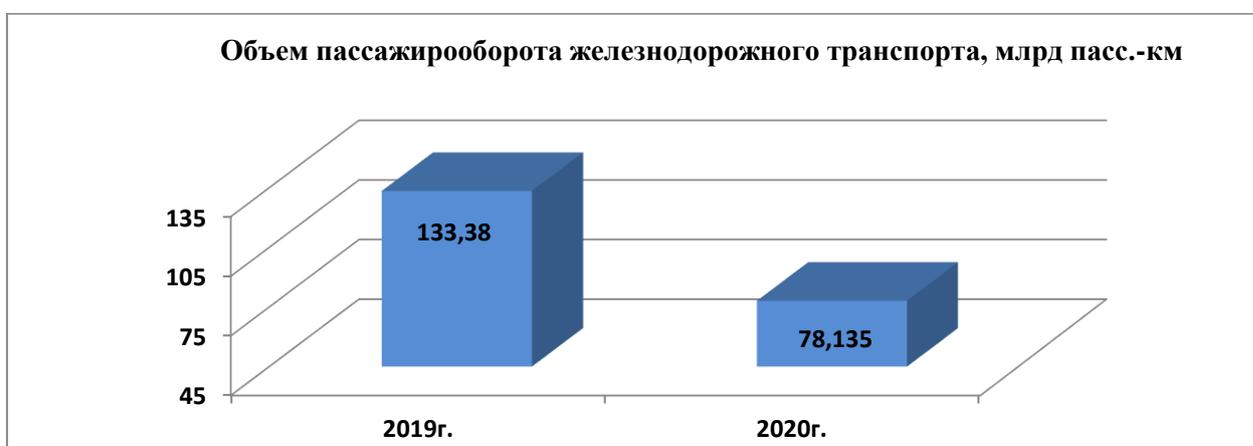
Пассажирооборот гражданской авиации России в 2019–2020 годах  
(международные и внутренние перевозки)

Авиапредприятие	Пассажирооборот, (млрд пасс.-км)		
	2019г.	2020г.	% 2020г. к 2019 г.
<b>АО «Авиакомпания АЗИМУТ»</b>	<b>1,71</b>	<b>1,75</b>	<b>102,3</b>
<b>АО «Авиакомпания «Сибирь»</b>	<b>28,27</b>	<b>25,13</b>	<b>88,9</b>
<b>ООО «Авиакомпания «Победа»</b>	<b>18,53</b>	<b>15,48</b>	<b>83,6</b>
АО «Нордавиа-региональные авиалинии»	3,44	2,52	73,2
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	12,99	7,79	59,9
АО «Авиакомпания НордСтар»	3,18	1,83	57,4
ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии»	23,39	12,36	52,9
ООО «Северный Ветер»	17,97	9,18	51,1
АО «Авиакомпания «Россия»	33,7	16,01	47,5
АО «Авиакомпания «Аврора»	2,39	1,09	45,6
АО «Ред Вингс»	6,95	3,16	45,4
АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ»	9,58	3,96	41,4
ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал»	3,51	1,27	36,0
<b>ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»</b>	<b>101,64</b>	<b>35,43</b>	<b>34,9</b>
ООО «АЗУР эйр»	24,45	8,25	33,7
ООО «Авиакомпания «Икар»	6,31	2,11	33,5

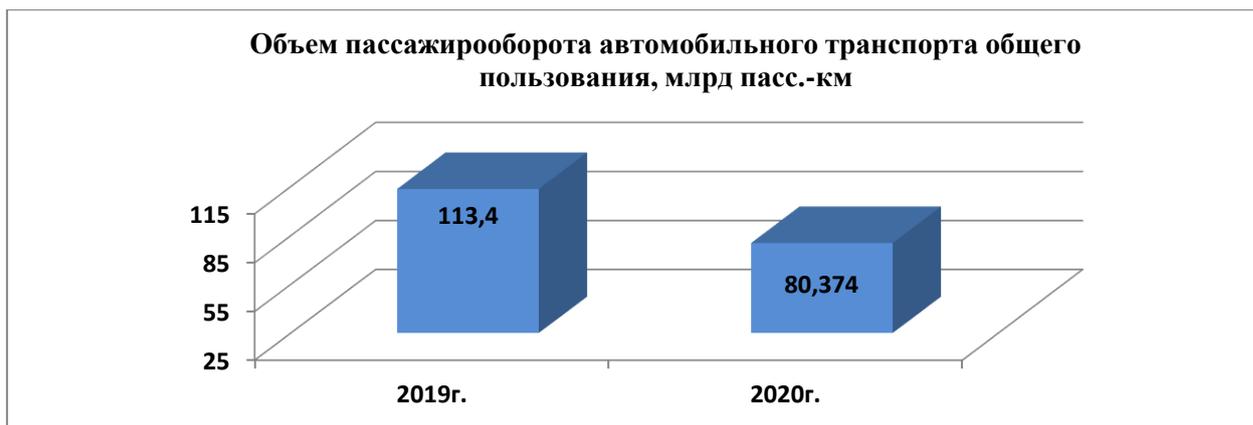
Стратегия авиакомпании АО «Авиакомпания АЗИМУТ» по использованию отечественных самолетов SuperJet 100 и увеличение спроса на полеты самолетами малой вместимости ввиду снижения общих потоков пассажиров на многих направлениях обусловили значительный рост пассажирооборота авиакомпании (см. табл. 2.23).



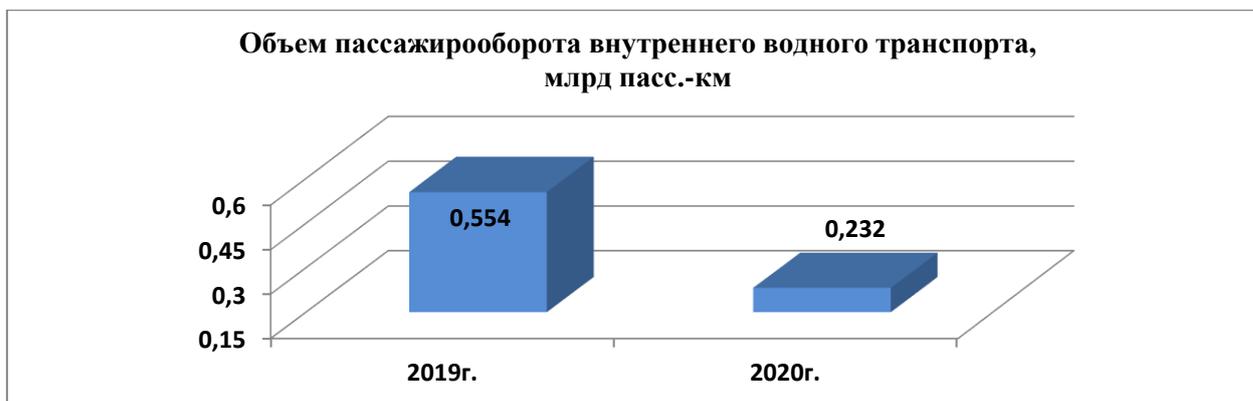
Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта составил 78,135 млрд пасс.-км (-55,25 млрд пасс.-км) (см. табл. 2.20 и 2.21). Уровень достижения планового значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии по железнодорожному транспорту составил 50,02 %.



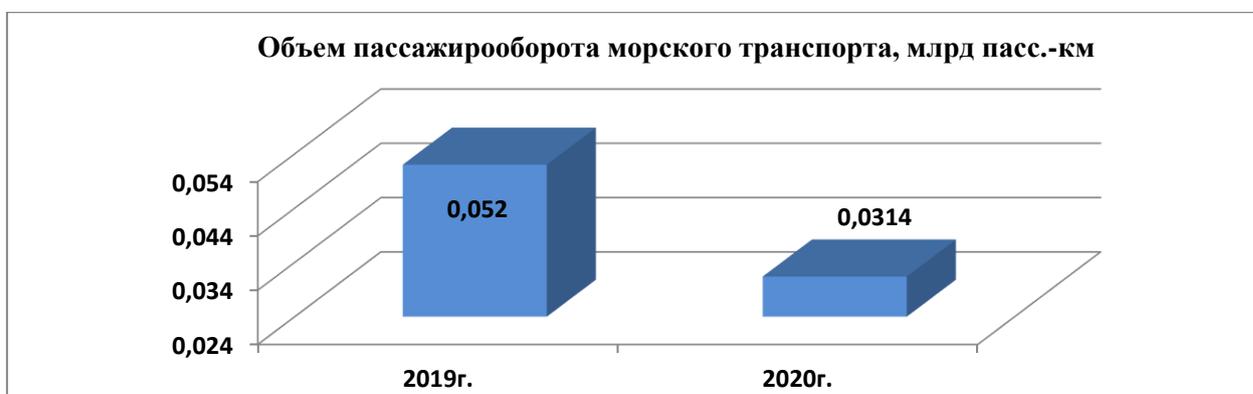
В 2020 году наблюдается снижение объема пассажирооборота на автомобильном транспорте (см. табл. 2.20 и 2.21). Так, в 2019 году он составил 113,4 млрд пасс.-км (-1,46 млрд пасс.-км), в 2020 году – 80,374 млрд пасс.-км (-32,99 млрд пасс.-км).



В 2020 году наблюдается снижение объема пассажирооборота внутреннего водного транспорта (см. табл. 2.20 и 2.21). Так, в 2019 году объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта составил 0,554 млрд пасс.-км (-0,02 млрд пасс.-км), в 2020 году – 0,232 млрд пасс.-км (-0,32 млрд пасс.-км).



На снижение объема пассажирооборота морского транспорта в 2020 году повлиял ввод в эксплуатацию автомобильной и железнодорожной частей Керченского моста, а также сокращение объема перевозок пассажиров морским транспортом вследствие пандемии и полной остановки международного морского сообщения (см. табл. 2.20 и 2.21). Так, в 2019 году пассажирооборот морского транспорта составил 0,052 млрд пасс.-км (-0,005 млрд пасс.-км), в 2020 году – 0,0314 млрд пасс.-км (-0,0205 млрд пасс.-км).



## ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ МЕСТО СФЕРЫ/ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В МИРЕ

Сопоставление динамики показателей, характеризующих место транспортной отрасли России и других стран в сфере транспорта, подготовлено на основе данных официальных статистических публикаций международных организаций и отдельных стран, а также данных Росстата. В Приложении содержатся сравнительные данные о динамике основных показателей в сфере транспорта. Поскольку ключевые показатели по многим странам в сфере транспорта рассчитываются и представляются с большим опозданием и разной периодичностью, по ряду показателей статистические данные приводятся за последний представленный год в сравнении с предыдущим годом.

На момент подготовки сравнительного анализа показателей мировых рейтингов характеризующих место России в мировой транспортной системе по отдельным показателям доступны данные только за 2015–2018 годы. Приведенные данные представляют интерес, так как позволяют провести сравнение по следующим параметрам: доля транспорта как отрасли (области деятельности, удельный вес отдельных видов транспорта) в транспортной системе страны, доля грузооборота и пассажирооборота по видам транспорта, протяженность и густота транспортной сети и другие.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ГОСУДАРСТВАМИ ЧЛЕНАМИ ЕАЭС

В данном разделе представлены международные сравнения объема перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС в 2020 году.

Объем перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) составил 10,917 млрд тонн и по сравнению с 2019 годом уменьшился на 5,66 %.

### Объем перевозок грузов по видам транспорта

Перевозки грузов по видам транспорта (млн тонн)		
	2019	2020
<b>Перевозки грузов без трубопроводного транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>11 572,91</b>	<b>10 917,6</b>
Армения	12,9	13
Беларусь	309,5	287,5
Казахстан <sup>1)</sup>	3 960,6	3 703,8
Кыргызстан	34	26,6
Россия	7 268,81	6 899,7
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>1 961,4</b>	<b>1 906,72</b>
Армения	3,2	3,2
Беларусь	145,5	125
Казахстан	408	413,3
Кыргызстан	2,2	2
Россия	1 405,7	1 366,42
<b>автомобильный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>9 488,7</b>	<b>8 881,3</b>
Армения	9,7	9,7
Беларусь	161,7	159,8
Казахстан <sup>1)</sup>	3 550,3	3 288,7
Кыргызстан	31,7	24,5
Россия	5 735,3	5 398,6
<b>воздушный (тысяч тонн)</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>1 223,0</b>	<b>1 241,3</b>
Армения <sup>2)</sup>	20,7	16,0

<b>Перевозки грузов по видам транспорта</b> (млн тонн)		
	2019	2020
Беларусь	28,2	31,6
Казахстан	26,6	24,2
Кыргызстан	0,3	0,1
Россия <sup>3)</sup>	1 147,2	1 169,4
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран.		
<sup>3)</sup> По данным Росавиации.		

<b>Индексы перевозок грузов по видам транспорта</b> (в процентах к соответствующему периоду предыдущего года)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
<b>Перевозки грузов без трубопроводного транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения	47,08	100,78
Беларусь	93,62	92,89
Казахстан <sup>1)</sup>	103,60	93,52
Кыргызстан	103,98	78,24
Россия	104,37	94,92
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения	110,34	100,00
Беларусь	92,56	85,91
Казахстан	102,59	101,30
Кыргызстан	95,65	90,91
Россия	108,84	97,21
<b>автомобильный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения	39,59	100,00
Беларусь	94,51	98,82
Казахстан <sup>1)</sup>	103,74	92,63
Кыргызстан	103,93	77,29
Россия	103,45	94,13
<b>воздушный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения <sup>2)</sup>	114,36	77,29
Беларусь	54,65	112,06
Казахстан	91,41	90,98
Кыргызстан	30,00	33,33
Россия <sup>3)</sup>	97,82	101,94
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран.		
<sup>3)</sup> По данным Росавиации.		

В 2020 году грузооборот всех видов транспорта государств – членов ЕАЭС составил 3,47 трлн. тонно-километров, что на 2,02 % меньше, чем в 2019 году.

### **Грузооборот по видам транспорта**

<b>Грузооборот по видам транспорта</b> (млрд т-км)		
	2019	2020
<b>Грузооборот без трубопроводного транспорта</b>		

<b>Грузооборот по видам транспорта</b> (млрд т-км)		
	2019	2020
<b>ЕАЭС</b>	<b>3 541,20</b>	<b>3 469,5</b>
Армения	1,9	1,7
Беларусь	76,8	71,3
Казахстан <sup>1)</sup>	472,6	463,6
Кыргызстан	2,7	2,2
Россия	2 987,20	2 930,74
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>2 941,10</b>	<b>2 891,1</b>
Армения	0,9	0,8
Беларусь	48,2	42,4
Казахстан	289,2	302,2
Кыргызстан	0,9	0,9
Россия	2 601,90	2 544,83
<b>автомобильный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>489,40</b>	<b>463,10</b>
Армения	1	0,9
Беларусь	28,5	28,8
Казахстан <sup>1)</sup>	182,7	160,7
Кыргызстан	1,8	1,2
Россия	275,4	271,5
<b>воздушный (млн т-км)</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>7 530,20</b>	<b>7 252,1</b>
Армения	0,3	0,7
Беларусь	48,5	76,3
Казахстан	83,7	56,2
Кыргызстан	8,5	7,2
Россия <sup>2)</sup>	7 389,20	7 111,7
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По данным Росавиации.		

<b>Динамика грузооборота по видам транспорта</b> (в процентах к соответствующему периоду предыдущего г.)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
<b>Грузооборот без трубопроводного транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>100,89</b>	<b>97,98</b>
Армения	118,75	89,47
Беларусь	95,05	92,84
Казахстан <sup>1)</sup>	103,35	98,10
Кыргызстан	103,85	81,48
Россия	100,66	98,11
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>83,79</b>	<b>98,30</b>
Армения	56,25	88,89
Беларусь	59,65	87,97
Казахстан	63,24	104,50
Кыргызстан	34,62	100,00
Россия	87,67	97,81
<b>автомобильный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>105,84</b>	<b>94,63</b>
Армения	111,11	90,00
Беларусь	101,42	101,05
Казахстан <sup>1)</sup>	105,79	87,96
Кыргызстан	112,50	66,67
Россия	106,29	98,58
<b>воздушный</b>		

Динамика грузооборота по видам транспорта (в процентах к соответствующему периоду предыдущего г.)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
<b>ЕАЭС</b>	94,68	96,31
Армения	300,00	233,33
Беларусь	65,01	157,32
Казахстан	150,27	67,14
Кыргызстан	86,73	84,71
Россия <sup>2)</sup>	94,58	96,24
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По данным Росавиации.		

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В данном разделе представлены международные сравнения объемов грузоперевозок воздушным транспортом, которые являются наиболее востребованными в тех случаях когда требуется доставка груза на большие расстояния за минимально короткое время.

### Грузооборот воздушного транспорта<sup>1)</sup>

(на регулярных рейсах гражданской авиации; миллиардов тонно-километров)

		2015г.	2017г.	2018г.
1.	США	37,2	41,6	
2.	Китай	19,8	23,3	
3.	Япония	8,7	10,7	
4.	Германия	7,0	7,4	
5.	<b>Россия <sup>2)</sup></b>	<b>5,1</b>	<b>7,0</b>	<b>7,0</b>
6.	Соединенное Королевство (Великобритания)	5,5	5,9	
7.	Франция	4,1	4,3	
8.	Швейцария	1,4	1,6	
9.	Испания	1,0	1,1	
10.	Финляндия	0,7	0,9	
11.	Азербайджан	0,6	0,7	0,9
12.	Австрия	0,4	0,4	
13.	Украина	0,2	0,3	0,3
14.	Польша	0,1	0,2	
15.	Узбекистан	0,1	0,2	0,1
16.	Чехия	0,03	0,03	
17.	Беларусь	0,0767	0,0827	0,0746
18.	Казахстан	0,0427	0,0538	0,0576
19.	Таджикистан	0,0063	0,0048	0,0043
20.	Республика Молдова	0,0008	0,0009	0,001
21.	Кыргызстан	0,0002	0,0001	0,0002
22.	Армения	-	0,0002	0,0001

<sup>1)</sup> По странам СНГ – на регулярных и нерегулярных рейсах.

<sup>2)</sup> 2019г. – 6,7 млрд т-км.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК ГОСУДАРСТВАМИ ЧЛЕНАМИ ЕАЭС

В таблице данного раздела представлены рейтинг стран членов ЕАЭС в сравнении объемов пассажироперевозок по видам транспорта. Пассажироперевозки государств – членов ЕАЭС в 2020 году по сравнению с аналогичным периодом 2019 года уменьшился на 50,99 % и составил 18846,99 млн человек.

### Перевозки пассажиров по видам транспорта

Перевозки пассажиров по видам транспорта (млн человек)		
	2019	2020
<b>Все виды транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>38 456,60</b>	<b>18 847,0</b>
Армения	194	69,6
Беларусь	1 969,50	1 603,10
Казахстан <sup>1)</sup>	23 832,10	8 386,50
Кыргызстан	756,6	435
Россия	11 704,40	8 352,79
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>1 300,10</b>	<b>943,7</b>
Армения	0,4	0,3
Беларусь	79,7	60
Казахстан	21,8	11,3
Кыргызстан	0,4	0,1
Россия	1 197,80	871,98
<b>автомобильный <sup>2)</sup></b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>36 147,80</b>	<b>17 175,3</b>
Армения	164,8	54,8
Беларусь	1 186,50	992,7
Казахстан <sup>1)</sup>	23 716,40	8 315,80
Кыргызстан	718,8	412,8
Россия	10 361,30	7 399,25
<b>воздушный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>145,53</b>	<b>77,75</b>
Армения <sup>3)</sup>	3,6	0,9
Беларусь	4,1	1,7
Казахстан	8,6	5,5
Кыргызстан	1,1	0,4
Россия <sup>4)</sup>	128,13	69,245
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану перевозки пассажиров автобусным и таксомоторным транспортом, по Беларуси и России – автобусным транспортом.		
<sup>3)</sup> В данных отражены также пассажироперевозки, выполненные самолетами других стран.		
<sup>4)</sup> По данным Росавиации.		

Индексы объема перевозок пассажиров по видам транспорта (в процентах к соответствующему периоду предыдущего года)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
<b>Все виды транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>101,71</b>	<b>49,01</b>
Армения	104,30	35,88
Беларусь	100,45	81,40
Казахстан <sup>1)</sup>	103,52	35,19
Кыргызстан	103,42	57,49
Россия	98,28	71,36
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	<b>102,87</b>	<b>72,59</b>
Армения	100,00	75,00
Беларусь	99,75	75,28
Казахстан	95,61	51,83
Кыргызстан	133,33	25,00

<b>Индексы объема перевозок пассажиров по видам транспорта</b> (в процентах к соответствующему периоду предыдущего года)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
Россия	103,22	72,80
<b>автомобильный <sup>2)</sup></b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения	101,62	47,51
Беларусь	103,65	33,25
Беларусь	100,12	83,67
Казахстан <sup>1)</sup>	103,48	35,06
Кыргызстан	103,16	57,43
Россия	97,63	71,41
<b>воздушный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
Армения <sup>3)</sup>	110,42	53,42
Армения <sup>3)</sup>	124,14	25,00
Беларусь	120,59	41,46
Казахстан	108,86	63,95
Кыргызстан	78,57	36,36
Россия <sup>4)</sup>	110,27	54,04
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану перевозки пассажиров автобусным и таксомоторным транспортом, по Беларуси и России – автобусным транспортом.		
<sup>3)</sup> В данных отражены также пассажироперевозки, выполненные самолетами других стран.		
<sup>4)</sup> По данным Росавиации.		

Пассажирооборот государств – членов ЕАЭС в 2020 году по сравнению с аналогичным периодом 2019 года уменьшился на 50,77% и составил 447,48 млрд пассажиро-километров.

### Пассажирооборот по видам транспорта

<b>Пассажирооборот по видам транспорта</b> (млн пасс.-км)		
	2019	2020
<b>Все виды транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
	<b>908 738,30</b>	<b>447 158,3</b>
Армения	2 809,00	885,8
Беларусь	27 227,10	18 040,00
Казахстан <sup>1)</sup>	295 235,00	108 283,60
Кыргызстан	13 135,10	7 750,80
Россия	570 332,10	312 198,10
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
	<b>157 474,27</b>	<b>90 558,8</b>
Армения	69,5	26,9
Беларусь	6 274,10	3 741,10
Казахстан	17 712,70	8 649,30
Кыргызстан	37,1	6,8
Россия	133 380,87	78 134,70
<b>автомобильный <sup>2)</sup></b>		
<b>ЕАЭС</b>		
	<b>397 884,50</b>	<b>187 493</b>
Армения	2 349,80	706,6
Беларусь	10 881,80	8 264,6
Казахстан <sup>1)</sup>	260 051,50	91 007,8
Кыргызстан	11 242,20	7 139,90
Россия	113 359,20	80 374,10
<b>воздушный</b>		
<b>ЕАЭС</b>		
	<b>347 891,80</b>	<b>165 229,75</b>
Армения	290,3	98,7
Беларусь	5 968,00	2 855,4

<b>Пассажиروоборот по видам транспорта</b> (млн пасс.-км)		
Казахстан	16 940,30	8 335,0
Кыргызстан	1 707,00	514,6
Россия <sup>3)</sup>	322 986,20	153 426,1
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану пассажирооборот автобусного и таксомоторного транспорта, по Беларуси и России – автобусного транспорта.		
<sup>3)</sup> По данным Росавиации.		

<b>Динамика пассажирооборота по видам транспорта</b> (в процентах к соответствующему периоду предыдущего г.)		
	2019 к 2018	2020 к 2019
<b>Все виды транспорта</b>		
<b>ЕАЭС</b>	106,42	49,21
Армения	112,26	31,53
Беларусь	106,72	66,26
Казахстан <sup>1)</sup>	104,88	36,68
Кыргызстан	104,94	59,01
Россия	107,22	54,74
<b>железнодорожный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	102,02	57,51
Армения	116,03	38,71
Беларусь	100,95	59,63
Казахстан	95,70	48,83
Кыргызстан	106,00	18,33
Россия	102,96	58,58
<b>автомобильный <sup>2)</sup></b>		
<b>ЕАЭС</b>	103,62	47,12
Армения	105,49	30,07
Беларусь	102,17	75,95
Казахстан <sup>1)</sup>	105,56	35,00
Кыргызстан	113,01	63,51
Россия	98,73	70,90
<b>воздушный</b>		
<b>ЕАЭС</b>	112,13	47,49
Армения	239,52	34,00
Беларусь	128,93	47,85
Казахстан	104,72	49,20
Кыргызстан	71,24	30,15
Россия <sup>3)</sup>	112,57	47,50
<sup>1)</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками.		
<sup>2)</sup> По Армении, Казахстану и Кыргызстану пассажирооборот автобусного и таксомоторного транспорта, по Беларуси и России – автобусного транспорта.		
<sup>3)</sup> По данным Росавиации.		

В таблице данного раздела представлен рейтинг стран в сравнении объемов пассажироперевозок железнодорожным транспортом.

**Пассажируоборот железнодорожного транспорта**  
(миллиардов пассажиро-километров)

		2015г.	2017г.	2018г.
1.	Китай	1196,0	1346,0	1415,0
2.	Япония	427,5	437,4	
3.	Россия <sup>1)</sup>	120,6	123,1	129,5

		2015г.	2017г.	2018г.
4.	Германия	91,7	95,5	98,1
5.	Франция	94,7	100,1	97,1
6.	Соединенное Королевство (Великобритания)	66,6	68,9	69,7
7.	Италия	52,2	53,2	55,5
8.	США	40,1	38,9	37,5
9.	Украина	35,4	28,1	28,7
10.	Польша	17,4	20,3	21,0
11.	Нидерланды	17,5	18,4	18,9
12.	Казахстан	17,0	18,2	18,6
13.	Швеция	12,7	13,3	13,5
14.	Бельгия	10,3	10,4	10,7
15.	Венгрия	7,6	7,7	7,8
16.	Беларусь	7,1	6,3	6,2
17.	Румыния	5,1	5,7	5,6
18.	Турция	4,8	4,6	5,6
19.	Узбекистан	3,8	4,3	4,3
20.	Норвегия	3,6	3,6	3,8
21.	Туркменистан	2,4	2,2	
22.	Болгария	1,5	1,4	1,5
23.	Азербайджан	0,5	0,5	0,5
24.	Республика Молдова	0,2	0,1	0,1
25.	Армения	0,04	0,06	0,06
26.	Кыргызстан	0,04	0,04	0,04
27.	Таджикистан	0,02	0,03	0,03

<sup>1)</sup> 2019г. – 133,6 млрд пассажиро-км.

В таблице данного раздела представлен рейтинг стран в сравнении объемов пассажироперевозок автомобильным транспортом.

**Пассажирооборот автомобильного транспорта<sup>1)</sup>**  
(миллиардов пассажиро-километров)

		2015г.	2017г.	2018г.
1.	США	8049,0	8339,0	8429,0
2.	Германия	992,1	983,0	982,7
3.	Китай	1074	976,5	928,0
4.	Италия	778,9	847,6	825,9
5.	Франция	780,6	800,7	814,6
6.	Соединенное Королевство (Великобритания)	696,0	709,3	709,5
7.	Турция	290,7	305,5	317,7
8.	Казахстан	222,7	240,1	247,5
9.	Польша	238,2	241,8	247,0
10.	Нидерланды	144,4	143,3	150,0
11.	Швеция	121,7	126,1	126,0
12.	Румыния	107,3	115,5	123,7
<b>13.</b>	<b>Россия<sup>2,3)</sup></b>	<b>126,3</b>	<b>123,4</b>	<b>122,5</b>
14.	Узбекистан	109,1	117,7	121,6
15.	Бельгия	121,4	120,3	120,8
16.	Венгрия	72,4	79,0	82,8
17.	Норвегия	68,8	70,6	71,2
18.	Болгария	69,4	68,2	67,1
19.	Украина	34,6	35,5	34,6
20.	Азербайджан	23,8	24,9	25,3
21.	Беларусь	9,7	10,6	10,9
22.	Кыргызстан	8,9	9,5	9,9
23.	Таджикистан	6,9	6,7	6,7
24.	Республика Молдова	2,9	3,3	3,6
25.	Армения	2,4	2,4	2,2

<sup>1)</sup> Включая такси.

<sup>2)</sup> 2019 г. - 122,5 млрд пассажиро-км.

<sup>3)</sup> Без учета такси.

В таблице данного раздела представлен рейтинг стран в сравнении объемов пассажироперевозок воздушным транспортом.

**Пассажирооборот воздушного транспорта<sup>1)</sup>**  
(миллиардов пассажиро-километров)

		2015г.	2017г.	2018г.
1.	США	1452,0	1551,0	
2.	Китай	725,9	950,4	
3.	Соединенное Королевство (Великобритания)	283,2	323,7	
4.	Германия	249,1	255,4	
<b>5.</b>	<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>179,7</b>	<b>205,4</b>	<b>229,1</b>
6.	Франция	184,1	192,9	
7.	Япония	170,0	191,5	
8.	Испания	102,7	119,3	
9.	Швейцария	49,5	54,4	
10.	Финляндия	28,0	33,0	
11.	Австрия	22,5	24,1	
12.	Украина	11,4	20,3	25,9
13.	Казахстан	11,2	14,4	15,0
14.	Польша	6,7	12,1	
15.	Чехия	8,1	8,9	
16.	Узбекистан	6,8	7,5	8,8
17.	Беларусь	3,2	3,9	4,6
18.	Азербайджан	3,3	5,6	5,2
19.	Республика Молдова	1,5	2,4	2,5
20.	Кыргызстан	2,0	2,6	2,4
21.	Таджикистан	2,0	2,3	2,2
22.	Армения	-	0,1	0,1

<sup>1)</sup> По государствам - участникам СНГ (кроме России) - включая нерегулярные рейсы.

<sup>2)</sup> 2019 г. - 259,8 млрд пассажиро-км.

В таблице данного раздела представлены рейтинг стран в сравнении числа дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие.

**Число дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие<sup>1)</sup>**  
(тысячи человек)

		2015г.	2017г.	2018г.
1.	США	1749,0	1923,0	
2.	Япония	537,0	472,0	431,0
3.	Германия	306,0	303,0	309,0
4.	Турция	183,0	183,0	187,0
5.	Италия	175,0	175,0	172,0
<b>6.</b>	<b>Россия<sup>2)</sup></b>	<b>184,0</b>	<b>169,4</b>	<b>168,1</b>
7.	Соединенное Королевство (Великобритания)	146,0	136,0	128,0
8.	Канада	120,0	114,0	
9.	Испания	97,8	102,2	102,3
10.	Франция	56,6	58,6	55,8
11.	Бельгия	40,6	38,0	38,5
12.	Австрия	38,0	37,4	36,8
13.	Польша	33,0	32,8	31,7
14.	Румыния	28,9	31,1	30,2
15.	Украина	25,5	27,8	24,5
16.	Нидерланды <sup>3)</sup>	18,5	18,7	19,3
17.	Швейцария	17,7	17,8	18,0
18.	Венгрия	16,3	16,5	17,0
19.	Швеция	14,7	15,0	14,2
20.	Ирландия	5,8	6,0	6,1
21.	Киргизия	7,1	6,3	6,0

		2015г.	2017г.	2018г.
22.	Финляндия	5,2	4,4	4,3
23.	Норвегия	4,6	4,1	3,9
24.	Беларусь	4,2	3,4	3,4
25.	Латвия	3,7	3,9	3,1
26.	Армения	3,4	3,5	
27.	Дания	2,9	2,8	3,0
28.	Литва	3,0	3,1	2,9
29.	Республика Молдова	2,6	2,6	2,6
30.	Эстония	1,4	1,4	1,5
31.	Таджикистан	1,5	1,3	1,3

<sup>1)</sup> По государствам - участникам СНГ (кроме России) источники информации: электронные базы UNECE и International Transport Forum/OECD.

<sup>2)</sup> 2019 г. - 164,4 тыс.

<sup>3)</sup> Изменения в методологии учета.

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ

В таблицах данного раздела представлены международные сравнения одних из важнейших характеристик развития экономики стран, которыми являются развитость сети железных дорог - совокупность всех дорог на территории стран, обслуживающих все отрасли их экономики.

Железнодорожные линии (км) – это длина железнодорожных путей для поездов, независимо от количества параллельных дорог.

В данной таблице представлены рейтинг стран по протяженности эксплуатационных длин железнодорожных путей (на конец 2017–2019 годов). При определении не учитывались вторые пути на главных линиях, пути, расположенные на станциях, и некоторые другие.

#### Эксплуатационная длина железнодорожных путей<sup>1)</sup> (на конец г.)

		Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	в том числе электрифицированных		Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км <sup>2</sup> территории
				тыс. км	в процентах от общей длины железнодорожных путей	
1.	США	2018	256,8			26,7
2.	Китай	2018	131,7	92,2	70,0	13,7
<b>3.</b>	<b>Россия</b>	<b>2019</b>	<b>87,0</b>	<b>44,3</b>	<b>51,0</b>	<b>5,1</b>
4.	Германия	2018	39,3	20,8	52,9	110,0
5.	Франция	2018	27,6	16,1	58,2	50,7
6.	Япония	2010	20,1	12,4	61,5	53,3
7.	Украина	2017	19,8	9,3	47,2	34,3
8.	Польша	2018	18,5	11,8	63,7	59,3
9.	Казахстан	2019	16,6	4,2	25,5	6,1
10.	Соединенное Королевство (Великобритания)	2018	16,3	6,1	37,6	66,8
11.	Испания	2018	15,9	10,1	63,8	31,4
12.	Швеция	2018	10,9	8,2	75,3	24,2
13.	Румыния	2018	10,8	4,0	37,4	45,2
14.	Турция	2018	10,4	4,9	47,0	13,3
15.	Венгрия	2018	7,8	3,1	40,5	83,4
16.	Финляндия	2018	5,9	3,3	56,2	17,5
17.	Беларусь	2019	5,5	1,2	22,4	26,4
18.	Узбекистан	2019	4,7	1,8	38,7	10,5
19.	Болгария	2018	4,0	2,9	71,2	36,3
20.	Туркмения	2017	4,0	-	-	8,1

		Год	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	в том числе электрифицированных		Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км <sup>2</sup> территории
				тыс. км	в процентах от общей длины железнодорожных путей	
21	Азербайджан	2019	2,1	1,2	54,6	24,7
22	Республика Молдова	2019	1,1	-	-	34,0
23	Армения	2019	0,7	0,7	100	23,6
24	Таджикистан	2017	0,6	-	-	4,3
25	Киргизия	2019	0,4	-	-	2,1

<sup>1)</sup> По России и государствам – участникам СНГ - железные дороги общего пользования

В таблице представлен рейтинг протяженности автомобильных дорог и в процентном отношении от общей протяженности дорог и плотность автомобильных дорог (на конец 2018–2019 годов).

### Протяженность автомобильных дорог<sup>1)</sup> (на конец г.)

		Год	Все дороги, тыс. км	в том числе с твердым покрытием		Плотность автомобильных дорог, км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории	
				тыс. км	в процентах от общей протяженности дорог	всего	в том числе с твердым покрытием
1.	Китай	2018	4846,5		63,7 <sup>3)</sup>	504,8	
<b>2.</b>	<b>Россия</b>	<b>2019</b>	<b>1542,2</b>	<b>1089,3</b>	<b>70,6</b>	<b>90</b>	<b>64</b>
3.	Япония	2017	1224,0	1006,0	82,2	3239,2	2662,3
4.	Франция	2018	1103,8		100,0 <sup>3)</sup>	2001,4	
5.	Германия	2006	644,5			1805,2	
6.	Польша	2018	426,2		68,0 <sup>3)</sup>	1363,0	
7.	Соединенное Королевство (Великобритания)	2018	422,8		100,0 <sup>3)</sup>	1740,4	
8.	Швеция	2018	222,4		23,2 <sup>3)</sup>	494,4	
9.	Венгрия	2018	215,6		37,9 <sup>3)</sup>	2317,9	
10.	Украина	2019	161,9	158,4	97,8	280,8	274,7
11.	Финляндия	2018	113,3		65,8 <sup>3)</sup>	335,1	
12.	Беларусь <sup>2)</sup>	2019	102,8	89,1	86,8	495,1	429,4
13.	Казахстан	2019	95,6	84,8	86,5	35,1	31,1
14.	Норвегия	2018	95,5		80,7 <sup>4)</sup>	295,0	
15.	Узбекистан	2019	42,7	42,1	98,5	95,1	93,7
16.	Болгария	2018	19,9	19,6	98,4	179,1	176,2
17.	Азербайджан	2019	19,2	19,1	99,4	221,4	220,1
18.	Республика Молдова <sup>5)</sup>	2019	9,4	9,4	99,8	318,6	318,1
19.	Армения	2019	7,6	6,0	78,9	256,6	202,5

<sup>1)</sup> По России и государствам - участникам СНГ - дороги общего пользования.

<sup>2)</sup> Включая протяженность улиц.

<sup>3)</sup> 2011 г.

<sup>4)</sup> 2010 г.

<sup>5)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

В таблице представлен рейтинг парка зарегистрированных автомобилей и автобусов (на конец 2017–2018 годов).

**Парк зарегистрированных автомобилей и автобусов**  
(на конец года; миллионов штук)

		2017			2018		
		Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы
1.	США	111	147	1,0			
<b>2.</b>	<b>Россия<sup>1)</sup></b>	<b>46,9</b>	<b>6,4</b>	<b>0,9</b>	<b>47,4</b>	<b>6,5</b>	<b>0,9</b>
3.	Германия	46,5	3,0	0,1 <sup>2)</sup>	47,1	3,1	0,1 <sup>2)</sup>
4.	Италия	38,5	4,1	0,1 <sup>2)</sup>	39,0	4,1	0,1 <sup>2)</sup>
5.	Япония	39,5		0,2	39,4		0,2
6.	Франция	32,0	6,5	0,1 <sup>2)</sup>	32,0	6,5	0,1 <sup>2)</sup>
7.	Соединенное Королевство (Великобритания)	32,2	4,3	0,1	32,5	4,4	0,1
8.	Польша	22,5	3,2	0,1	23,4	3,3	0,1
9.	Канада	23,1					
10.	Нидерланды	8,4	0,9	0,01 <sup>2)</sup>	8,5	1,0	0,01 <sup>2)</sup>
11.	Бельгия	5,8	0,8	0,02	5,9	0,9	0,02
12.	Швеция	4,8	0,6	0,01 <sup>2)</sup>	4,9	0,6	0,01 <sup>2)</sup>
13.	Швейцария	4,6	0,4	0,1	4,6	0,4	0,1
14.	Венгрия	3,5	0,5	0,02	3,8	0,5	0,02
15.	Казахстан	3,9	0,4	0,1	3,8	0,4	0,1
16.	Беларусь	3,1	0,4	0,04	3,2	0,4	0,04
17.	Азербайджан	1,1	0,2	0,03	1,2	0,2	0,03
18.	Киргизия	0,9			1,0		
19.	Республика Молдова <sup>3)</sup>	0,6	0,2	0,02	0,6	0,2	0,02
20.	Таджикистан	0,01	0,04	0,01	0,01	0,04	0,01

<sup>1)</sup> По данным МВД России; за 2019 год – соответственно 48,4; 6,5; 0,9 млн шт.

<sup>2)</sup> Включая троллейбусы.

<sup>3)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

Расширение спроса на перевозочную работу на мировых товарных рынках, ужесточение требований к качеству транспортных услуг обусловили в последние годы постоянный рост конкурентоспособности различных видов транспорта, усиление потенциальной возможности их взаимозаменяемости. Одной из наиболее важной характеристикой работы транспорта является удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте.

**Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте**  
(в процентах)

	Год	Железнодорожный	Автомобильный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
<b>Россия</b>	<b>2019</b>	<b>87,1</b>	<b>9,3</b>	<b>1,14</b>	<b>2,28</b>	<b>0,19</b>
Азербайджан	2018	16,67	62,85	17,01	-	3,47
Армения	2018	46,26	53,74	-	-	-
Беларусь	2018	65,12	34,71	-	-	0,17
Болгария <sup>1)</sup>	2018	10,6	75,64	-	13,76	-
Венгрия	2019	21,46	74,06	-	4,25	0,12
Германия <sup>1)</sup>	2018	25,47	64,91	-	9,63	-
Италия <sup>1)</sup>	2018	14,97	84,92	-	0,11	-
Казахстан	2018	60,31	39,43	0,26	-	-
Киргизия	2018	36,88	63,12	-	-	-
Китай	2018	14,48	35,73	26,08	23,61	0,1
Республика Молдова <sup>2)</sup>	2018	20,12	79,75	-	-	-
Польша	2018	13,31	84,8	1,68	0,21	0,1
Румыния <sup>1)</sup>	2018	15,6	69,81	-	14,59	-
Соединенное Королевство	2018	9,73	90,27	-	0,11	-

	Год	Железно- дорожный	Автомобильный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
(Великобритания) <sup>1)</sup>						
США <sup>3)</sup>	2018	42,43	49,88	-	7,82	-
Узбекистан	2018	60,98	38,83	-	-	0,38
Украина	2018	80,17	18,26	0,71	0,71	0,14
Франция <sup>1)</sup>	2018	15,03	81,48	-	3,39	-
Таджикистан	2018	3,7	96,2	-	-	0,1
Япония	2017	5,2	50,9	43,7	-	0,3

<sup>1)</sup> Без учета газопроводного, морского и воздушного транспорта.

<sup>2)</sup> Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

<sup>3)</sup> Без учета морского и воздушного транспорта.

### **Итоги реализации мероприятий Транспортной стратегии**

Сведения о конкретных результатах реализации в 2020 году основных мероприятий и крупных инвестиционных проектов Транспортной стратегии представлены ниже в Таблице 4.1. Таблица содержит информацию о предусмотренном финансировании, освоении средств, кассовых и фактических расходах, уровне технической готовности всего проекта или его части, плановых и фактических сроках их реализации.

Источниками информации по мероприятиям являются сведения из отчетной информация за 2020 год о конкретных результатах реализации за отчетный период основных мероприятий и проектов, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года от ФКУ «Ространсmodernизация», Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор), Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), Федерального дорожного агентства (Росавтодор) и Государственной компании «Автодор».

Таблица № 4.1

Конкретные результаты реализации в 2020 году основных мероприятий и проектов, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года  
(в Приложениях № 4 и № 6 к Транспортной стратегии)

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Крупные комплексные инвестиционные проекты</b>								
<b>I. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, «сухих портов» и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<b>1.</b>	<b>Комплексное развитие Мурманского транспортного узла:</b> - развитие железнодорожной инфраструктуры. <b>в том числе:</b>	2 457,14	2 056,68	2 457,14	<b>54,6 %</b>	2006–2023	48 993,82/ 26 767,96	На объекте: <u>1. Выполнены работы:</u> - буровзрывные в выемках и карьере «Притрассовый-1»; - по сооружению земляного полотна в объеме 8,2 млн м <sup>3</sup> (96 %); - по реконструкции 2-х дорог общего пользования (Кола – Выходной и Кола – Мурмаши); - по возведению всех 15 опор, закончен монтаж пролетных строений автодорожного моста через р. Кола на ПК2311 участка автодороги Мурманск-Аэропорт; - по сооружению 8 мостов и путепроводов общей длиной 801,5 пог. м; - по строительству 96 железобетонных водопропускных труб общей длиной 2 520 пог. м под насыпью железной дороги; - по строительству 8 водопропускных труб под автодорогами; - по укладке 37,8 тыс. м <sup>3</sup> монолитного железобетона и монтажированию 8,3 тыс. м <sup>3</sup> сборного железобетона при строительстве искусственных сооружений; - по вырубке леса и снятию растительного слоя; <u>2. Продолжены работы:</u> - по переустройству инженерных сетей, попадающих в зону строительства железной дороги; - по строительству железнодорожного мостового перехода через р. Тулома, в частности завершены работы по: - устройству фундаментов 20 опор из 21, - сооружению 18 монолитных железобетонных тел опор,
1.1	федеральный бюджет	2 457,14	2 056,68	2 457,14				
1.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,00	0,00	0,00				
1.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								- смонтированы 7 металлических пролетных строений общей длиной 238 м на Западной эстакаде и 4 металлических пролетных строений общей длиной 136 м на Восточной эстакаде; - произведен подъем пролетного строения длиной 145,5 пог. м между опорами М4–М5.
2.	<b>Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край).</b> <i>- развитие железнодорожной инфраструктуры</i>  <b>Подпроект 3:</b> Создание объектов железнодорожной инфраструктуры за счет федеральных средств. «Строительство станции в районе развязки 9 км Северо-Кавказской железной дороги» <b>в том числе:</b>	19,75	18,99	18,99	<b>98,8 %</b>	2006–2021	12 720,33/ 12 570,44	Строительство завершено, с 2014 года объект находится во временной эксплуатации Северо-Кавказской железной дороги. Не реализованные мероприятия по расселению жилой застройки, требуется обеспечить расселение 43 жилых домов, расположенных в зоне санитарного защитного разрыва построенного объекта.
2.1	федеральный бюджет	19,75	18,99	18,99				
2.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,00	0,00	0,00				
2.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
2.4	<b>Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги</b> <b>в том числе:</b>	53,40	16,01	16,01	<b>26,9 %</b>	2010–2023	14 100,92/ 3 782,22	Выполняются работы по корректировке проектной документации с проведением необходимых изыскательских работ. Не подготовлен и не представлен полный комплект материалов для прохождения экспертизы в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Откорректированная проектная документация проходит согласование с Северо-Кавказской железной дорогой. С 22 октября 2020 г. проводится натурный осмотр объекта капитального строительства.
2.5	федеральный бюджет	53,40	16,01	16,01				
2.6	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,0	0,0	0,0				
2.7	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.	<b>Создание сухогрузного района морского порта Тамань:</b> - развитие железнодорожной инфраструктуры <b>в том числе:</b>	2 091,14	7 381,44	2 056,23	<b>97,0 %</b>	2007–2021	51 328,25/ 46 783,42	Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ 19 мая 2020 г. выдало разрешение на ввод в эксплуатацию объекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань». <b>Этап 1.</b> Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу через Керченский пролив: объекты железнодорожной инфраструктуры». 30 июня 2020 г. осуществлен пуск грузового железнодорожного движения по мосту через Керченский пролив. 1 июля 2020 г. запущено регулярное движение грузовых поездов в направлении Республики Крым. Ввод объекта в постоянную эксплуатацию с последующей регистрацией права собственности Российской Федерации запланирован в 2021 году. <b>Этап 1.2.</b> «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности: дом отдыха локомотивных бригад» Северо-Кавказским управлением Ростехнадзора выдано предписание об устранении ряда выявленных нарушений. <b>Этап 1.3.</b> «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности: демонтаж грузового двора». Комплекс работ закончен. <b>Этап 1.4.</b> «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности: пункт технического обслуживания локомотивов». Этап проектирования завершается.
3.1	федеральный бюджет	2 091,14	7 381,44	2 056,23				
3.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,00	0,00	0,00				
3.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				
4.	<b>Развитие транспортного узла «Восточный - Находка» (Приморский край)</b> - развитие железнодорожной и морской инфраструктуры <b>в том числе:</b>	134,68	272,25	134,57	<b>17,8 %</b>	2006–2025	30 841,55/ 5 482,47	На объекте: <b>1. Завершены работы по:</b> - сооружению земляного полотна обводного пути ПВ, в том числе по проектным данным от ПК 0+00 до ПК 5+00, строительству водоотводной железобетонной трубы отв. 1,5 м на ПК 4+19.7 с лестничным сходом 10,2 пог. м и мероприятия по обеспечению работоспособности существующей водоотводной железобетонной трубы отв. 2х1,5 м на ПК 1+09.10, а также переустройству линий ОАО «РЖД» и ВЛ 10кВ «СЦВ-Восток» и «ПЭ-Восток» на ПК 70+00 – ПК 75+00; - монтажу балок центрального пролетного строения; - переустройству на время строительства контактной сети и два проводарельс линии (ДПР) на ПК 72+40, включая демонтаж, монтаж оборудования и пусконаладочные работы; - монтажу временной вставки при переустройстве ВЛ 10кВ, а также выносу волновода из зоны строительства на ПК 72+40; - проходу контактной сети на постоянную эксплуатацию; - устройству насыпи автомобильного подъезда к контейнерному терминалу; - устройству оснований из щебеночной смеси дорожного полотна, подстилающих и выравнивающих слоев оснований из песка;
4.1	федеральный бюджет	134,68	272,25	134,57				
4.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0,00	0,00	0,00				
4.3	внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								<ul style="list-style-type: none"> <li>- замене переувлажненного грунта под лотки водоотводной системы автомобильного подъезда на ПК 72+40, а также участка существующей дороги в месте примыкания;</li> <li>- берегоукреплению вертикального типа и созданию временной площадки складирования товарно-материальных ценностей;</li> <li>- восстановлению и очистке водоотводной системы временной площадки складирования товарно-материальных ценностей, после прошедших на территории Приморского края природных тайфунов.</li> </ul> <p><u>2. Продолжены работы по:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройству водоотводных лотков;</li> <li>- берегоукреплению откосного типа;</li> <li>- отсыпке технологической площадки вдоль лицевого ряда стенки берегоукрепления;</li> <li>- экологическому мониторингу на строительной площадке в соответствии с программой мониторинга окружающей среды;</li> <li>- восстановлению работоспособности существующей водоотводной трубы на ПК 1+09,7 на обводном пути IV.</li> </ul>
<b>Железнодорожный транспорт</b>								
<b>I. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, «сухих портов» и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность.</i>								
1.	Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги в том числе	2 964,8	2 964,8	2 964,8	87 %	2013-2021	- / 40 282,1	<p>На объекте:</p> <p><u>1. Завершены работы по:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- вводу в эксплуатацию 42 км дополнительных главных, новых железнодорожных линий, станционных путей.</li> </ul>
1.1	федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
1.3	внебюджетные источники	2 964,8	2 964,8	2 964,8				
<b>Дорожное хозяйство*</b>								
<b>I. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, «сухих портов» и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.3. Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность.</i>								
<i>Задача 1.4. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения</i>								
1.	реконструкция участков автомобильной дороги А-180 «Нарва» - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин)	906,50	906,50	906,50	96,9 %	2011–2024	32 532,2 / 31 526,7	<p>На объекте:</p> <p><u>1. Завершены работы по:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- реконструкции участка км 31+440 - км 54+365;</li> </ul>

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	<b>с подъездом к морскому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово) в том числе:</b>							- вводу в эксплуатацию линии электрического освещения длиной 46 214 м в границах 25 населенных пунктов и на 2-х пересечениях с другими дорогами.
1.1	федеральный бюджет	906,50	906,50	906,50				
1.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
1.3	внебюджетные источники	-	-	-				
<b>2.</b>	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Соргавалу до Петрозаводска в том числе:</b>	1 043,77	1 043,77	1 043,77	<b>100 %</b>	2010–2024	67 104,5 / 67 979,6	На объекте: <u>1. Завершены работы по:</u> - строительству участка км 445 - км 469; - проектно-изыскательским работам на устройство стационарного электрического освещения в населенных пунктах; - вводу в эксплуатацию путепровод через ж/д на км 105+361 длиной 79,81 пог. м с подходами 2,354 км взамен ремонтнепригодного путепровода.
2.1	федеральный бюджет	1 043,77	1 043,77	1 043,77				
2.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
2.3	внебюджетные источники	-	-	-				
<b>3.</b>	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-331 «Вилой» Тулун – Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутска в том числе:</b>	2 196,31	2 174,75	2 174,75	<b>100 %</b>	2010–2024	17 364,5 / 18 939,8	На объекте: <u>1. Завершены работы по:</u> - вводу в эксплуатацию водопропускные трубы большого диаметра через ручей Улахан-Мугур на км 1067+239; - вводу в эксплуатацию моста через р. Малая Ботуобуя длиной 191,8 м с подходами протяженностью 2,7 км; - вводу в эксплуатацию моста через р. Сасар-Юрях на км 890+707 длиной 25,5 м с подходами протяженностью 3,9 км; - вводу в эксплуатацию моста через р. Тюкян длиной 267,35 м с подходами протяженностью 4 км на км 702+600. <u>2. Продолжены работы по:</u> - строительству, реконструкции и проектно-изыскательским работам на 7 мостовых переходах и путепроводе через железнодорожные пути; - проектно-изыскательским работам на устройство стационарного электрического освещения.
3.1	федеральный бюджет	2 196,31	2 174,75	2 174,75				
3.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
3.3	внебюджетные источники	-	-	-				
<b>4.</b>	<b>Реконструкция автомобильной дороги А-360 «Лена» Невер - Якутск в том числе:</b>	4 729,83	4 729,83	4 729,83	<b>90,2 %</b>	2010–2021	56 209,3 / 50 709,9	На объекте: <u>1. Завершены работы по:</u> - реконструкция участка км 63 - км 93 протяженностью 27,8 км в Амурской области. <u>2. Продолжены работы по:</u> - строительству и реконструкции участков км 38 - км 58, км 165 - км 172, км 752 - км 780 и других; - строительству и реконструкции мостового перехода через р. Амга на км 825.
4.1	федеральный бюджет	4 729,83	4 729,83	4 729,83				
4.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
4.3	внебюджетные источники	-	-	-				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5.	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах Московского транспортного узла</b> <b>в том числе:</b>	15 315,70	15 151,24	13 826,68	около 47 %	2010–2024		На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - I этапа реконструкции автодороги А-104 на участках км 23+500 - км 24+200, км 26+108 - км 29+600 протяженностью 4,428 км; - транспортной развязки на км 43 автодороги М-7 «Волга» протяженностью 1,275 км с искусственными сооружениями длиной 56,937 пог. м; - I этапа строительства транспортной развязки на км 27 автодороги М-7 «Волга» протяженностью 4,75 км с искусственными сооружениями длиной 271,8 пог. м; - М-8 «Холмогоры» на участке км 29 - км 47, этапы 2.1 и 2.2 общей протяженностью 5,775 км с искусственными сооружениями длиной 644,71 п.м.). <u>2. Продолжены работы по:</u> - проектированию, строительству и реконструкции участков автодорог А-106, А-104, А-108, М-5, М-8; - проектированию надземных пешеходных переходов на автодорогах М-10, М-5, М-8, М-9; - проектированию стационарного электрического освещения на автодорогах М-9, М-5, А-104, А-107, А-108; - проектированию акустических экранов на автодорогах М-5, М-2, А-107, А-104, М-7, М-8; - проектированию площадок отдыха на автодороге М-7.
5.1	федеральный бюджет	7 939,73	3 978, 02	7 237,03				
5.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
5.3	внебюджетные источники	-	-	-				
6.	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль –Вологда - Архангельск</b> <b>в том числе:</b>	8 393,95	8 290,27	8 261,87	100 %	2010–2024	60 640,1 / 66 056,4	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - участка км 29+425 - км 32+600, км 32+600 - км 35+200 протяженностью 5,775 км с искусственными сооружениями длиной 644,71 п.м.; - участка км 448+000 - км 468+400 протяженностью 7,9 км с искусственными сооружениями длиной 282,86 п.м.; - линии электроосвещения в населенных пунктах. <u>2. Продолжены работы по:</u> - реконструкции участка км 16 - км 20; - реконструкции подъезда к г. Северодвинску на участке км 0+700 - км 13+000; - проектированию для строительства участка км 115 - км 135; - проектированию путепровода через железную дорогу на км 7 подъезда к г. Костроме; - проектированию и строительству акустических экранов, надземных пешеходных переходов.
6.1	федеральный бюджет	8 393,95	8 290,27	8 261,87				
6.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
6.3	внебюджетные источники	-	-	-				
7.	<b>Реконструкция участков автомобильной дороги М-9 «Балтия» Москва - Волоколамск - граница с Латвийской Республикой</b>	213,44	213,44	213,44	100 %	2010–2020	30 949,2 / 31 327,5	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - линий искусственного электроосвещения общей длиной 24413 м в 14 населенных пунктах на территории Псковской области; - акустических экранов длиной 0,992 км на участке км 59 - км 60 в Московской области

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	<b>в том числе:</b>							<u>2. Продолжены работы по:</u> - проектированию для устройства стационарного электрического освещения, акустических экранов.
7.1	федеральный бюджет	213,44	213,44	213,44				
7.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
7.3	внебюджетные источники	-	-	-				
<b>8.</b>	<b>Строительство и реконструкция участков автомобильных дорог: Р-254 «Иртыш» Челябинск - Курган - Омск – Новосибирск, Р-255 «Сибирь» Новосибирск - Кемерово - Красноярск – Иркутск, Р-258 «Байкал» Иркутск - Улан-Удэ - Чита в том числе:</b>	10 496,92	10 405,21	10 338,18	<b>100 %</b>	2010–2024	40 196,7 / 49 633,1	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - участка маршрута км 1392 - км 1422 протяженностью 13,5 км с искусственными сооружениями длиной 245,49 п.м. в Новосибирской области; - участка маршрута км 47+000 - км 55+912 протяженностью 9,7 км в Иркутской области; - участка маршрута км 12+950 - км 465+331 общей протяженностью 30,140 км в Челябинской и Курганской областях; - линии искусственного электроосвещения на участках км 650+000 - км 656+071 протяженностью 5,941 км в Красноярском крае; <u>2. Продолжены работы по:</u> - проектированию, строительству и реконструкции участков маршрута, обходов г. Усолье-Сибирское, г. Мариинска, г. Канска; - проектированию, строительству и реконструкции 7 ремонтнепригодных искусственных сооружений на территории Новосибирской, Кемеровской, Иркутской областей, Красноярского края; - проектированию для строительства акустических экранов в Новосибирской области; - проектированию для строительства стационарного электрического освещения в Республике Бурятия, Красноярском крае, Иркутской области.
8.1	федеральный бюджет	10 496,92	10 405,21	10 338,18				
8.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
8.3	внебюджетные источники	-	-	-				
<b>9.</b>	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск - Владивосток в том числе:</b>	352,73	352,73	352,73	<b>84,9 %</b>	2010–2024	34 324,9 / 34 556,6	На объекте: <u>1. Ввод объектов не предусматривался.</u> <u>2. Продолжены работы по:</u> - проектированию, строительству и реконструкции участков км 305 – км 335 и км 687,7 - км 703,1 в Приморском крае; - проектированию, строительству и реконструкции стационарного электрического освещения, тротуаров и автобусных остановок в 17 населенных пунктах Приморского и Хабаровского краев; - проектированию для строительства и реконструкции 2 ремонтнепригодных искусственных сооружений в Хабаровском крае.
9.1	федеральный бюджет	352,73	352,73	352,73				
9.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
9.3	внебюджетные источники	-	-	-				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10.	<b>Строительство и реконструкция автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махакалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку)</b> <b>в том числе:</b>	5 003,70	4 994,40	4 994,40	<b>100 %</b>	2010–2024	67 074,2 / 69 929,0	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - участка км 764+000 - км 769+000 протяженностью 5,25 км в Республике Дагестан; - участка км 805+000 - км 817+000 в Республике Дагестан протяженностью 1,0 км с искусственными сооружениями 106,35 пог. м; - транспортной развязки протяженностью 1,015 км с искусственными сооружениями 149,575 пог. м на км 103 подъезда к г. Майкоп в Республике Адыгея. <u>2. Продолжены работы по:</u> - строительству 3 этапа обхода г. Гудермеса в Чеченской Республике (км 27+000 - км 34+000); - линий искусственного электроосвещения на подъезде к Майкопу; - проектированию для строительства обходов г. Владикавказа на участке км 10+500 – км 25+150 (II и III очереди), г. Дербент, г. Хасавюрт, других участков дороги на территории Краснодарского и Ставропольского краев, Республики Ингушетия.
10.1	федеральный бюджет	5 003,70	4 994,40	4 994,40				
10.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
10.3	внебюджетные источники	-	-	-				
11.	<b>Реконструкция участков автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск</b> <b>в том числе:</b>	16 659,80	16 651,09	12 977,01	<b>100 %</b>	2010–2024	106 224,4 / 111 608,5	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> - этапа строительства транспортной развязки на км 974 протяженностью 2,3087 км, в том числе путепровод длиной 1117,91 пог. м в Самарской области; - участка км 814+000 - км 835+000 протяженностью 20,085 км с искусственными сооружениями общей длиной 250,35 п.м. в Ульяновской области; - участка км 1790+358 - км 1799+280 протяженностью 9,058 км с искусственными сооружениями общей длиной 169,86 п.м. в Челябинской области. <u>2. Продолжены работы по:</u> - проектированию, строительству и реконструкции участков дороги в Московской, Рязанской, Пензенской, Самарской, Челябинской, Оренбургской областях, в республиках Мордовия и Башкортостан, включая обходы г. Рязань, н.п. Умет, Аким-Сергиевка, Зубова Поляна, г. Спасск; - проектированию, строительству и реконструкции путепровода через железную дорогу на км 960 в Самарской области; - проектированию для устройства стационарного электрического освещения дороги на территории Московской области и Республики Мордовия; - проектированию надземных пешеходных переходов в Московской и Челябинской областях; - проектированию акустического экрана в Московской области.
11.1	федеральный бюджет	16 659,80	16 651,09	12 977,01				
11.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
11.3	внебюджетные источники	-	-	-				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
12.	<b>Строительство участков Восточного обхода г. Новосибирска</b> в том числе:	101,66	101,66	101,66	75,5 %	2012–2021	5 085,4 / 3 839,4	В 2020 году ввод объекта в эксплуатацию не осуществлялся. Велись работы по строительству земляного полотна, искусственных сооружений, переустройству инженерных коммуникаций.
12.1	федеральный бюджет	101,66	101,66	101,66				
12.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
12.3	внебюджетные источники	-	-	-				
13.	<b>Строительство участков автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный в Приморском крае</b> в том числе:	2 764,89	2 764,77	2 764,77	62,8 %	2009–2020	19 211,0 / 16 352,5	В 2020 году ввод объекта в эксплуатацию не осуществлялся. Велись работы по строительству земляного полотна, искусственных сооружений.
13.1	федеральный бюджет	2 433,10	2 432,99	2 432,99				
13.2	бюджеты субъектов РФ	331,79	331,79	331,79				
13.3	внебюджетные источники	-	-	-				
14.	<b>Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой</b> в том числе:	5 171,31	5 171,31	5 171,31	32,5 %	2010–2024	15 812,2/ 20 902,7	В 2020 году ввод объектов в эксплуатацию не осуществлялся.
14.1	федеральный бюджет	5 171,31	5 171,31	5 171,31				
14.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
14.3	внебюджетные источники	-	-	-				
15.	<b>Развитие в сельской местности автодорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования</b> в том числе:	17 384,48	16 276,75	16 276,75		2010–2025		На объектах в рамках Государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий»: 1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию: - в 65 субъектах Российской Федерации 209 объектов автомобильных дорог к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов и к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции общей протяженностью 609,8 км.
15.1	федеральный бюджет	9 897,8	9 210,57	9 210,57				
15.2	бюджеты субъектов РФ	7 486,68	7 066,19	7 066,19				
15.3	внебюджетные источники	-	-	-				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
16.	Реконструкция искусственных сооружений, находящихся в непригодном для ремонта состоянии в том числе:	3 415,26	3 391,89	2 919,52	100 %	2010–2024	58 555,7 / 63 339,4	На объекте: 1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию: - взамен ремонтнепригодных сооружений путепровод через железнодорожные пути длиной 79,81 пог. м с подходами 2,354 км на км 105+361 автомобильной дороги А-121 «Сортавала» на территории Ленинградской области; - моста через реку Большой Салым длиной 190,503 м с подходами общей длиной 1796,62 м на км 810+976 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2. Продолжены работы по: - проектированию, строительству и реконструкции ремонтнепригодных сооружений на территории республик Бурятия, Северная Осетия-Алания, Саха (Якутия), Чувашской Республики, Краснодарского, Ставропольского и Хабаровского краев, Иркутской, Ленинградской, Магаданской, Московской, Мурманской, Нижегородской областей, Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.
16.1	федеральный бюджет	3 415,26	3 391,89	2 919,52				
16.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
16.3	внебюджетные источники	-	-	-				
17.	Строительство и реконструкция объектов дорожного хозяйства, направленные на прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения* в том числе:	2 213,6	2 197,64	2 179,65		2010–2024		На объектах: 1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию: - 44 пешеходных переходов в разных уровнях - путепроводы, построенные в рамках объектов строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог; - пешеходные переходы в разных уровнях на автомобильной дороге А-229 Калининград - Черняховск - Нестеров до границы с Литовской Республикой на км 21+700 длиной 40,7 м в н.п. Ушаково на территории Калининградской области и на автомобильной дороге А-134, подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Воронежу на км 4+700, км 6+500, км 8+150. 2. Продолжены работы по: - проектированию, строительству и реконструкции пешеходных переходов в разных уровнях на территории республик Бурятия, Дагестан, Татарстан, Чувашской Республики, Краснодарского края, Воронежской, Иркутской, Калининградской, Московской, Новгородской, Новосибирской, Омской, Ростовской, Ярославской, Тверской, Челябинской областей.
17.1	федеральный бюджет	2 213,6	2 197,64	2 179,65				
17.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
17.3	внебюджетные источники	-	-	-				
18.	Доведение объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-	324 936,73	324 665,06	324 665,06		2014–2024	2 023 677,9 / 1 990 145,0	На объектах: 1. Завершены ремонтные работы: - на федеральных автомобильных дорогах Федерального дорожного агентства длиной 7381 км. 83,76 % – доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в оперативном управлении федеральных казенных

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	эксплуатационного состояния дорог в соответствии с требованиями нормативных документов <b>в том числе:</b>							учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. <b>2938,0 км</b> – принято в федеральную дорожную сеть автомобильные дороги различных форм собственности, большая часть которых находится в состоянии, не соответствующем нормативным требованиям.
18.1	федеральный бюджет	324 936,73	324 665,06	324 665,06				
18.2	бюджеты субъектов РФ	-	-	-				
18.3	внебюджетные источники	-	-	-				
* Строительство и реконструкция транспортных развязок, пешеходных переходов в разных уровнях, линий искусственного электроосвещения в значительной степени осуществляется в рамках проектов строительства участков автомобильных дорог, и комплексного обустройства автомобильных дорог, поэтому выделение объемов их строительства и освоения средств не представляется возможным								
<b>Воздушный транспорт</b>								
<b>I. Цель «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры»</b>								
<i>Задача 1.1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта.</i>								
<i>Задача 1.2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, «сухих портов» и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости.</i>								
<i>Задача 1.7. Комплекс мероприятий по подготовке к проведению в 2018 году в РФ чемпионата мира по футболу.</i>								
<b>3. Цель «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»</b>								
<i>Задача 3.3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах.</i>								
<i>Задача 3.6. Развитие региональных авиаперевозок.</i>								
<b>1.</b>	<b>Аэропорт Шереметьево (SVO, Москва)</b> <b>в том числе:</b>	1 308,64	1 303,01	1 303,01	<b>91,6 %</b>	2006–2023 годы -----начало реализации: 2006 год	104 600,0 / 75 613,96	
1.1	федеральный бюджет	1 308,64	1 303,01	1 303,01				
1.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
1.3	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
1.4	<b>Реконструкция и развитие аэродрома международного аэропорта Шереметьево, 1-ая очередь реконструкции, Московская область</b> <b>в том числе:</b>	40,02	34,53	34,53	<b>99,9 %</b>	2006–2021 годы -----начало реализации: 2006 год	- /16 424,21	<u>Проведены следующие работы:</u> - прокладка кабельных линий 10кВ – 6 444,32 м; - устройство кабельного перехода методом ГНБ – 241,0 м; - дооборудование РТП-92 – 1 комп. и реконструкция ТП-50 – 704 м. Пожарная сигнализация, оповещение о пожаре, охранная сигнализация; - реконструкция ТП-92 – 691 м; - монтаж информационно-измерительных систем АИИС КУЭ, АСДУЭ: прокладка кабеля – 1 265,00 м. Линии связи и управления. В восточном секторе перрона: - установлены колодцы ККС – 1шт. устройство трубы ПНД d=110м. – 399,22м; - прокладка кабеля – 862,64 м; - пусконаладочные работы – 4 комплекса. <u>Выполнены работы по этапу 4.4.5:</u> - в восточном перроне Шереметьево-1 – 133,0 тыс. кв. м;
1.5	федеральный бюджет	40,02	34,53	34,53				
1.6	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
1.7	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								- установлены: - мачты освещения – 8 шт.; - трансформаторная подстанция ТП-50Н – 1 шт.; - инженерные сети.
1.8	<b>Вторая очередь реконструкции аэропорта Шереметьево, Московская область</b> <b>в том числе:</b>	220,0	219,86	219,86	<b>75 %</b>	2013–2023 годы ----- начало реализации: 2013 год	- / 8 010,63	На объекте: <u>1. Завершены работы по вводу в эксплуатацию:</u> По этапу 1.4: - участка новой магистральной рулежной дорожки РД-В между РД-С6 и РД-С2 с примыкающими к ней РД; По этапу 2.1: - участка новой магистральной рулежной дорожки РД-В между РСП и РД-С4 с примыкающими к ней РД; По этап 3.2: - реконструкция восточной части центрального перрона (удаленные МС 23-34, участок примыкающей РД-С20); По этапу 3.4: - осветительный комплекс ПМ12, ПМ13, ПМ14, ПМ15, кабельные линии электроснабжения осветительных комплексов, ССО; По этапу 2.2: - ССО, линии связи и управления, площадка распределительной подстанции РТП-39А, РТП-39А, площадка ТП-ОВИ-15А, ТП-ОВИ-15А, ДГУ-ОВИ-15А, сети электроснабжения 10кВ); этап 3.4 от 30 января 2020 г. (осветительные комплексы ПМ12, ПМ13, ПМ14, ПМ15, кабельные линии электроснабжения осветительных комплексов, ССО).
1.9	федеральный бюджет	220,0	219,86	219,86				
1.10	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
1.11	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
1.12	<b>Развитие Московского авиационного узла. Строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) Международного аэропорта Шереметьево, Московская область</b> <b>в том числе:</b>	1 048,62	1 048,62	1 048,62	<b>100 %</b>	2011–2021 годы ----- 2011 год	- / 51 179,12	Объект введен в эксплуатацию в августе 2019 года.
1.13	федеральный бюджет	1 048,62	1 048,62	1 048,62				
1.14	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
1.15	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
2.	<b>Реконструкция второй летной зоны аэропорта «Домодедово»</b> <b>в том числе:</b>	569,51	553,4	394,77	<b>52,2 %</b>	2012–2023 годы ----- начало реализации: 2012 год	- / 6 158,56	На объекте: <u>1. Завершены работы:</u> <b>Этап строительства 1.3:</b> - устройство закладных элементов для стационарного обслуживания воздушных судов на местах стоянок номер 23,24,25 и 26 - 4 комплекса; - стены и днище коллектора – 569,76 м <sup>3</sup> ; - проходные тоннели (коллектора) под перроном для технического обслуживания воздушных судов на местах стоянок.
2.1	федеральный бюджет	569,51	553,4	394,77				
2.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
2.3	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								<b>Этап строительства 1.5:</b> <i>Перрон:</i> - устройство покрытия из ц/б Вtb4,8 – 4 670,62 м <sup>2</sup> ; - устройство искусственного покрытия; - временные пандусы – 19 703,56 м <sup>2</sup> ; - устройство деформационных швов – 2 016,147 м. - стабилизация грунтового основания известью – 9 000,45 м <sup>2</sup> ; - устройство ц/б покрытия – 18 423,345 м <sup>2</sup> ; - устройство деформационных швов - 4 215,39 п.м. <i>Водосточно-дренажная сеть:</i> - устройство дождеприемных лотков – 130,8 п.м.; - светосигнальное оборудование: устройство колодцев – 1 шт.; - проходные тоннели (коллектора) под перроном для технического обслуживания воздушных судов на местах стоянок; - обратная засыпка пескоцементной смесью М75 – 1 575,00м <sup>3</sup> ; - нанесение гидроизоляционного покрытия в 2 слоя - 403,94 м <sup>2</sup> . <i>Тоннели коммуникационные:</i> - нанесение гидроизоляционного покрытия на стены – 168м <sup>2</sup> .
2.4	Реконструкция и развитие аэропорта «Домодедово». Объекты федеральной собственности (первая и вторая очередь строительства), Московская область  в том числе:	44,03	4,4	0,0	88,7 %	2003–2023 годы ----- начало реализации: 2003 год	- / 9 692,54	25 июня 2020 г. заключен государственный контракт с ООО «Премьер». Подрядчику передана строительная площадка. Идет подготовка проекта производства работ.
2.5	федеральный бюджет	44,03	4,4	0,0				
2.6	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
2.7	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
2.8	Реконструкция второй летной зоны аэропорта «Домодедово». II этап реализации, Московская обл.  в том числе:	595,07	569,28	416,32	45,9 %	2016–2020 годы ----- начало реализации: 2016 год	- / 2 718,24	На объекте: <u>1. Завершены работы:</u> <b>По этапу 3:</b> - реконструкция участка левого перона; - ВДС, ТО ВС на МС; - закладные элементы для топливопровода на проектируемых местах стоянок; - сети водоотведения. <u>2. Продолжены работы по:</u> <b>По этапу 4:</b> - строительство участка ограждения от контрольно-пропускного пункта № 8 до здания аэровокзального комплекса завершить строительные-монтажные работы планируется до конца апреля 2021 г..
2.9	федеральный бюджет	595,07	569,28	416,32				
2.10	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
2.11	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.12	Реконструкция и развитие аэропорта «Домодедово». Объекты федеральной собственности (первая и вторая очередь строительства). II этап реализации, Московская область в том числе:	49,76	49,76	49,76	89 %	2016–2020 годы ----- начало реализации: 2016 год	- / 690,29	На объекте: <u>1. Завершены работы:</u> <i>Перрон:</i> - устройство ц/б покрытия – 119,48м <sup>2</sup> ; - устройство асфальтобетонного покрытия 1 120,00м <sup>2</sup> ; - устройство пандусов из асфальтобетонного покрытия – 1 421,66 м <sup>2</sup> ; - устройство швов – 256,80м. <i>Техническое обслуживание ВС на МС:</i> - устройство закладных элементов для стационарного обслуживания воздушных судов на местах стоянок – 20шт.; - устройство проходных тоннелей (коллектора) под перроном – 169м; - окончательная отделка тоннелей - 171,31м. <i>Наружные сети и сооружения водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения и газоснабжения:</i> - дренажная насосная станция – устройство асфальтобетонного покрытия – 185,00м <sup>2</sup> ; - оборудование дренажной насосной станции (комплекс работ)-1 шт.; - окончательная отделка (установка закладных, лестниц) (комплекс работ) - 2 шт. <i>Объекты энергетического хозяйства:</i> - дооборудование РУ-0,4 кВ ТП-54: (комплекс работ) - 1шт. Проведение испытаний основных несущих конструкций проходных тоннелей (коллекторов) под МС37-МС40 – 1 комплекс. Получено ЗОС (объект полностью) от 3 февраля 2020 г. (площадь искусственных покрытий – 22 875м <sup>2</sup> , проходные коллектора – 4шт. Общая протяженность коллекторов ВДС – 102м. Общая протяженность кабельной канализации и кабелезащитных труб светосигнального оборудования – 496м).
2.13	федеральный бюджет	49,76	49,76	49,76				
2.14	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
2.15	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
2.16	Реконструкция взлетно-посадочной полосы №1, рулежных дорожек и мест стоянок в аэропорту «Домодедово» в том числе:	44,03	4,4	0,0	88,7 %	2003–2023 годы ----- начало реализации: 2003 год	- / 9 692,54	Заключен государственный контракт с ООО «Премьер». Подрядчику передана строительная площадка. Идет подготовка проекта производства работ.
2.17	федеральный бюджет	44,03	4,4	0,0				
2.18	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
2.19	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
3.	Реконструкция аэропорта «Кольцово», г. Екатеринбург, Свердловская область (II очередь) в том числе:	98,43	97,87	97,87	72,1 %	2012–2020 годы ----- начало реализации: 2012 год	24 000,00 / 6 806,69	На объекте: <u>1. Завершены работы по ГК от 13 мая 2020 г.:</u> - разборка щебеночных оснований – 6150,00 м <sup>2</sup> ; - демонтаж асфальтобетонных покрытий – 6150,00 м <sup>2</sup> ; - демонтаж бетонных покрытий – 9904,00 м <sup>2</sup> ; - устройство выемки – 1220,28м <sup>3</sup> ;
3.1	федеральный бюджет	98,43	97,87	97,87				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				<ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство насыпи – 1542,00м<sup>3</sup>;</li> <li>- устройство основания из щебня – 18113,49м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство основания из пескоцемента – 5 410,44м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство нижнего слоя из черного щебня – 6 833,68м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство выравнивающего слоя из тяжелого бетона класса В7,5 - 5 710,56м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство верхнего слоя асфальтобетонного покрытия - 9 646,65 м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство слоя покрытия из цементобетона - 1 512,00 м<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><u>2. Завершены работы по ГК от 20 октября 2020 г.:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- разработка существующего асфальтобетонного покрытия – 528,80м<sup>3</sup>;</li> <li>- разработка существующего щебеночного покрытия – 543,73м<sup>3</sup>;</li> <li>- устройство закрывочных дрен и лотка – 321,6м;</li> <li>- устройство закрытого лотка из сборного железобетона – 318,5м;</li> <li>- устройство чугунной решетки лотков F900 – 310шт.;</li> <li>- установка люков на колодцы – 11шт.;</li> <li>- получено ЗОС: этап 2 от 30 октября 2020 г. (доведение ИВПШ-2 до 2 категории ИКАО, дооснащение метео ИВПШ-1).</li> </ul>
3.3	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
<b>4.</b>	<b>Реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта «Алыкель», г. Норильск, Красноярский край в том числе:</b>	223,01	210,88	210,88	<b>100 %</b>	2017–2021 годы ----- начало реализации: 2017 год	12 700,00 / 1 809,36	<p>На объекте:</p> <p><u>1. Проведены следующие работы:</u></p> <p><i>Очистные сооружения поверхностного стока № 2:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- комплектная установка очистки поверхностных сточных – 1 комп.;</li> </ul> <p><i>ВДС:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство водоотводного канала – 832,72 м.</li> </ul> <p><i>Перрон:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство п/б покрытия – 5 292,28м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство а/б покрытия – 10 156,0 м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство основания из щебня – 2283,0м<sup>2</sup>;</li> <li>- устройство деформационных швов – 11 388,85 м;</li> <li>- разборка покрытий из ж/б плит – 16 654,4м<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><i>Трансформаторная подстанция ТП-МС1 – 1 комплект.</i></p> <p><i>Сети электроснабжения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- прокладка кабеля – 8 465,0 м.</li> </ul> <p><i>Линии связи:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- прокладка кабеля – 2 548,0м.</li> </ul> <p>Получены ЗОС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- этап 1.1.: - реконструкция покрытий перрон МС1-МС7; <ul style="list-style-type: none"> <li>- строительство пункта ПОЖ;</li> <li>- реконструкция РД-С;</li> <li>- кабельные эстакады и инженерные сети;</li> </ul> </li> <li>- этап 1.3.: - реконструкция покрытий МС10-МС-13; <ul style="list-style-type: none"> <li>- строительство сетей электроснабжения и сетей связи;</li> <li>- строительство ТП МС1;</li> <li>- кабельные эстакады и инженерные сети;</li> </ul> </li> <li>- этап 1.4.: - реконструкция покрытий МС8-МС9;</li> </ul>
4.1	федеральный бюджет	223,01	210,88	210,88				
4.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
4.3	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2020 год (млн рублей) <sup>1</sup>	Освоено за 2020 год (млн рублей) <sup>2</sup>	Кассовые расходы и фактические расходы за 2020 год (млн рублей) <sup>3</sup>	Уровень технической готовности проекта на 1 января 2021 г., всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (млн рублей)	Фактические результаты за отчетный период (введено (мощность, дата), завершено, выполнено работ) в агрегированном виде в рамках проектов, приведенных в графе «Описание» Приложения № 6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								- кабельные эстакады и инженерные сети; - этап 3: - строительство водоотводной системы перрона; - строительство очистных сооружений поверхностного стока №2 (ОС-2). Получены разрешение на ввод в эксплуатацию этапов 1.1, 1.3, 1.4 и 3.
5.	<b>Реконструкция ИВПШ-2 аэропорта Якутск (III очередь строительства), Республика Саха (Якутия)</b> <b>в том числе:</b>	50,54	50,54	50,54	<b>31,8 %</b>	2015–2023 годы ----- начало реализации: 2015 год	25 800,00 / 2 010,57	На объекте: 1. Проведены следующие работы: <i>ИВПШ-2 искусственные покрытия:</i> - посев многолетних трав – 316 203,76 м <sup>2</sup> ; - устройство слоя из песка очень мелкого – 17 104,0м <sup>3</sup> . <i>Рулежная дорожка (РД-В)</i> - устройство а/б покрытия – 2 109,34м <sup>2</sup> ; - посев многолетних трав – 5 625,46 м <sup>2</sup> . <i>Система светосигнального оборудования (ССО)</i> - устройство колодцев – 157 шт; - монтаж огней – 89 шт; - установка знаков – 1 шт. <i>Сети связи:</i> - устройство кабельной линии-12 907,88 м.; - монтаж оборудования - 5 шт. <i>Трансформаторная подстанция ТП-3:</i> - устройство внутренних технологических систем – 7 систем. <i>Трансформаторная подстанция-СВОД</i> – 2 комп. - пусконаладочные работы – 1 комплекс.
5.1	федеральный бюджет	50,54	50,54	50,54				
5.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
5.3	внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0				
6.	<b>Реконструкция аэропортов (аэродромов) регионального и местного значения, находящихся на территории Дальнего Востока и Байкальского региона</b> <b>в том числе:</b>	10 782,41	10 653,32	7 845,99	<b>23,5 %</b>	2013–2024 годы ----- начало реализации: 2013 год	104 200,00 / 35 240,82	Осуществлялась реконструкция аэропортов: Хабаровск, Благовещенск, Магадан, Чита, Мирный, Петропавловск-Камчатский, Олекминск, Жиганск, Нерюнгри, Сеймчан, Полярный, Усть-Нера, Маган, Депутатский, Нюрба, Тында, Беринговский, Певек, Бухта Провидения, Якутск, Марково, Лаврентий, Чара.
6.1	федеральный бюджет	10 782,31	10 653,32	7 845,99				
6.2	бюджеты субъектов РФ	0,0	0,0	0,0				
6.3	внебюджетные источники	0,092	0,0	0,0				
<sup>1</sup>	В графе 3 приводятся объемы финансирования, предусмотренные федеральным бюджетом, бюджетами субъектов Российской Федерации и внебюджетными источниками (с учетом уточненной сводной бюджетной росписи) на текущий финансовый год.							
<sup>2</sup>	В графе 4 отражается то, что фактически использовано за счет всех источников финансирования за отчетный период, т.е. стоимость фактически оплаченных работ (этапов), оказанных услуг, выполненных в полном объеме (независимо от сроков их начала) и закрытых актами сдачи-приемки в рамках государственных контрактов (новых и переходящих) и соглашений за счет средств федерального бюджета, а также контрактов и договоров за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников. Если акты не приняты, то стоимость выполненных работ (оказанных услуг) по графе 4 не показывается. Если акты приняты, но не оплачены, то стоимость выполненных работ не учитывается.							
<sup>3</sup>	В графе 5 – сведения об объеме кассового расходования (включая авансирование) средств, перечисленных с начала отчетного г. на лицевые счета подведомственных организаций (или других юридических лиц).							