

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

Отчетный период: 2021 год

Москва
2022 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

№ п/п	Содержание раздела
1.1	Наименование отраслевого документа стратегического планирования: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Транспортная стратегия)
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (в редакции распоряжений Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р и от 12.05.2018 № 893-р)
1.3	Федеральный орган исполнительной власти: Министерство транспорта Российской Федерации
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: 2021 год

2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p style="text-align: center;"><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>Основные положения государственной транспортной политики сформулированы в соответствии с принципами и направлениями государственной политики Российской Федерации, определенными в посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации, указах Президента Российской Федерации, в том числе Указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204) и Указе Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» (далее – Указ № 474), Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденных Председателем Правительства Российской Федерации 29.09.2018 (№ 8028п-П13), Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р и других стратегических документах в сфере транспорта.</p> <p>В 2021 году важными внешними факторами, определившими работу транспортного комплекса Российской Федерации, стали геополитическое и санкционное давление на развитие российской экономики и продолжение пандемии COVID-19.</p> <p>В результате такие последствия как закрытие границ и введенные внутренние ограничения на перемещения граждан, волатильность на мировых сырьевых рынках,</p>

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 114 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2021 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 35 показателей по данной группе 48,6 % превышают установленные Транспортной стратегией целевые уровни. Особенно высокими темпами роста характеризуются индикаторы строительства новых автомобильных дорог общего пользования, в том числе регионального значения.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 1 Транспортной стратегии составил 96,44 %.

Анализ уровня достижения целевых индикаторов в 2021 году по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» демонстрирует, что из 20 индикаторов по данной цели 11 индикаторов превышают целевые значения. Высокие темпы роста достигнуты по показателям обновления подвижного состава на 184,68 % выполнен целевой индикатор по снижению среднего возраста парка грузовых железнодорожных вагонов.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 2 Транспортной стратегии составил 104,98 %.

Анализ достижения целевых индикаторов по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» демонстрирует в 2021 году повышение уровня достижения указанной Цели для 5 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 206,4 %.

В целом, интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 3 в 2021 году составил 84,22 %.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2021 году по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» демонстрирует положительную динамику развития транспортной отрасли Российской Федерации. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 4 составил 124,83 %.

Анализ динамики достижения целевых индикаторов в 2021 году по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» показывает высокий уровень достижения данной Цели. Интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 5 составил 128,7 %. 9 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 2021 году по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду»

демонстрирует выполнение и превышение целевых значений по 7 индикаторам из 11. Вместе с тем интегрированный показатель (общий процент) достижения Цели 6 составляет 89,29 %, что говорит о положительной динамике проводимых мер по повышению уровня экологичности транспорта.

Основные итоги производственной деятельности транспортного комплекса в 2021 году

По уточненным данным Росстата, объем перевозок грузов по транспортному комплексу в 2021 году составил 7,03 млрд тонн (101,75 % к уровню предыдущего года). Увеличение объема перевозок грузов транспортным комплексом в 2021 году обусловлено ростом объема грузоперевозок автомобильным (+1,6 %, +85,8 млн тонн) и железнодорожным (+3,2 %, +39,5 млн тонн) транспортом в связи с постепенным преодолением негативных последствий, вызванных распространением коронавирусной инфекции.

Объем грузооборота по транспортному комплексу в 2021 году вырос на 116,41 млрд т-км (+3,97 %) по сравнению с 2020 годом и составил 3,04 трлн т-км. Положительная динамика характеризуется ростом объема грузооборота наиболее емкими видами транспорта, обеспечивающими грузоперевозку на дальние расстояния (железнодорожным, автомобильным и авиационным транспортом).

Коммерческий грузооборот составил в 2021 году 2,92 трлн т-км (103,7 % к уровню 2020 года), объем коммерческих перевозок грузов – 2,9 млрд тонн (102,7 %).

В 2021 году объем перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования составил 1403,9 млн тонн (102,75 % к уровню 2020 года), грузооборот – 2638,56 млрд т-км (103,68 % соответственно), при этом с учетом пробега частных вагонов в порожнем состоянии – 3320,3 млрд т-км.

По итогам 2021 года транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом составили 1161,1 тыс. ДФЭ, что выше уровня 2020 года на 39,74 %.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом составил в 2021 году 5487,7 млн тонн (101,54 % к уровню 2020 года), грузооборот – 285,3 млрд т-км (103,6 %), коммерческие перевозки грузов – 1480,3 млн тонн (102,6 %), коммерческий грузооборот – 160,25 млрд т-км (106,9 %).

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2021 году составил 110,28 млн тонн (рост на 1,15 % к уровню 2020 года), грузооборот – 70,6 млрд т-км (рост на 9,9 % к уровню 2020 года). На фоне стабилизации перевозок грузов в 2021 году объемы доставки грузов внутренним водным транспортом по отправлению в районы Крайнего Севера снизились к 2020 году на 3,9 % и составили 16,9 млн тонн, в том числе нефти и нефтепродуктов отправлено 1,61 млн тонн (+4,9 % к 2020 году), сухогрузов – 13,9 млн тонн (-5,1 %), что обусловлено сокращением в условиях пандемии деятельности обслуживающих предприятий и другими следствиями снижения экономической активности.

Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах составили в 2021 году 126,3 млн тонн (102,2 % к уровню 2020 года). Перевалка сухогрузов в 2021 году составила 119,1 млн тонн (101,7 % к уровню 2020 года), наливных грузов – 7,14 млн тонн (111,3 %).

Морским транспортом в 2021 году перевезено 23,24 млн тонн (94,12 % к уровню 2020 года). Грузооборот морского транспорта в 2021 году составил 43,24 млрд т-км (101,74 % к уровню 2020 года). В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 2021 году морским транспортом отправлено 8,59 млн тонн грузов (102,2 % к уровню 2020 года).

Грузооборот морских портов России за 2021 год возрос на 1,7 % по сравнению с прошлым годом и составил 835,2 млн тонн. Объем перевалки сухогрузов составил 412,9 млн тонн (+2 % к уровню 2020 года), наливных грузов – 422,4 млн тонн

(+1,5 %). Объем перевалки сухогрузов вырос, главным образом, за счет каменного угля и кокса (+7,6 % или +14,3 млн тонн), наливных грузов – за счет нефтепродуктов (+2,7 % или +3,9 млн тонн) и нефти (+1,3 % или +3 млн тонн).

Объем перевалки внешнеторговых российских грузов в морских портах Балтии, Украины и Финляндии составил в 2021 году 25,5 млн тонн (-14,1 % к уровню 2020 года), в том числе сухогрузов – 24,4 млн тонн (-15,7 % к 2020 году), наливных грузов – 1,1 млн тонн (+48,1 %). Доля объема перевалки российских грузов в 2021 году в направлении портов стран Балтии, Украины и Финляндии продолжала снижаться и составила 3,22 % от общего объема (в 2004 году – 22 %).

Объем коммерческих перевозок грузов воздушным транспортом составил в 2021 году 1,48 млн тонн (125,7 % к уровню 2020 года), грузооборот – 9,19 млрд т-км (129,2 % соответственно).

Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования в 2021 году по сравнению с 2020 годом вырос на 22,5 % и составил 14 942,8 млн человек, пассажирооборот транспорта общего пользования увеличился на 40,8 % и составил 490,8 млрд пасс.-км.

Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в 2021 году составил 1053,6 млн человек (120,8 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 103,45 млрд пасс.-км (132,4 % соответственно).

В 2021 году объем перевозок пассажиров по Московскому центральному кольцу (далее – МЦК) составил 150,9 млн человек (130,9 % к уровню 2020 года).

В 2021 году объем перевозок пассажиров Дирекцией скоростного сообщения составил 159,8 млн человек (131,2 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 6,37 млрд пасс.-км (138,4 % к уровню 2020 года).

В 2021 году внутренним водным транспортом выполнен пассажирооборот в размере 0,42 млрд пасс.-км (180,6 % к уровню 2020 года), объем перевозок пассажиров составил 8,6 млн человек (111,52 % соответственно).

На морском транспорте объем перевозок составил 4,5 млн человек (97,8 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 0,0362 млрд пасс.-км (110,6 %).

Объем перевозок пассажиров на воздушном транспорте за 2021 год составил 111,01 млн человек (160,3 % к уровню 2020 года), при этом 87,5 млн человек (78,83 % от общего объема перевозок) составляет объем перевозок на внутренних воздушных линиях. Пассажирооборот в 2021 году составил 243,3 млрд пасс.-км (158,5 % к уровню 2020 года).

В 2021 году по сравнению с 2020 годом пассажирооборот на внутренних воздушных линиях вырос на 58,2 %, а объем перевозок пассажиров – на 55,8 %.

В 2021 году аэропорты обслужили 204,8 млн человек (158,1 % к уровню 2020 года).

Объем перевозок пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом общего пользования за 2021 год составил 8133,7 млн человек (109,9 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 88,5 млрд пасс.-км (110,1 % соответственно).

По предварительной оценке на метрополитене перевезено 3 416,4 млн человек (156,1 % к уровню 2020 года), пассажирооборот составил 48,16 млрд пасс.-км (156,9 %).

Объем перевозок пассажиров трамвайным транспортом за 2021 год составил, по оценке, 1239,1 млн человек (139,3 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 3,27 млрд пасс.-км (117,2 %).

Объем перевозок пассажиров троллейбусным транспортом за 2021 год составил, по оценке, 975,9 млн человек (128,5 % к уровню 2020 года), пассажирооборот – 3,67 млрд пасс.-км (126,6 %).

	<p>Экспорт услуг транспортного комплекса за 2021 год по данным Центрального Банка России составил 15,71 млрд долларов США, что выше уровня 2020 года на 17,4 %.</p> <p>Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса за 2021 год составила 1,91 млн человек (99,9 % к уровню 2020 года).</p> <p>Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта в 2021 году составил 105,5 % к уровню 2020 года, в том числе на автомобильном транспорте – 105,3 %, воздушном – 106 %, железнодорожном – 105,1 % на перевозку пассажиров поездами дальнего следования в регулируемом секторе, 105,2 % на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, городском электрическом транспорте – 105,8 %.</p> <p>Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) в 2021 году к уровню 2020 года составил 115,9 %, в том числе на железнодорожном транспорте – 103,7 %, морском – 106,8 %, внутреннем водном – 103,6 %, автомобильном – 102,4 % и воздушном транспорте – 194 %.</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2021 году составило 1690,2 млрд рублей (99,42 % от предусмотренного объема на 2021 год), в том числе в рамках финансирования государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – ГП «РТС») 1639,6 млрд рублей (99,44 % от предусмотренного лимита на 2021 год), что составляет 97 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2021 году.</p> <p>Итоги реализации в 2021 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 align="center"><u>Аналитические материалы по оценке уровня и динамики достижения целевых индикаторов за отчетный период реализации Транспортной стратегии</u></p> <p>Для управления реализацией Транспортной стратегии в 2021 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 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 развитие транспортного комплекса.</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"> 1) оценка уровня (доли в процентах) достижения заданного планового значения индикатора в истекшем периоде; 2) оценка динамики (темпов) достижения целевых значений индикаторов. <p>Первая оценка описывает в процентах долю достижения заданного планового значения индикатора. Такие оценки обеспечивают сопоставление уровней достижения различных индикаторов, для которых единицы измерения различны.</p> <p>В 2021 году достижение поставленных целей реализации Транспортной стратегии определяется рассчитанными фактическими значениями по 114 целевым индикаторам в сравнении их с заданными целевыми значениями. На рисунке 2.1. приведены сведения об уровне достижения индикаторами целей Транспортной</p>

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 %.

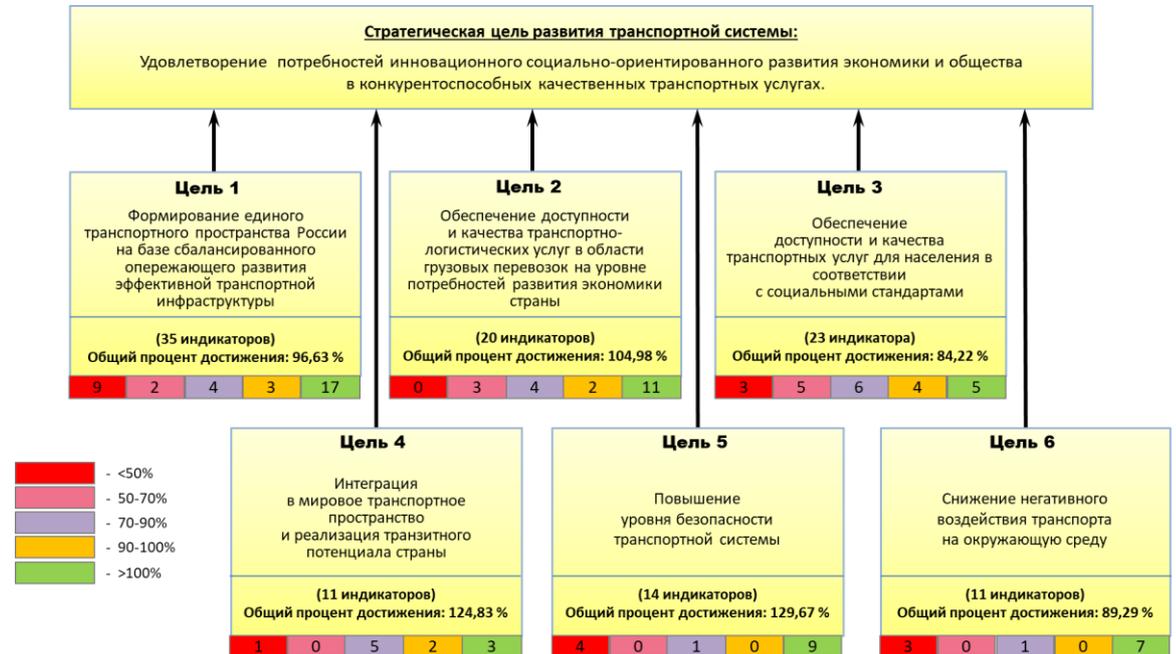


Рисунок 2.1. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии

Общий уровень достижения индикаторов вырос по сравнению с 2020 годом по Цели 3 (84,22 %) и Цели 4 (124,83 %). Динамика достижения индикаторов по Цели 1 (96,44 %), Цели 2 (104,98 %), Цели 5 (128,7 %) и Цели 6 (89,29 %) стала несколько ниже прошлого года.

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 2021 году и 2020 году. Если эта разность положительна, то темпы достижения соответствующего индикатора в отчетном 2021 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 2021 году по сравнению с 2020 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых 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 2021 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 2021 год

Шифр	Индикатор	2021 год
1.1.1	Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	134,72 %
1.1.1.1	Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования В том числе на основных направлениях железнодорожной сети	146,77 %
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	131,88 %
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	141,14 %
1.1.4	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	164,9 %
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	23,73 %
1.1.5	Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	82,4 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	24,91 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	45,49 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	62,16 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	35,61 %
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):	72,17 %
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	243,44 %

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	37,64 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года)	37,78 %
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	56,16 %
1.5	Мощность морских портов	105,87 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	29,86 %
1.7	Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	5,26 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования) на железной дороге	96,23 %
1.8.2	Густота транспортной сети (общего пользования): Автомобильные дороги	171,14 %
1.9	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	120,91 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	114,16 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	101,43 %
1.9.3	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги местного значения	134,49 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	135,91 %
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	89,31 %
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	132,72 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	94,45 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	72,86 %
1.13	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе	99,89 %
1.13.1	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С гарантированными габаритами судовых ходов	103,79 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	108,96 %

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	217,39 %
Общий процент достижения по 35 индикаторам – Цель 1 (за 2021 год)		96,44 %
<p>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.</p> <p>На приведенных здесь и ниже линейчатых диаграммах зеленым цветом в их правой части показан положительный прирост темпов достижения значений индикаторов в 2021 году по сравнению с 2020 годом, а в левой части красным цветом показан отрицательный прирост, то есть замедление темпов достижения по индикаторам, целевые значения которых еще не достигнуты.</p> <p>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 2021 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.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 1 (за 2021 год)

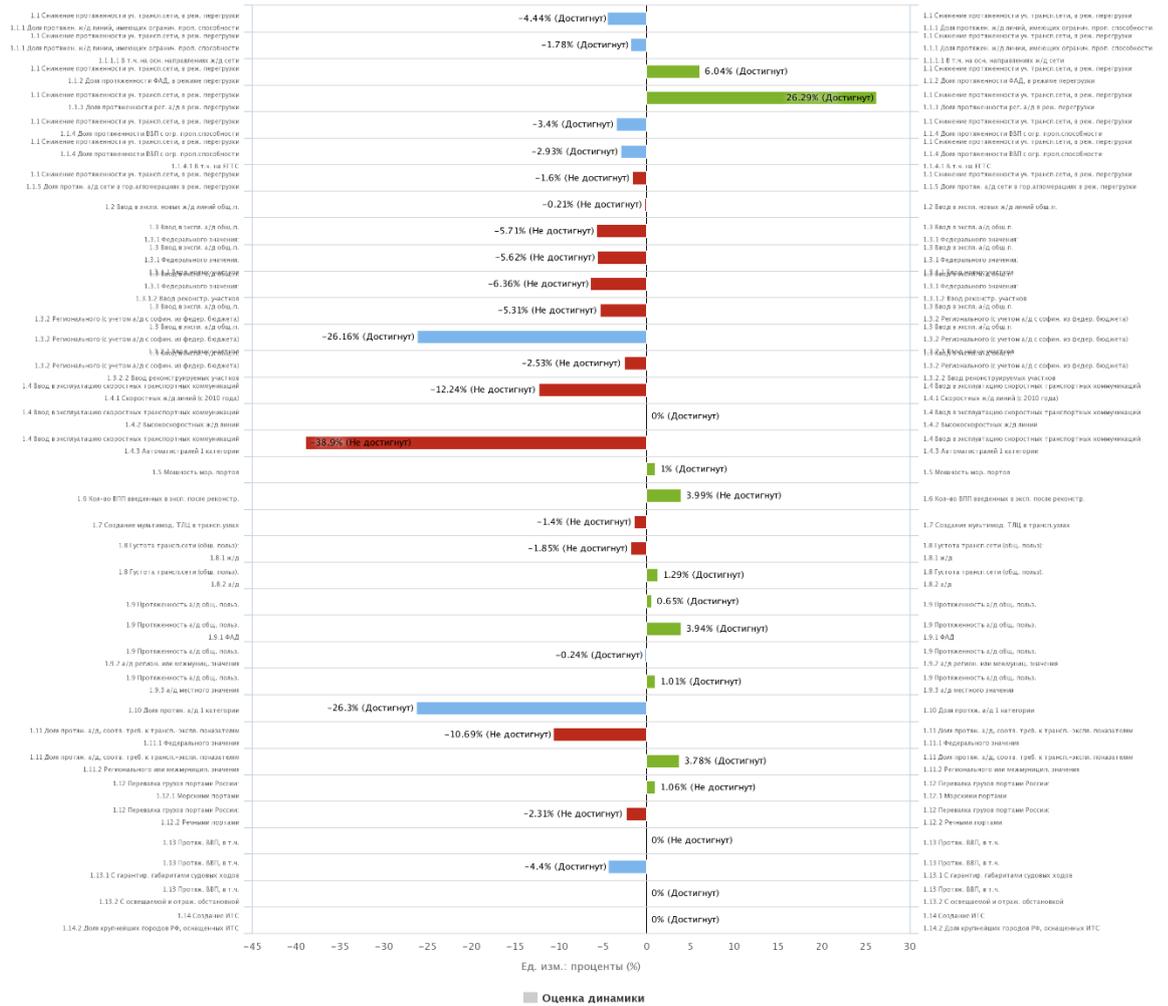


Рисунок 2.3. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2021 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.2
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 1 за 2021 год по отношению к 2020 году

Шифр	Индикатор	2021 год
1.1.1	Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	-4,44 %
1.1.1.1	Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования В том числе на основных направлениях железнодорожной сети	-1,78 %
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	6,04 %
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	26,29 %

1.1.4	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	-3,4 %
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	-2,93 %
1.1.5	Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	-1,6 %
1.2	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	-0,21 %
1.3.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения:	-7,28 %
1.3.1.1	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод новых участков	-11,84 %
1.3.1.2	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года): Федерального значения: Ввод реконструируемых участков	-5,15 %
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):	-5,31 %
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	-26,16 %
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	-2,53 %
1.4.1	Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года)	-12,24 %
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	-38,9 %
1.5	Мощность морских портов	1 %
1.6	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	3,99 %
1.7	Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	-1,4 %
1.8.1	Густота транспортной сети (общего пользования) на железной дороге	-1,85 %

1.8.2	Густота транспортной сети (общего пользования): Автомобильные дороги	1,29 %
1.9	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	0,65 %
1.9.1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги федерального значения	3,94 %
1.9.2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-0,24 %
1.9.3	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего Автомобильные дороги местного значения	1,01 %
1.10	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	-26,3 %
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	-10,69 %
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	3,78 %
1.12.1	Перевалка грузов портами России: Морскими портами	1,06 %
1.12.2	Перевалка грузов портами России: Речными портами	-2,31 %
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	-4,4 %
1.13.2	Протяженность внутренних водных путей, всего в том числе С освещаемой и отражательной обстановкой	0 %
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	0 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 35 индикаторам – Цель 1 (за 2021 год)		-3,48 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		
<p>По Цели 1 «Формирование единого транспортного пространства Российской Федерации на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» рассчитаны данные за 2021 год по 35 индикаторам. Общий уровень (процент) достижения Цели 1 за 2021 год составил 96,44 %.</p> <p>По отдельным индикаторам Цели 1 в 2021 году ситуация сложилась следующим образом.</p> <p>Фактическое значение индикатора 1.1.1 «Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, %» за 2021 год снизилось на 0,1 п.п. по сравнению</p>		

с 2020 годом и составило 7,2 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 134,72 %.

Сокращение удельного веса протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования с ограничениями пропускной способности связано с ходом реализации федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог». Реализуются мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурско и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей.

Так, в 2021 году открыто движение по электрифицированному участку, протяженностью – 120 км, Борзя – Забайкальск. Данный участок является завершающим этапом комплексной электрификации южного участка Транссибирской магистрали Карымская – Забайкальск, соединяющего Транссибирскую магистраль и погранпереход Забайкальск – Маньчжурия на границе с Китаем.

В июне 2021 г. открыто движение по второму главному пути на перегоне Кутыкан – Кувукта Дальневосточной железной дороги. Строительство второго пути позволит увеличить пропускную способность участка Хани – Тында Дальневосточной железной дороги с 14 до 24 пар поездов в сутки.

Фактическое значение индикатора 1.1.1.1 «Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе на основных направлениях железнодорожной сети, %» за 2021 год снизилось на 0,2 п.п. по сравнению с 2020 годом и составило 14 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 146,77 %.

В целях сокращения протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, реализуются меры в рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла». Проектом предусмотрена реализация мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла и строительству дополнительных V и VI путей на участке Москва – Алабушево под специализированное пассажирское сообщение.

В Центральном транспортном узле с начала 2021 года открыты после реконструкции остановочные пункты Баковка, Внуково Киевского направления Московской железной дороги, пассажирская инфраструктура на станции Апрелевка, а также вокзальный комплекс «Восточный», новый остановочный пункт Щукинская и пассажирская платформа на остановочном пункте Окружная.

Открытие движения по новому Байкальскому тоннелю, общей протяженностью – 6,7 км, оказало, так же положительный эффект на ключевые показатели.

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 2021 год снизилось на 1,86 п.п. по сравнению с 2020 годом и составило 18,46 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 131,88 %. Наблюдается положительная динамика (+6,04 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

В 2021 году на федеральных автомобильных дорогах по завершении строительства и реконструкции в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 264 км, а также 26 км комплексного обустройства.

На федеральных автомобильных дорогах после капитального ремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 6 468 км, в том числе после капитального ремонта – 1 491 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки – 4 977 км.

В целях уменьшения числа участков федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в 2021 году в рамках капитального ремонта осуществлено доведение участков автомобильных дорог II категории до 4-х полос движения с центральной разделительной полосой, имеющей ограждения, общей протяженностью более 204 км.

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 2021 год снизилось на 0,92 п.п. по сравнению с 2020 годом и составило 2,06 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 141,14 %. Наблюдается положительная динамика (+26,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Сокращение удельного веса автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, связано с увеличением протяженности региональной сети, соответствующей нормативным требованиям (в 2021 году доля участков, соответствующих нормативным требованиям, возросла до 47,78 %). Субъектами Российской Федерации в 2021 году реализованы программы дорожной деятельности, позволившие осуществить работы на более чем 6600 объектах в 84 регионах. В период 2021 года построено и реконструировано 922 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Общая протяженность введенных в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог регионального значения нарастающим итогом с 2011 года составила 7790 км. Также в 2021 году отремонтировано, в том числе капитально, более 16000 км участков дорог регионального значения. Снижению перегрузки дорожной сети способствовало внедрение элементов интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС), включая автоматизацию процессов управления дорожным движением в крупных городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек в 24 субъектах Российской Федерации (в 2021 году эти работы проводились в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» на условиях софинансирования из федерального бюджета).

Фактическое значение индикатора 1.1.4 «Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, %» за 2021 год снизилось на 0,2 п.п. по сравнению с 2020 годом и составило 16,6 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 164,9 %.

Положительной динамике индикатора в 2021 году способствовал ввод в эксплуатацию объектов федеральной собственности в морском порту Певек; объектов портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга; зернового терминала АО «КСК» в морском порту Новороссийск; объектов портовой инфраструктуры морского порта Темрюк, а также реконструкция гидротехнических сооружений в морском порту Восточный.

Вместе с тем, в 2021 году обеспечены навигационные параметры акваторий и подходов каналов, путем дноуглубления в объеме 7,6 млн кубометров. Более 50 % от общего объема работ, проведены на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

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 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 75 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 23,73 %.

Для повышения пропускной способности, в первую очередь, путем поддержания установленных гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей проведены дноуглубительные работы в общем объеме 24 386,8 тыс. м³, что на 1 253,3 тыс. м³ больше аналогичного показателя за 2020 год. В 2021 году сократилась протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 473 км. Также следует отметить увеличение пропускной способности на 98 км внутренних водных путей на 1,5 млн тонн.

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 2021 год снизилось на 0,42 п.п. по сравнению с 2020 годом и составило 71,5 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 82,4 %.

На положительную динамику значения повлияло продолжение внедрения ИТС в городских агломерациях на территориях 22 субъектов Российской Федерации, а также внедрение таких систем на территории еще 2 субъектов Российской Федерации, в рамках реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

Также, в 2021 году осуществлялись мероприятия, направленные на повышение качества дорожной сети, в том числе уличной сети городских агломераций, путем приведения в нормативное состояние автомобильных дорог и улично-дорожной сети в рамках федеральных проектов «Региональная и местная дорожная сеть» и «Развитие федеральной магистральной сети».

Кроме того, в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» осуществлялось внедрение ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях.

По индикатору 1.2 «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км» фактическое значение за 2021 год увеличилось на 20,4 км по сравнению с 2020 годом и составило 566,3 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 24,91 %.

В 2021 году продолжена реализация мероприятий по строительству и модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры на направлениях «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», «Запад – Восток». В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» в 2021 году завершено строительство нового Байкальского тоннеля; открыто движение по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск; завершено строительство второго пути на перегоне Кутыкан – Кувыкта Дальневосточной железной дороги; завершено строительство мостового перехода четного пути через р. Зею участка Сковородино – Белогорск Забайкальской железной дороги.

По индикатору 1.3.1 «Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения (нарастающим итогом с 2011 года), тыс. км» фактическое значение за 2021 год увеличилось на 264 км по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и составило 4,64 тыс. км. Уровень (процент)

достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 45,49 %.

В 2021 году в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – НП «БКД») после завершения строительства и реконструкции Росавтодором осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 153 км, государственной компанией «Автодор» – 110,9 км, а также 26,1 км объектов комплексного обустройства. Наиболее значимыми мероприятиями, завершёнными в 2021 году, стали строительство пускового комплекса № 1 Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области; реконструкция автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов на-Дону – Краснодар – Новороссийск км 275 – км 287, Тульская область (досрочный ввод в эксплуатацию); реконструкция автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-1 «Беларусь» Москва – граница с Республикой Белоруссия км 44 – км 66, Московская область; строительство обхода г. Мариинска, автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск, Кемеровская область; обход железнодорожной станции Сенная на автомобильной дороге Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Саратовская область; реконструкция моста через р. Ардон на км 33+500 автомобильной дороги Владикавказ – Алагир, Республика Северная Осетия-Алания; реконструкция автомобильной дороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск на участке км 36 – км 46, Ставропольский край. Также одним из приоритетных направлений работы Росавтодора стал перевод грунтовых участков дорог в асфальтобетон.

В начале 2021 года открыто движение по отрезку федеральной автодороги Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, где в прошлом году ликвидирован последний грунтовый разрыв. Это позволило кратчайшим путем связать три административных центра – Астрахань, Махачкалу и Грозный. Время в дороге между этими городами сократилось примерно в полтора раза. Подобные работы прошли и в Республике Саха (Якутия) на трассе А-360 «Лена»: устранены три гравийно-щебеночных разрыва общей протяженностью 25 км. На некоторых объектах движение транспорта запущено досрочно. Например, в июне 2021 г. открыто рабочее движение по новому мосту через р. Вуоксу на федеральной трассе А-181 под Выборгом.

В 2021 году в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора (далее – МТК) «Европа – Западный Китай» продолжалась реализация проекта по строительству автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 810 км, которая обеспечит бессветофорное транспортное сообщение по 4 и более полосам движения от г. Санкт-Петербурга до г. Казани с учетом использования автомобильной дороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Готовность автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань по итогам 2021 года составила 30 %.

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 2021 год увеличилось на 75 км по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и составило 2,29 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год с учетом нарастающего итога с 2011 года составил 62,16 %.

В частности, введен в эксплуатацию последний участок Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области от Калужского до Симферопольского шоссе.

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 2021 год увеличилось на 189 км по сравнению 2020 годом и составило 2,35 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 35,61 %.

В 2021 году введена в эксплуатацию после реконструкции автомобильная дорога А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке протяженностью 7,5 км.

Реконструированы автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск км 275 – км 287, Тульская область (досрочный ввод в эксплуатацию), а также автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-1 «Беларусь» Москва – граница с Республикой Беларусь км 44 – км 66, Московская область.

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 2021 год увеличилось на 922 км по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и составило 13,784 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 72,17 %.

В 2021 году строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения обеспечены в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» и федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» НП «БКД». Приведение в нормативное состояние сети региональных и местных дорог повышает транспортную доступность малых и средних городов, сельских территорий, что, в свою очередь, способствует в том числе возрастанию экономической связанности указанных городов и территорий с центрами экономического роста. Развитие транспортной инфраструктуры на геостратегических территориях Российской Федерации обеспечивает устойчивое круглогодичное транспортное сообщение таких территорий с остальной частью Российской Федерации, а также будет способствовать активизации социально-экономического развития геостратегических территорий Российской Федерации, в том числе приграничному взаимодействию.

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 2021 год увеличилось на 511,2 км по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и составило 7,790 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем с учетом нарастающего итога с 2011 года превышен более чем в 2 раза и составил 243,44 %.

В 2021 году в рамках НП «БКД» количество законтрактованных объектов составило 5855 штук. При этом к числу участников указанного проекта присоединился город Санкт-Петербург. Таким образом, география реализации проекта к концу 2021 года расширилась до 84 субъектов Российской Федерации. Ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог регионального значения обеспечен в результате реализации федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».

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 2021 год увеличилось на 401 км по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и составило 5,984 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 37,64 %.

При строительстве и реконструкции автомобильных дорог регионального и местного значения, осуществляемом с софинансированием за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, в 2021 году получены разрешения на ввод в эксплуатацию ряда объектов, основные строительные работы по которым выполнялись в 2020–2021 годах, в том числе реконструкция II очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход города Калининграда, 3 подэтап I этапа строительства) протяженностью 4,1 км в рамках государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области».

Фактическое значение индикатора 1.4.1 «Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года), км» за 2021 год осталось на уровне аналогичного периода прошлого года и составило 1250 км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 37,78 %.

За 2021 год скоростные железнодорожные линии в Российской Федерации в эксплуатацию не вводились. В связи с этим значение индикатора осталось на прежнем уровне.

По индикатору 1.4.2 «Ввод в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2011 года), км» фактическое значение за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 0 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 0 %. Динамика отсутствует.

В 2021 году высокоскоростные железнодорожные магистрали в Российской Федерации не строились и не вводились в эксплуатацию в силу ограничений, вызванных пандемией коронавирусной инфекции, а также недостаточным уровнем бюджетного финансирования транспортного комплекса и проектов развития.

По индикатору 1.4.3 «Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км» за 2021 год фактическое значение увеличилось на 110,9 км по сравнению с прошлым годом и составило 1982 км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 56,16 %.

На рост данного индикатора повлияла реализация ГП «РТС» в 2021 году на территории Московского транспортного узла (далее – МАУ) в Московской области, там построены и реконструированы участки федеральных, автомобильных дорог общей протяженностью 5,9 км. Объект на трассе М-4 «Дон» – участок в Воронежской области с 715-го по 777-й км первых 30 км отрезках – завершен.

Необходимо отметить ввод в эксплуатацию на территории Санкт-Петербургского транспортного узла в Ленинградской области участков общей протяженностью 37,8 км, в том числе этапы реконструкции автомобильных дорог А-181 «Скандинавия» протяженностью 14,7 км, Р-21 «Кола» протяженностью 15,6 км, А-180 «Нарва» протяженностью 7,5 км.

Также, в 2021 году завершено строительство трассы в обход г. Хабаровска, длина которой – 52,8 км, из них основной ход трассы – 27,1 км, транспортные развязки – 17,6 км, дороги разобщенных территорий – 8,1 км.

Фактическое значение индикатора 1.5 «Мощность морских портов, млн тонн в год» за 2021 год увеличилось на 20,1 млн тонн в год по сравнению с прошлым годом и составило 1245 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2021 год

по сравнению с базовым показателем составил 105,87 %. Наблюдается положительная динамика (+1 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

В частности, введены в действие объекты портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга (12 млн тонн (этап 1 и 2), реконструированные гидротехнические сооружения в морском порту Восточный (0,5 млн тонн); объекты портовой инфраструктуры морского порта Темрюк (2,1 млн тонн), объекты федеральной собственности в морском порту Певек (0,8 млн тонн); реконструированный зерновой терминал АО «КСК» в порту Новороссийск (3,7 млн тонн).

По индикатору 1.6. «Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» фактическое значение за 2021 год увеличилось на 6 единиц по сравнению с 2020 годом и составило 43 единицы. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год с учетом нарастающего итога с 2011 года по сравнению с базовым показателем составил 29,86 %. Наблюдается положительная динамика (+3,99 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Введены в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочные полосы в аэропортах г. Зеи, г. Челябинска и с. Бомнака, г. Олекминска, г. Нерюнгри и с. Жиганска.

По индикатору 1.7 «Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года), единиц» за 2021 год фактическое значение осталось на уровне прошлого года и составило 1 единицу. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 5,26 %.

В аэропорту Жуковский находится логистический комплекс пропускной мощностью 100 тыс. тонн грузов в год. Комплекс включает в себя грузовой терминал площадью 9 200 м² со складом временного хранения, таможенной инфраструктурой, зонами для хранения ценных, опасных, термочувствительных грузов, авиационный перрон площадью 90 000 м², на котором могут одновременно разместиться 4 широкофюзеляжных грузовых самолета.

Фактическое значение индикатора 1.8.1 «Густота транспортной сети (общего пользования) на железной дороге, км/тыс. км²» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 5,1 км/тыс. км². Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 96,23 %.

Сохранение густоты транспортной сети (общего пользования) на железной дороге за 2021 год осталось на уровне прошлого года, однако продолжается комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет, который предусматривает строительство 106 км дополнительных главных путей, 2 разъездов, соединительной линии Авда – Громадская. На ряду с этим идет реализация проекта по развитию Центрального транспортного узла для организации пригородно-городского, пригородного, дальнего пассажирского и грузового движения, на перспективу до 2024 года определены мероприятия по строительству дополнительных главных путей на радиальных направлениях Центрального транспортного узла, а также развитию конечных пунктов оборота пригородных поездов, строительству пассажирских технических станций, развитию и реконструкции пассажирской инфраструктуры.

Фактическое значение индикатора 1.8.2 «Густота автомобильных дорог (общего пользования), км/тыс. км²» за 2021 год увеличилось на 0,86 км/тыс. км² по сравнению с 2020 годом и составило 91,56 км/тыс. км². Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 171,14 %.

Наблюдается положительная динамика (+1,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 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 федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» НП «БКД».

По индикатору 1.9 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего, тыс. км» за 2021 год фактическое значение увеличилось на 10,4 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 1564,1 тыс. км. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 120,91 %. Наблюдается положительная динамика (+0,65 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

В 2021 году осуществлялось интенсивное строительство новых участков федеральных, региональных трасс, а также муниципальных дорог (внутри городов и городских агломераций).

Фактическое значение индикатора 1.9.1 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, тыс. км» за 2021 год увеличилось на 3,3 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 63,7 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 114,16 %. Наблюдается положительная динамика (+3,94 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

На положительное значение индикатора в 2021 году повлияло проведение работ по расширению до четырех и шести полос движения более чем на 280 км федеральных трасс.

Так, в ходе ремонта до четырех полос расширили участки автодорог общей протяженностью свыше 200 км. В частности, завершена реконструкция отрезка автодороги А-181 «Скандинавия» с 65-го км по 80-й км. В Тюменском регионе расширено более 80 км. трассы Р-404 «Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск». Запуск рабочего движения на участке трассы М-2 «Крым» также оказал положительное влияние на рост индикатора.

Фактическое значение индикатора 1.9.2 «Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе регионального или межмуниципального значения, тыс. км» за 2021 год снизилось на 2,1 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 503,4 тыс. км. В то же время, уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 101,43 %.

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 2021 год увеличилось на 9,2 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 997 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 134,49 %. Наблюдается положительная динамика (+1,01 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 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» НП «БКД».

Фактическое значение индикатора 1.10 «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных

дорог федерального значения, %» за 2021 год снизилось на 0,53 п.п. по сравнению с прошлым годом и составило 11,96 %. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 135,91 %.

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 2021 год снизилось на 9,1 п.п. по отношению к прошлому году и составило 76 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 89,31 %.

Плановое значение не достигнуто в связи с увеличением протяженности федеральной сети автомобильных дорог за счет приема в 2021 году в федеральную собственность 3398,9 км автомобильных дорог различных форм собственности и формирования новых автомобильных дорог, в том числе А-291 «Таврида» Керчь – Симферополь – Севастополь на территории Республики Крым, А-393 Южно-Сахалинск – Оха на территории Сахалинской области, А-123 Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово на территории Архангельской, Вологодской областей и Республики Коми, Р-229 Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград на территории Самарской, Саратовской и Волгоградской областей, обхода города Оренбурга, подъездов к г. Петрозаводску, аэропорту г. Читы.

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 2021 год увеличилось на 1,36 п.п. по отношению к прошлому году и составило 47,78 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 132,72 %. Наблюдается положительная динамика (+3,78 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

Положительной динамике индикатора способствовала реализация НП «БКД», в рамках которого в 84 субъектах Российской Федерации осуществлены дорожные работы на более чем 6600 объектах, в том числе по ряду капиталоемких объектов, направленных на повышение безопасности дорожного движения, улучшение состояния окружающей среды, повышение качества жизни населения.

По индикатору 1.12.1 «Перевалка грузов морскими портами, млн тонн в год» фактическое значение за 2021 год увеличилось на 14,3 млн тонн в год по сравнению с 2020 годом и составило 835,2 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 94,45 %. Наблюдается положительная динамика (+1,06 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

Относительно допандемийного 2019 года отмечается спад перевалки грузов на уровне 0,6 % (с 840,3 млн тонн).

Объем перевалки сухих грузов увеличился на 2 % до 402,9 млн тонн, а наливных грузов – на 1,5 % до 422,4 млн тонн за счет увеличения перевалки нефти (на 1,3 %) и нефтепродуктов (на 2,7 %).

Наибольший прирост среди сухих грузов показала перевалка угля и кокса – на 7,6 % и грузов в контейнерах – на 6,1 %. Грузооборот генеральных грузов вырос на 6 % за счет роста перевалки черных металлов (+7,8 %), рефгрузов (+26,5 %, в том

числе рыбы и рыбопродуктов – на 40,2 %), тарно-штучных грузов (+0,3 %) и прочих генеральных грузов (+8,6 %). Перевалка накатных грузов (Ро-Ро) выросла на 23,9 %.

Экспортных грузов перегружено 660,9 млн тонн (+2,2 %), импортных грузов – 40,5 млн тонн (+10,8 %), транзитных – 64,2 млн тонн (+4,1 %), каботажных – 69,5 млн тонн (-8,7 %).

Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна вырос на 1,9 %, до 256,8 млн тонн. Объем перевалки сухих грузов увеличился на 2,4 %, до 114,3 млн тонн. Грузооборот портов Балтийского бассейна вырос на 4,7 %, до 252,8 млн тонн (перевалка сухих грузов выросла на 4,8 %, до 118,2 млн тонн, наливных – на 4,6 %, до 134,6 млн тонн).

Грузооборот портов Дальневосточного бассейна вырос на 0,6 % и составил 224,3 млн тонн. В то же время грузооборот портов Арктического бассейна сократился на 1,9 %, до 94,3 млн тонн. Перевалка грузов в портах Каспийского бассейна составила 7 млн тонн (-14 %).

По индикатору 1.12.2 «Перевалка грузов речными портами, млн тонн в год» фактическое значение за 2021 год увеличилось на 2,69 млн тонн в год по сравнению с 2020 годом и составило 126,27 млн тонн в год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 72,86 %.

Увеличение перевалки грузов речными портами произошло вследствие опережающего роста грузопотоков в международном сообщении. Более динамичный рост происходил в портах Московского бассейна, в котором общий объем речных перевозок увеличился на 12,4 %, до 25,4 млн тонн. Большая часть перевезенного объема пришлось на минерально-строительные материалы (щебень, песок, песчано-гравийные смеси и т.д.) – более 18,5 млн тонн. Остальной объем грузов составили нефтепродукты, промышленное сырье, зерно и прочие грузы.

На юго-востоке Западной Сибири из-за отсутствия осадков в августе 2021 г. реки стали маловодными, наблюдались сложности с навигацией на Оби. В итоге один из крупнейших речных перевозчиков грузов – Томская судоходная компания – был вынужден прекратить навигацию на участке между Новосибирском и устьем Томи (приток Оби) и отправить суда на досрочную зимовку. С учетом этого перевалка грузов в речных портах региона снизилась. Сложные для судоходства гидрологические условия также наблюдались в Обском бассейне. Администрация бассейна ограничила осадку судов вследствие низких уровней воды на нескольких участках Оби и Бии. Как результат – доля грузоперевозок в границах Алтайского края составила 835,3 тыс. тонн (-6,7 %).

Навигация на основной трассе Волго-Балтийского водного пути завершается с превышением плановых сроков. Количество пропущенных судов выросло на 15 %, объем грузов – на 14 %.

В Камском бассейне низкие уровни прохождения ледохода, низкий пик паводка, жаркая и засушливая погода обусловили быстрый спад уровня воды, вследствие этого грузовые перевозки за навигацию снизились на 11,3 % и составили 13,3 млн тонн. Несмотря на снижение общего объема перевезенных грузов, в этом году увеличились отправки нефтегрузов (на 103 %) и технической соли (на 119 %).

В Северо-Двинском бассейне внутренних водных путей с учетом прохождения ледохода на низких горизонтах воды аномально жаркая сухая погода привела к быстрому спаду уровня воды, что потребовало увеличения темпов дноуглубления.

Основными факторами, сдерживающими работу речных портов, являются износ инфраструктуры в ряде регионов, в т.ч. в Якутии, и технологические отключения электроснабжения на отдельных участках речных сообщений. Также засухи и мелководье приводят к сложности обеспечения гарантированных габаритов для прохода судов и, следовательно, на показатели работы речных портов.

	<p>Фактическое значение индикатора 1.13 «Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 101,59 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 99,89 %. Динамика отсутствует.</p> <p>Сохранение общей протяженности внутренних водных путей на уровне 2020 года свидетельствует об их поддержании в доступном режиме для коммерческого судоходства, в том числе путем проведения дноуглубительных и иных работ, несмотря на засушливые периоды и тенденцию обмеления рек.</p> <p>Фактическое значение индикатора 1.13.1 «Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км» за 2021 год увеличилось на 0,24 тыс. км по сравнению с прошлым годом и составило 50,44 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 103,79 %.</p> <p>Для поддержания установленных гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей были проведены дноуглубительные работы в общем объеме 24 386,8 тыс. м³, что на 1 253,3 тыс. м³ больше аналогичного показателя за 2020 год.</p> <p>Фактическое значение индикатора 1.13.2 «Протяженность внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 38,9 тыс. км. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 108,96 %. Динамика отсутствует.</p> <p>Сохранение значений индикатора на уровне 2020 года свидетельствует о поддержании освещаемой и отражательной обстановки в работоспособном режиме на всей соответствующей протяженности внутренних водных путей.</p> <p>Фактическое значение индикатора 1.14.2 «Доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн человек), оснащенных ИТС, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации, %» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 100 %. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 217,39 %. Динамика отсутствует.</p> <p>Оснащение всех крупных городов с населением более 1 млн человек ИТС стало важнейшим результатом реализации Транспортной стратегии. 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.</p>
2.1.1.2	<p align="center"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2021 год по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 представлены в виде лепестковой диаграммы на рисунке 2.4.</p>

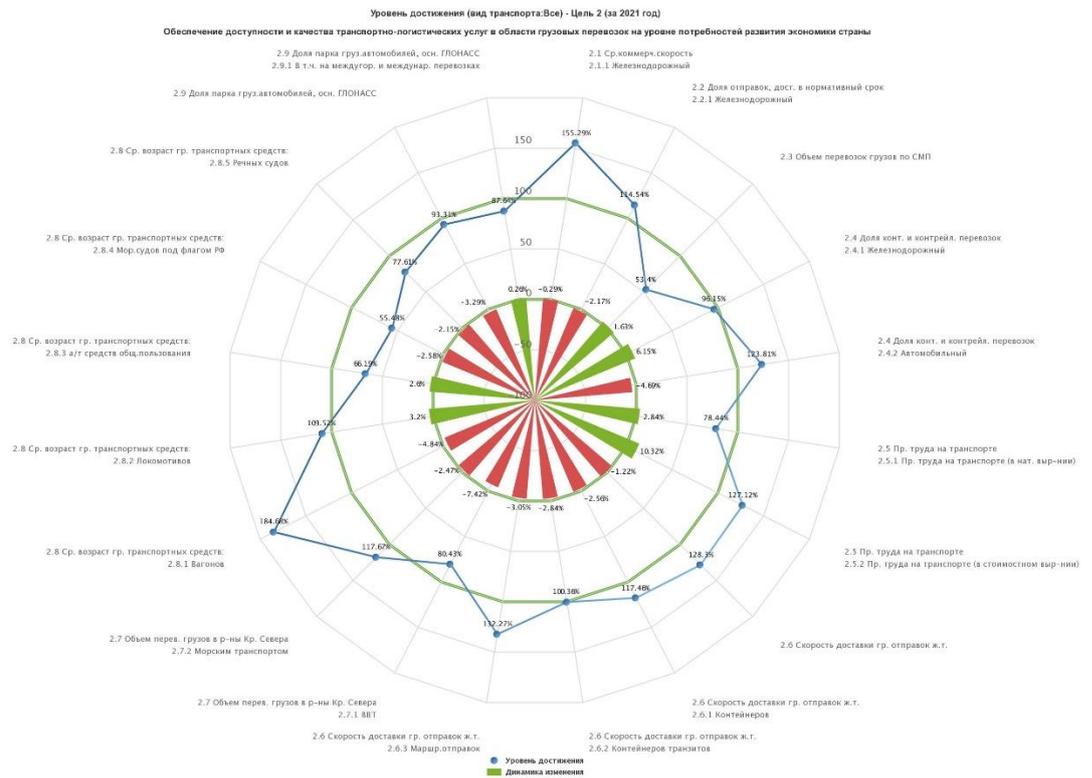


Рисунок 2.4. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» в процентах от запланированных в 2021 году

Ниже в таблице 2.3 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2021 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.3
Уровень достижения индикаторов по Цели 2 за 2021 год

Шифр	Индикатор	2021 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте	155,29 %
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	114,54 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	53,4 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	96,15 %
2.4.2	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Автомобильный	123,81 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	78,44 %

2.5.2	Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	127,12 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	128,3 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Контейнеров	117,46 %
2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Контейнеров в транзитном сообщении	100,36 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Маршрутных отправок	132,27 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего: Внутренним водным транспортом	80,43 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего: Морским транспортом	117,67 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	184,68 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	109,52 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	66,19 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	55,48 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	77,61 %
2.9	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	93,31 %
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 т	87,64 %
Общий процент достижения по 20 индикаторам – Цель 2 (за 2021 год)		104,98 %
<p>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.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 2 (за 2021 год)

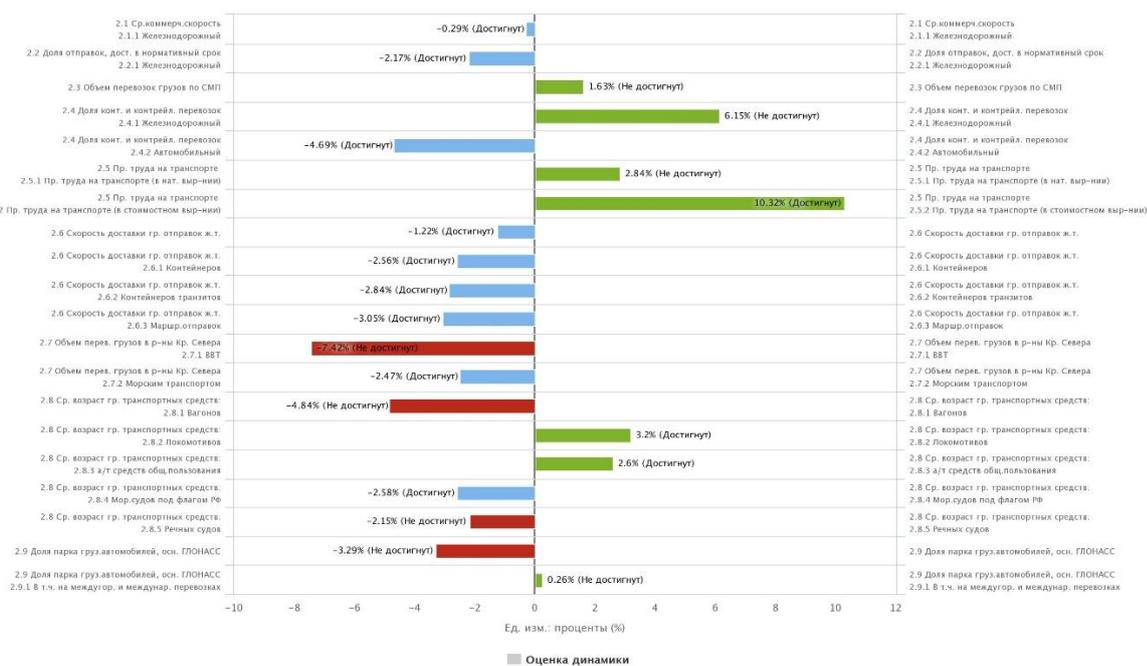


Рисунок 2.5. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2021 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.4
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 2 за 2021 год по отношению к 2020 году

Шифр	Индикатор	2021 год
2.1.1	Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте	-0,29 %
2.2.1	Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта: Железнодорожный	-2,17 %
2.3	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	1,63 %
2.4.1	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Железнодорожный	6,15 %
2.4.2	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта: Автомобильный	-4,69 %
2.5.1	Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении)	2,84 %
2.5.2	Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении)	10,32 %
2.6	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	-1,22 %
2.6.1	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Контейнеров	-2,56 %

2.6.2	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Контейнеров в транзитном сообщении	-2,84 %
2.6.3	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего: Маршрутных отправок	-3,05 %
2.7.1	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего: Внутренним водным транспортом	-7,42 %
2.7.2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего: Морским транспортом	-2,47 %
2.8.1	Средний возраст грузовых транспортных средств: Вагонов	-4,84 %
2.8.2	Средний возраст грузовых транспортных средств: Локомотивов	3,2 %
2.8.3	Средний возраст грузовых транспортных средств: Автотранспортных средств общего пользования	2,6 %
2.8.4	Средний возраст грузовых транспортных средств: Морских судов под российским флагом	-2,58 %
2.8.5	Средний возраст грузовых транспортных средств: Речных судов	-2,15 %
2.9	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	-3,29 %
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 т	0,26 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 20 индикаторам – Цель 2 (за 2021 год)		-0,63 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 2 «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны» за 2021 год представлена отчетная информация по 20 индикаторам, характеризующим деятельность транспорта в области грузовых перевозок и экономические показатели работы транспорта.

Общий уровень (процент) достижения Цели 2 за 2021 год составил 104,98 %.

В целом результаты достижения представленных индикаторов по Цели 2 положительны, что свидетельствует о позитивных тенденциях в сфере обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок.

По отдельным индикаторам Цели 2 в 2021 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение индикатора 2.1.1 «Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, км в сутки» за 2021 год составило 408,4 км в сутки, что на 3,9 км в сутки больше, чем за 2020 год. Уровень (процент)

достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 155,29 %.

Рост коммерческой скорости товародвижения стал результатом повышения качества эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте и реализации в 2021 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 2021 год составило 97,7 %, что на 1,5 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 114,54 %.

Наблюдается снижение показателя «Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на железнодорожном транспорте» по следующим видам отправок в процентных пунктах: групповым – 1,8; маршрутным – 0,7; повагонным – 1,7; контейнерным – 0,6.

Увеличение доли отправок, доставленных в нормативных (договорной) срок достигнуто только по мелким отправлениям на 0,6 п.п. в сравнении с итогом 2020 года.

По транзитным отправлениям (групповым, маршрутным, повагонным, контейнерным и мелким) доля отправок, доставленных в нормативных (договорной) срок, снизилась на 0,3 п.п. по сравнению с итогом за 2020 год и составила 99,6 %.

Объем перевозок грузов на сети российских железных дорог в 2021 году увеличился против достигнутого уровня прошлого года и составил 1403,9 млн тонн (+37,5 млн тонн, 102,74 % к отчету 2020 года).

В 2021 году российскими железными дорогами перевезено грузов в млн тонн (+, - к отчету 2020 года, в %):

- каменного угля – 402,4 (104,57 %);
- кокса – 12,1 (108,04 %);
- нефти и нефтепродуктов – 226,7 (104,23 %);
- руды всякой – 157,5 (100,77 %);
- черных металлов – 89 (103,13 %);
- химических и минеральных удобрений – 67,9 (104,46 %);
- цемента – 27,5 (105,36 %);
- лесных грузов – 50,7 (103,05 %);
- зерна – 26,7 (93,03 %).

Наблюдается увеличение объемов перевозок по массовым номенклатурам грузов: каменному углю (+17,6 млн тонн); нефти и нефтепродуктам (+9,2 млн тонн); черным металлам (+2,7 млн тонн); цементу (+1,4 млн тонн). Объем перевозок зерна снизился к итогу прошлого года на 2 млн тонн.

Фактическое значение индикатора 2.3 «Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн т» за 2021 год увеличилось на 1,89 млн тонн по отношению к 2020 году и составило 34,87 млн тонн. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 53,4 %. Наблюдается положительная динамика (+1,63 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

В навигацию 2021 года возросла интенсивность судоходства по Северному морскому пути. В период с 1 июля по 30 ноября 2021 г. атомоходами обеспечено

111 ледокольных проводок (за аналогичный период 2020 года – 66). Общая валовая вместимость проведенных судов составила 2,1 млн тонн (в 2020 году – 1,1 млн тонн). В восточном направлении обеспечено 62 проводки, в западном – 49. Ключевым грузом летне-осенней навигации стал железорудный концентрат, которого перевезено 0,5 млн тонн. Интенсивность судоходства наглядно демонстрирует возрастающую востребованность Северного морского пути у отечественных и зарубежных компаний. В эту навигацию осуществлено 86 транзитных рейсов, а в прошлую их было всего 65. По информации Атомфлота, в настоящее время в акватории Северного морского пути работают четыре атомных ледокола – «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» и «50 лет Победы». После относительного спада, вызванного последствиями пандемии COVID-19, начал расти показатель вывоза сжиженного природного газа и газоконденсата из экспортного терминала ПАО «НОВАТЭК» в порту Сабетта. Этому способствовал повышенный спрос на газ в зимний период 2021–2022 годов в странах Европы.

Фактическое значение индикатора 2.4.1 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на железнодорожном транспорте, %» за 2021 год увеличилось на 0,5 п.п. по отношению к 2020 году и составило 5 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 96,15 %. Наблюдается положительная динамика (+6,15 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

В общей сложности перевезено 6,5 млн ДФЭ (большая часть – внутренние перевозки).

В 2021 году прирост грузовой базы составил около 70 тыс. ДФЭ, а доля портов Дальнего Востока в структуре контейнерного экспорта относительно предыдущего года выросла на 2 п.п.

Более 62 % транзитных контейнеров перевезла компания ОТЛК ЕРА, принадлежащая на паритетных условиях ОАО «РЖД», Белорусской и Казахской железным дорогам. Всего компанией предъявлено к перевозке 692,5 тыс. ДФЭ.

В направлении Европы перевезено 439,5 тыс. ДФЭ (63 %). В направлении Китая проследовало 253 тыс. ДФЭ (37 %).

Фактическое значение индикатора 2.4.2 «Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на автомобильном транспорте, %» за 2021 год увеличилось на 0,03 п.п. по отношению к прошлому году и составило 2,6 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 123,81 %.

Доля контейнерных перевозок на автомобильном транспорте на рынке перевозок в/из Евросоюза выросли на направлении импорта в Россию на 9,7 %, а экспорт увеличился на 16,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

Рост спроса на международный автомобильный транспорт стимулируется восстановлением рынка и, как следствие, увеличением объемов перемещаемых грузов, а также развитием онлайн-торговли, увеличением объемов доставки товаров повседневного спроса, расширение географии перевозок и повышение скорости доставки заказов.

Фактическое значение индикатора 2.5.1 «Производительность труда на транспорте (в натуральном выражении), тыс. приведенных т-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 1758 тыс. приведенных т-км на 1 человека в год, что на 91,2 тыс. приведенных т-км на 1 человека в год (на 5,5 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 78,44 %. Наблюдается положительная динамика (+2,84 %) изменения значений индикатора по отношению к 2021 году.

На положительный процент достижения индикатора повлияло повышение уровня внедрения цифровых технологий по всему жизненному циклу транспортной

инфраструктуры и транспортных средств для всех видов транспорта, а также повышение уровня цифровизации при организации управления транспортным комплексом.

Фактическое значение индикатора 2.5.2 «Производительность труда на транспорте (в стоимостном выражении), тыс. рублей на 1 человека в год» за 2021 год составило 3993,8 тыс. рублей на 1 человека в год, что на 460,7 тыс. рублей на 1 человека в год (на 13 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 127,12 %. Наблюдается положительная динамика (+10,32 %) изменения значений индикатора по отношению к 2021 году.

Увеличение показателя производительности труда связано с повышением уровня технологического развития транспортного комплекса, уровня цифровизации пассажирских и грузовых перевозок, снижением издержек, повышением надежности, безопасности инфраструктуры и транспортных средств. Развитие цифровых решений помогает взаимодействию с клиентами и их информационному обеспечению.

Фактическое значение индикатора 2.6 «Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, км в сутки» за 2021 год составило 399,4 км в сутки, что на 2,1 км в сутки (на 0,5 %) меньше, чем за аналогичный период 2020 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 128,3 %.

Снижение скорости доставки (продвижения) грузовых отправок произошло по следующим видам отправок:

- маршрутной на 12,4 км/сутки;
- групповой на 3,2 км/сутки;
- повагонной на 6,5 км/сутки.

Допущено снижение скорости доставки грузовых отправок в 2021 году по результатам выполнения следующих показателей:

–технической скорости в грузовом движении, составившей 44,4 км/ч, снижение на 1 км/ч против прошлого года (по Восточному полигону – 40,9 км/ч, снижение на 1,3 км/ч);

–участковой скорости в грузовом движении, составившей 39,7 км/ч, снижение на 1,9 км/ч по отношению к прошлому году (по Восточному полигону – 36,3 км/ч, снижение на 2 км/ч).

Технологические факторы, также влияющие на снижение скорости доставки грузовых отправок, вызваны производством текущего, среднего, капитального ремонтов пути, устройств сигнализации, централизации и блокировки линий электропередач, выполнением строительных работ, в том числе на Восточном полигоне.

Фактическое значение индикатора 2.6.1 «Скорость доставки железнодорожным транспортом контейнеров, км в сутки» за 2021 год составило 585,9 км в сутки, что на 15,8 км в сутки больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 117,46 %.

Увеличение скорости доставки железнодорожным транспортом контейнерных отправок в 2021 году связано с повышением уровня маршрутизации перевозок грузов на железных дорогах и увеличением маршрутной скорости грузового поезда на 2,7 км/сутки к итогу 2020 года, которая составила 575,2 км/сутки.

Фактическое значение индикатора 2.6.2 «Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки» за 2021 год составило 963,5 км в сутки, что на 34,7 км в сутки (на 3,7 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 100,36 %.

Увеличение скорости доставки контейнерных отправок в транзитном сообщении связано с увеличением маршрутной скорости грузового поезда на 2,7 км/сутки.

Вместе с тем в 2021 году действовали эпидемиологические ограничения, связанные с коронавирусной инфекцией, что повлияло на работу персонала в портах и транспортных компаниях и привело к замедлению движения контейнеров по всей технологической цепочке.

В 2021 году транзит контейнеров через Россию вырос на 43 % по сравнению с 2020 годом до 1,1 млн ДФЭ. Транзит контейнеров достиг абсолютного рекорда за всю историю российских и советских железных дорог, что связано в немалой степени с высокими ставками на альтернативных маршрутах между Азией и Европой и антикоронавирусными ограничениями в портах Европы и Китая.

Фактическое значение индикатора 2.6.3 «Скорость доставки железнодорожным транспортом маршрутных отправок, км в сутки» за 2021 год составило 554,6 км в сутки, что на 12,4 км в сутки (на 2,18 %) меньше чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 132,27 %.

На скорость доставки маршрутных отправок существенное влияние оказали технические и технологические параметры эксплуатационной работы по формированию отправительских маршрутов на железных дорогах (на железнодорожных путях общего и необщего пользования), а также снижение технической скорости в грузовом движении на 1 км/ч и участковой скорости на 1,9 км/ч при одновременном увеличении маршрутной скорости грузового поезда на 2,7 км/сутки к итогу 2020 года и снижении средней массы брутто грузового поезда на 26 тонн.

Фактическое значение индикатора 2.7.1 «Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего, млн т» за 2021 год по сравнению с 2020 годом снизилось на 0,68 млн тонн и составило 16,89 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 80,43 %.

Перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом осуществлялись в соответствии с заявляемыми грузоотправителями объемами перевозок.

При этом увеличились объемы северного завоза по нефти и нефтепродуктам (наливным грузам) на 74,5 тыс. тонн (на 5 %), а по сухогрузам снизились на 748,4 тыс. тонн (-5,1 %).

Фактическое значение индикатора 2.7.2 «Объем перевозок грузов морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего, млн т» за 2021 год по сравнению с 2020 годом увеличилось на 0,18 млн тонн и составило 8,59 млн тонн. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с плановым значением составил 117,67 %.

В навигацию 2021 года возросли объемы морских перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с использованием инфраструктуры Северного морского пути.

Фактическое значение индикатора 2.8.1 «Средний возраст грузовых вагонов, лет» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 12,4 лет. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 184,68 %.

В 2021 году парк вагонов Российской Федерации увеличился на 37 733 единиц к числу вагонного парка 2020 года.

На железных дорогах продолжается работа по обновлению и модернизации парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных вагонов.

В 2021 году в сравнении с итоговыми цифрами 2020 года происходит сокращение среднего возраста (лет) по следующим родам вагонов с увеличением их количества (единиц):

- крытые вагоны – на 0,6 года с приростом 1676;
- вагоны-зерновозы – на 1,1 года с приростом 468 единиц.

По остальным родам подвижного состава средний возраст грузовых вагонов увеличился на:

- платформы – 0,1 года;
- полувагоны – 0,4 года;
- цистерны – 0,4 года;
- цементовозы – 0,1 года;
- вагоны минераловозы – 0,5 года.

По-прежнему увеличивается средний возраст рефрижераторных вагонов, который в 2021 году составил 25,7 года, что 0,6 года больше среднего возраста этого рода подвижного состава, чем в 2020 году. При этом количество рефрижераторных вагонов на сети железных дорог ОАО «РЖД» в 2021 году составило 2784 вагона и сократилось на 160 вагонов в сравнении с 2020 годом и продолжает год из года сокращаться.

Вместе с тем сегмент транспортировки рыбы нуждается в развитии грузоперевозок в железнодорожном рефрижераторном подвижном составе и контейнерах, а также в запланированном строительстве холодильных терминалов в Российской Федерации.

Фактическое значение индикатора 2.8.2 «Средний возраст грузовых локомотивов, лет» за 2021 год составило 24,43 лет, что на 1,24 года меньше среднего возраста грузовых локомотивов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 109,52 %. Имеет место положительная динамика (+3,2 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Значение индикатора свидетельствует о продолжающемся старении инвентарного парка маневровых локомотивов при одновременно проводимой работе на железных дорогах по обновлению и омолаживанию тягового и маневрового подвижного состава.

В 2021 году ОАО «РЖД» направило на обновление тягового подвижного состава свыше 92,2 млрд рублей. На сеть железных дорог ОАО «РЖД» поступило 535 новых локомотивов. В структуре закупок ОАО «РЖД» – 277 электровозов, в том числе 264 грузовых: 2ЭС5К – 11 единиц, 3ЭС5К – 141 единица, 4ЭС5К – 5 единиц, 3ЭС4К – 1 единица, 2ЭС6 – 51 единица, 3ЭС6 – 46 единиц, 2ЭС7 – 1 единица, 2ЭС10 – 8 единиц.

Объем поставок тепловозов составил 254 единицы. Парк грузовых тепловозов, наряду с машинами 2ТЭ25КМ (32 единицы), пополнили 46 новых локомотивов серии 3ТЭ25К2М. Это самый мощный в России тепловоз, разработанный для эксплуатации в тяжелых климатических условиях на участках со сложным профилем пути, прежде всего – на восточном полигоне железных дорог.

Использование мощных современных тепловозов позволяет водить грузовые составы через сложные горные районы без переформирования (уменьшения веса), значительно сокращая издержки в маневровой работе.

Приобретено 176 маневровых тепловозов: 170 машин самой массовой серии ТЭМ18ДМ 2 – ТЭМ14, а также 4 единицы ТЭМ31М, предназначенных для выполнения легких и среднетяжелых маневровых работ в депо.

Пополнение парка магистральных электровозов 3ЭС5К «Ермак» и тепловозов 3ТЭ25К2М, созданных для вождения грузовых поездов массой свыше 7 тыс. тонн,

предназначено для сложных климатических и рельефных условий Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Фактическое значение индикатора 2.8.3 «Средний возраст грузовых автотранспортных средств общего пользования, лет» за 2021 год составило 15,41 лет, что на 0,63 года меньше среднего возраста грузовых локомотивов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 66,19 %. Имеет место положительная динамика (+2,6 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Снижение среднего возраста грузовых автотранспортных средств можно связать с увеличением в 2021 году продаж грузового транспорта, необходимость в которых возникла в рамках развития дорожного и жилищного строительства, которое требует большего количества такого транспорта.

Немало важную роль также играет ужесточение технических требований к грузовым автомобилям, которые стимулируют перевозчиков и подрядчиков на переход к эксплуатации более новой техники.

Фактическое значение индикатора 2.8.4 «Средний возраст грузовых морских судов под российским флагом, лет» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 31 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 55,48 %.

За последние годы в Российской Федерации увеличились заказы для производителей на строительство новых судов, включая танкерный флот для развития торгового судоходства по Северному морскому пути. Однако темпы строительства морских грузовых судов не отвечают необходимым потребностям страны в омолаживании и пополнении морского флота современными судами. Из реестра морских судов по состоянию на 31.12.2021 исключена 241 единица.

Фактическое значение индикатора 2.8.5 «Средний возраст грузовых речных судов, лет» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 41 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 77,61 %.

Отток грузовой базы с внутреннего водного транспорта в 2018–2020 годах привел к сокращению числа заказов на постройку новых судов и продолжению тенденции старения флота.

Темпы строительства речных грузовых судов по-прежнему не отвечают необходимым потребностям страны в омолаживании и пополнении речного грузового флота современными судами. Из реестра речных судов по состоянию на 31.12.2021 исключено 286 единиц.

Фактическое значение индикатора 2.9 «Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего, %» за 2021 год составило 50,2 %, что на 1,9 п.п. больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 93,31 %.

На положительную динамику роста индикатора повлиял рост объема рынка новых грузовых автомобилей (на 31 % больше чем в 2020 году). Такой рост связан в первую очередь с низкой базой прошлого года, в связи с действиями ограничений из-за пандемии COVID-19.

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 2021 год составило 72,3 %, что на 2,4 п.п. больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил

87,64 %. Наблюдается положительная динамика (+0,26 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к прошлому году.

2.1.1.3

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2021 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.

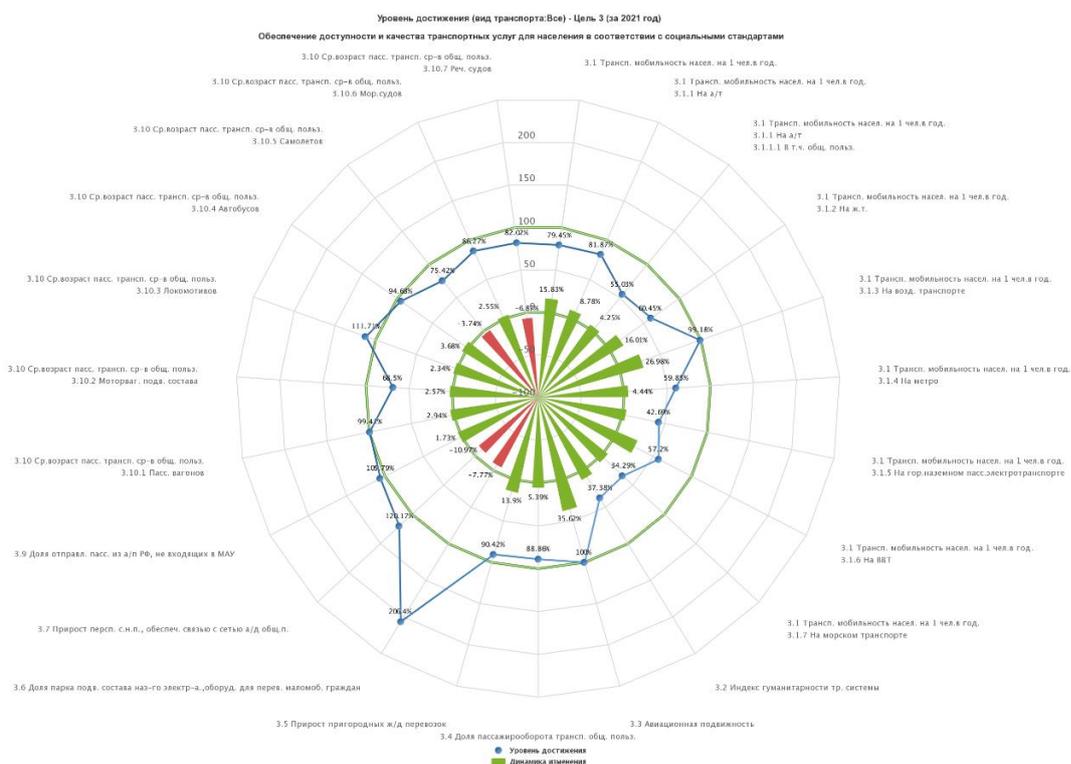


Рисунок 2.6. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» в процентах от запланированных в 2021 году.

Ниже в таблице 2.5 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2021 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.5
Уровень достижения индикаторов по Цели 3 за 2021 год

Шифр	Индикатор	2020 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	79,45 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	81,87 %
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	55,03 %

3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На железнодорожном транспорте	60,45 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На воздушном транспорте	99,18 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	59,85 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	42,69 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На внутреннем водном транспорте	57,2 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На морском транспорте	34,29 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	37,38 %
3.3	Авиационная подвижность населения	100 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	88,86 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	90,42 %
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	206,4 %
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)	120,17 %
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	105,79 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	99,41 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Моторвагонного подвижного состава	68,5 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	111,71 %
3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	94,68 %

3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	75,42 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	86,27 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	82,02 %
Общий процент достижения по 23 индикаторам по Цели 3 (за 2021 год)		84,22 %

Для оценки динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2021 год по отношению к 2020 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 2021 год)

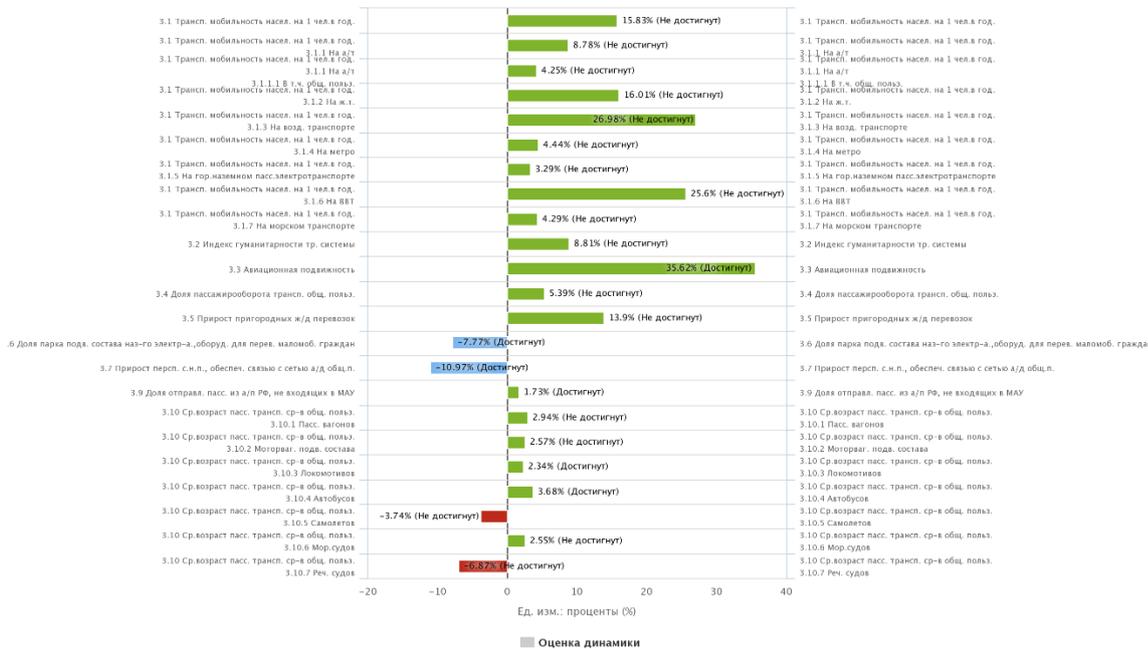


Рисунок 2.7. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2021 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.6
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 3 за 2021 год по отношению к 2020 году*

Шифр	Индикатор	2021 год
3.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	15,83 %
3.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На автомобильном транспорте	8,78 %
3.1.1.1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего: На автомобильном транспорте, В том числе общего пользования	4,25 %

3.1.2	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего: На железнодорожном транспорте	16,01 %
3.1.3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего: На воздушном транспорте	26,98 %
3.1.4	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На метро	4,44 %
3.1.5	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего На городском наземном пассажирском электрическом транспорте	3,29 %
3.1.6	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего: На внутреннем водном транспорте	25,6 %
3.1.7	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего: На морском транспорте	4,29 %
3.2	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	8,81 %
3.3	Авиационная подвижность населения	35,62 %
3.4	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	5,39 %
3.5	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	13,9 %
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	-7,77 %
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)	-10,97 %
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	1,73 %
3.10.1	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Пассажирских вагонов	2,94 %
3.10.2	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Локомотивов	2,57 %
3.10.3	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	2,34 %

3.10.4	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Автобусов	3,68 %
3.10.5	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Самолетов	-3,74 %
3.10.6	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Морских судов	2,55 %
3.10.7	Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования: Речных судов	-6,87 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 23 индикаторам – Цель 3 (за 2021 год)		6,94 %
* 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 2021 год представлена отчетная информация по 23 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Общий уровень (процент) достижения Цели 3 за 2021 год составил 84,22 %. По отдельным индикаторам Цели 3 в 2021 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение индикатора 3.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 8000 пасс.-км на 1 человека в год, что на 1800 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 79,45 %. Наблюдается положительная динамика (+15,83 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Рост пассажиропотоков на всех видах транспорта общего пользования связан с восстановлением рынка после снятия ограничений 2020 года, введенных с целью предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции. В 2021 году произошел рост числа поездок на всех видах транспорта общего пользования за исключением отдельных международных направлений.

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 2021 год составило 5345,7 пасс.-км на 1 человека в год, что на 736,4 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 81,87 %. Наблюдается положительная динамика (+8,78 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Фактическое значение индикатора 3.1.1.1 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 605,5 пасс.-км на 1 человека в год, что на 55,6 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 55,03 %. Наблюдается положительная динамика (+4,25 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Рост пассажиропотоков на автомобильном транспорте общего пользования связан с эффектом низкой базы в 2020 году, когда подвижность населения и объемы пассажирских перевозок были на низких уровнях из-за ограничений, введенных с целью предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции. В 2021 году произошел рост поездок, как на автобусном, так и, в значительной степени, на таксомоторном транспорте.

Фактическое значение индикатора 3.1.2 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 712,9 пасс.-км на 1 человека в год, что на 179,6 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 60,45 %. Наблюдается положительная динамика (+16,01 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора объясняется возросшим объемом железнодорожных пассажирских перевозок начиная со второго квартала 2021 г. Во-первых, в 2020 году имел место эффект низкой базы, связанный с ограничением поездок во всех видах сообщений из-за начала пандемии. Второй причиной стал рост объемов внутреннего туризма в 2021 году вследствие ограничений на международные поездки, что способствовало увеличению объема перевозок во внутреннем дальнем сообщении особенно в летний отпускной период 2021 года.

Фактическое значение индикатора 3.1.3 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 1664,2 пасс.-км на 1 человека в год, что на 614,5 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 99,18 %. Наблюдается положительная динамика (+26,98 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Значение индикатора выросло на фоне низкой базы прошлого года, связанной с вводом эпидемиологических ограничений. В то же время в 2021 году динамично рос лишь рынок внутренних авиаперевозок, объем международных авиаперевозок (за исключением Содружества Независимых Государств (далее – СНГ)) по-прежнему находится на исторически низких значениях из-за сохраняющихся ограничений в связи с пандемией COVID-19. Кратно возросшие объемы международных авиаперевозок с государствами-участниками СНГ связаны с восстановлением миграции рабочей силы из государств Центральной Азии в 2021 году.

Фактическое значение индикатора 3.1.4 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на метро, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 231,2 пасс.-км на 1 человека в год, что на 21,2 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 59,85 %. Наблюдается положительная динамика (+4,44 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора объясняется возросшим объемом поездок граждан начиная со второго квартала 2021 г. В прошлом году имел место эффект низкой базы, связанный с ограничением поездок и массовым переводом сотрудников на удаленную работу, отменой проездных билетов для школьников, студентов и пенсионеров, вследствие ухудшения эпидемиологической ситуации, объявлением дополнительных нерабочих дней.

Фактическое значение индикатора 3.1.5 «Транспортная мобильность (подвижность) населения на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год» за 2021 год составило 42,9 пасс.-км на 1 человека в год, что на 3,9 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год.

Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 42,69 %. Наблюдается положительная динамика (+3,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Как и на других видах общественного пассажирского транспорта рост числа поездок и пассажирооборота связан с эффектом низкой базы 2020 года. Объемы перевозок выросли на фоне возвращения сотрудников с удаленной работы, восстановления карт для проезда пенсионеров, школьников и студентов во втором и четвертом кварталах 2020 г.

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 2021 год составило 2,86 пасс.-км на 1 человека в год, что на 1,28 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 57,2 %. Наблюдается положительная динамика (+25,6 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора связана с постепенным восстановлением рынка прогулочного и круизного судоходства по внутренним водным путям, начиная со второго квартала 2021 г. Круизное судоходство при этом заместило выездной туризм в страны дальнего зарубежья.

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 2021 год составило 0,24 пасс.-км на 1 человека в год, что на 0,03 пасс.-км на 1 человека в год больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 34,29 %. Наблюдается положительная динамика (+4,29 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора связана с восстановлением пассажиропотоков на ряде морских маршрутов, в первую очередь между портами Азово-Черноморского бассейна, вследствие роста числа туристов в Краснодарском крае и в Республике Крым.

Фактическое значение индикатора 3.2 «Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)» за 2021 год составило 0,16, что на 0,04 больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 37,38 %. Наблюдается положительная динамика (+8,81 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Увеличение значения показателя гуманитарности транспортной системы связано с восстановительным ростом объемов пассажирских перевозок на всех видах транспорта и, соответственно, удельного веса пассажирооборота в приведенном т-км транспортной системы.

Фактическое значение индикатора 3.3 «Авиационная подвижность населения (число отправок пассажиров на 1 человека в год)» за 2021 год составило 0,76 отправок пассажиров на 1 человека в год, что на 0,29 отправок пассажиров на 1 человека в год (на 61,7 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 100 %. Наблюдается положительная динамика (+35,62 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Существенная положительная динамика индикатора связана с постепенным снятием эпидемиологических ограничений, а также с динамичным ростом рынка внутренних авиаперевозок, особенно во втором и третьем кварталах 2021 г. по сравнению с аналогичными периодами 2020 года.

Фактическое значение индикатора 3.4 «Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %» за 2021 год составило 40,7 %, что на 2,3 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 88,86 %. Наблюдается положительная динамика (+5,39 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Рост значения индикатора произошел из-за постепенного восстановления экономики от последствий пандемии и возвращения граждан к использованию общественного пассажирского транспорта.

Фактическое значение индикатора 3.5 «Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %» за 2021 год составило 109,5 % (прирост на 9,5 п.п.), что на 17,9 п.п. больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 90,42 %. Наблюдается положительная динамика (+13,9 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора имела место из-за эффекта низкой базы 2020 года, когда объем пригородных железнодорожных перевозок резко сократился из-за начала пандемии, вынужденных выходных и режима самоизоляции для ряда групп населения.

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 2021 год составило 25,8 %, что на 0,1 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 206,4 %.

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» НП «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 2021 год составило 3545 единиц, что на 75 единиц больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 120,17 %.

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 2021 год составило 34,7 %, что на 1,4 п.п. больше чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 105,79 %. Наблюдается положительная динамика (+1,73 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Снижение интенсивности международных авиаперелетов, включая почти полное прекращение трансфертных международных перевозок через МАУ из-за пандемии COVID-19, отмена большинства регулярных международных авиарейсов на фоне восстановительного роста пассажиропотока на внутренних авиалиниях в 2021 году привели к повышению удельного веса прямых внутренних авиаперелетов, совершаемых между российскими городами.

Фактическое значение индикатора 3.10.1 «Средний возраст пассажирских вагонов, лет» за 2021 год составило 17,1 года, что на 0,5 года меньше среднего возраста пассажирских вагонов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 99,41 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+2,94 %) по отношению к 2020 году.

На сокращение среднего возраста пассажирских вагонов влияет фактор планового обновления парка пассажирских вагонов АО «ФПК», а также проводимая работа по совершенствованию конструкции пассажирских вагонов.

Фактическое значение индикатора 3.10.2 «Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава, лет» за 2021 год составило 18,41 года, что на 0,36 года меньше среднего возраста пассажирского моторвагонного подвижного состава в 2020 году, что отражает проведенную работу по обновлению подвижного состава. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 68,5 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+2,57 %) по отношению к 2020 году.

Динамика индикатора объясняется осуществлением закупок нового моторвагонного подвижного состава в 2021 году, главным образом для обслуживания линий Московского центрального диаметра (далее – МЦД). Кроме того, на сети российских железных дорог продолжилась замена пригородных поездов на локомотивной тяге рельсовыми автобусами «Орлан».

Фактическое значение индикатора 3.10.3 «Средний возраст пассажирских локомотивов, лет» за 2021 год составило 18,1 года, что на 0,66 года меньше среднего возраста пассажирских локомотивов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 111,71 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+2,34 %) по отношению к 2020 году.

Рост показателя обусловлен реализацией ОАО «РЖД» инвестиционной программы 2021 года, предусматривающей ввод в эксплуатацию магистральных электровозов 3ЭС5К «Ермак» и тепловозов 3ТЭ25К2М, созданных для вождения грузовых поездов массой свыше 7 тыс. тонн в сложных климатических и рельефных условиях БАМа и Транссиба.

Положительное влияние на обновление парка локомотивов также оказывает необходимость увеличения веса поездов.

Фактическое значение индикатора 3.10.4 «Средний возраст пассажирских автобусов, лет» за 2021 год составило 9,4 года, что на 0,49 года меньше среднего возраста пассажирских автобусов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2020 год по сравнению с базовым показателем составил 94,68 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+3,68 %) по отношению к 2020 году.

На обновление парка пассажирских автобусов повлияла реализация плана по обновлению парка техники в рамках федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Так, автобусы марки ЛиАЗ получили Нижний Новгород и Воронеж – 20 и 58 штук соответственно. 60 автобусов

	<p>«НеФАЗ» поступили в Екатеринбург, 40 новых «НефАЗов» появилось и в Казани. 15 новых низкопольных автобусов получил Кемерово, а также другие регионы.</p> <p>Фактическое значение индикатора 3.10.5 «Средний возраст пассажирских самолетов, лет» за 2021 год составило 14,7 года, что на 0,2 года больше среднего возраста пассажирских самолетов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 75,42 %.</p> <p>Старение флота воздушных судов вызвано отложенными планами многих российских авиакомпаний по поставкам новых самолетов в условиях ограниченного международного сообщения и связанного с этим переизбытком флота.</p> <p>Фактическое значение индикатора 3.10.6 «Средний возраст пассажирских морских судов, лет» за 2021 год составило 29 лет, что на 1 год меньше среднего возраста пассажирских морских судов в аналогичном периоде 2020 года. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 86,27 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+2,55 %) по отношению к 2020 году.</p> <p>Уменьшение среднего возраста связано со списанием из-за спада пассажиропотока наиболее возрастных морских судов и их исключением из Реестра морских судов.</p> <p>Фактическое значение индикатора 3.10.7 «Средний возраст пассажирских речных судов, лет» за 2021 год составило 42 года, что на 2 года больше среднего возраста пассажирских речных судов в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 82,02 %.</p> <p>Старение флота произошло из-за отсутствия заказа новых речных пассажирских судов в период пандемии. Вместе с тем на круизные речные линии поступил новый четырехпалубный теплоход «Мустай Карим», построенный в Российской Федерации.</p>
2.1.1.4	<p align="center"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2021 год по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны»</u></p> <p>Оценки уровня динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 представлены в виде лепестковой диаграммы на рисунке 2.8.</p>

4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	92,84 %
4.7	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	94,76 %
4.7.1	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом	78,07 %
Общий процент достижения по 11 индикаторам – Цель 4 (за 2021 год)		124,83 %

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2021 год по отношению к 2020 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.

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) - Цель 4 (за 2021 год)

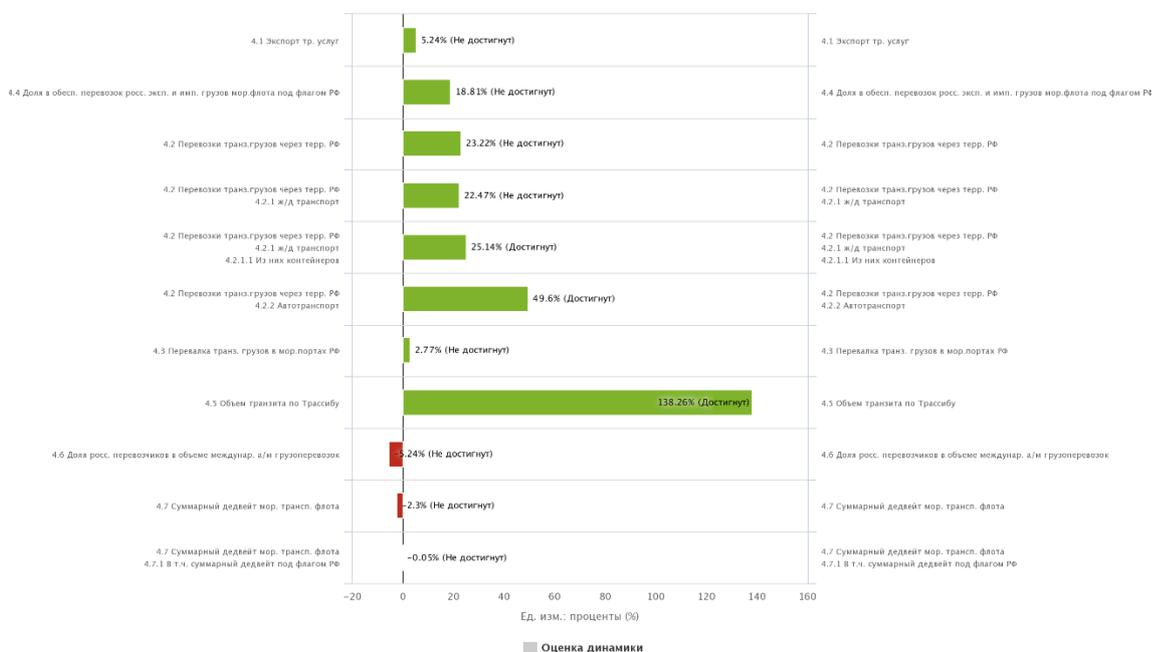


Рисунок 2.9. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 4 за 2021 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.8

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

Шифр	Индикатор	2021 год
4.1	Экспорт транспортных услуг	5,24 %
4.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	18,81 %
4.2.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации: Железнодорожный транспорт	23,22 %

4.2.1.1	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации: Железнодорожный транспорт, Из них контейнеров	22,47 %
4.2.2	Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации Автомобильный транспорт	25,14 %
4.3	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	49,6 %
4.4	Доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом	2,77 %
4.5	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	138,26 %
4.6	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	-5,24 %
4.7	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	-2,3 %
4.7.1	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией В том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом	-0,05 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 11 индикаторам – Цель 4 (за 2021 год)		25,27 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» за 2021 год представлена отчетная информация по 11 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией по данной Цели.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 124,83 %.

Фактическое значение индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США» за 2021 год составило 15,71 млрд долларов США, что на 2,33 млрд долларов США (на 17,4 %) больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 48,4 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+5,24 %) по отношению к 2020 году.

Основными причинами роста значения индикатора стали экспорт услуг в сфере грузовых перевозок и по вспомогательным и дополнительным услугам. Возрос экспорт услуг морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, в то время как экспорт услуг воздушного транспорта снизился из-за резкого снижения объема международных перевозок в первом квартале 2021 г. (из-за высокой базы в январе – марте 2020 г.) и недостаточной динамики восстановления во втором и третьем кварталах 2021 г.

Фактическое значение индикатора 4.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн т» за 2021 год составило 36,1 млн тонн, что на 9 млн тонн (на 43,8 %) больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 86,72 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+23,22 %) по отношению к 2020 году.

Увеличение потока транзитных грузов через Российскую Федерацию связано с более выгодным использованием транспортной сети Российской Федерации по сравнению с обходными сухопутными маршрутами, что уменьшает затраты

перевозчика. Другим не маловажным фактором увеличения транзита грузов явилось наращивание объемов железнодорожных перевозок контейнеров между Китаем и Европой.

Фактическое значение индикатора 4.2.1 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн т» за 2021 год составило 33,1 млн тонн, что на 10 млн тонн (на 43,4 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 79,51 %. Имеет место положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+22,47 %) по отношению к 2020 году.

Среди причин роста спроса на транзитные перевозки по сети российских железных дорог следует выделить рост объемов перевозок контейнеров, каменного угля, химикатов, нефтеналивных грузов, черных металлов, станков и двигателей. В частности, транзит угля в прошлом году вырос в 1,5 раза, до 8,6 млн тонн, нефтеналива – в 1,8 раза, до 5,5 млн тонн. Основные регионы зарождения транзитного грузопотока – Китай, Казахстан, Белоруссия, Узбекистан и Германия. В 2021 году на железную дорогу переключались грузопотоки электронной торговли товарами из Китая. Росту данного сегмента рынка также способствуют договоренности ОАО «РЖД» и АО «Почта России» о дальнейшем развитии перевозок грузов электронной торговли в почтовых вагонах в составе пассажирских и скорых поездов.

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 2021 год (с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам) составило 1116,1 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что на 285,2 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (на 34,3 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 126,47 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+25,14 %) по отношению к 2020 году.

Важными факторами роста железнодорожного контейнерного транзита стали дефицит контейнеров, а также глобальные сбои в международных логистических цепочках, существенно возросшее время ожидания обработки судов в портах Китая, что привело к резкому росту в 2021 году стоимости отправки контейнера из Китая в Европу морем (она стала выше, чем по железной дороге). Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) составил 692,5 тыс. ДФЭ, что на 27 % превышает показатель 2020 года, когда было перевезено 546,9 тыс. ДФЭ. В направлении Европы перевезено 439,5 тыс. ДФЭ – рост на 26 %. В направлении Китая проследовало 253 тыс. ДФЭ – рост на 27 %. Существенное развитие получила отправка грузов на маршруте Китай – Европа – Китай через порты и терминалы Калининградской области – по итогам 2021 года объемы перевозок выросли на 188,8 % до 133,3 тыс. ДФЭ (46,1 тыс. ДФЭ годом ранее). Всего в 2021 году в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 6770 контейнерных поездов.

Фактическое значение индикатора 4.2.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, млн т» за 2021 год составило 3 млн тонн, что на 0,97 млн тонн (на 47,8 %) больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 169,01 %. Наблюдается положительная динамика изменения уровня (процента) достижения данного индикатора (+49,6 %) по отношению к прошлому году.

Значение индикатора выросло на фоне низкой базы прошлого года, связанной с вводом эпидемиологических ограничений, так же влияние оказало развитие онлайн-торговли, увеличение объемов доставки товаров повседневного спроса, расширение географии (увеличение дальности).

Фактическое значение индикатора 4.3 «Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн т» за 2021 год составило 64,2 млн тонн, что на 2,5 млн тонн (на 4,05 %) больше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 81,37 %. Наблюдается положительная динамика (+2,77 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Перевалка транзитных грузов в российских морских торговых портах увеличилась за счет наливных грузов, а именно сырой нефти, которая поступает из Казахстана в российский порт Новороссийск по трубопроводу АО «Каспийский трубопроводный консорциум». На нефть приходится более 94 % от всего объема транзитных перевозок через морские порты. На морском терминале АО «КТК» в 2021 году было отгружено 60,7 млн тонн нефти брутто. По сравнению с 2020 годом показатель вырос на 2,9 %, частично восстановившись после падения из-за неблагоприятной рыночной конъюнктуры в условиях пандемии и ограничений на добычу нефти в рамках ОПЕК+. Однако по сравнению с рекордным 2019 годом объем отгрузки в 2021 году оказался ниже на 4 %. Самым результативным месяцем 2021 года стал декабрь, когда на морские суда было перевалено 6,2 млн тонн нефти. Из 60,7 млн тонн нефти, отгруженных на морском терминале в 2021 году: 53,1 млн тонн нефти поставили казахстанские грузоотправители: с месторождения Тенгиз – 26,6 млн тонн, Кашаган – 15,7 млн тонн, Карачаганак – 10,3 млн тонн. Растут также транзитные контейнерные перевозки через российские морские торговые порты.

В частности, транзитные перевозки контейнеров растут в портах Калининградской области и в Дальневосточном бассейне.

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 2021 году составило 10,32 %, что на 2,51 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 86,72 %. Наблюдается положительная динамика (+18,81 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Положительная динамика индикатора связана с увеличением перевалки грузов в портах. Росту перевалки способствовала благоприятная конъюнктура мирового рынка на фоне восстановления экономик после развития пандемии COVID-19 и предпринятых мер по ограничению ее распространения.

Положительную динамику продемонстрировал экспорт нефтеналивных грузов. Объем перевалки нефти вырос на 1,3 %, нефтепродуктов – на 2,7 %.

Фактическое значение индикатора 4.5 «Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали, млн т» в 2021 году составило 21,7 млн тонн, что на 7,8 млн тонн больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 434 %. Наблюдается положительная динамика (+138,26 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

Среди причин роста в 2021 году объема транзитных перевозок выделяются контейнерные перевозки между Европой и Китаем через Россию, которые увеличились на 47 % по сравнению с прошлым годом, чему способствовало также увеличение провозной способности Трансиба.

Фактическое значение индикатора 4.6 «Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %» за 2021 год составило 44,1 %, что на 2 п.п. меньше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 92,84 %. Снижение объемов международных автомобильных перевозок связано с вводимыми в различных странах ограничениями, вызванными пандемией COVID-19. Падение объема автомобильных перевозок в отдельные периоды 2021 года достигало 20 %.

Фактическое значение индикатора 4.7 «Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн т» за 2021 год составило 23,5 млн тонн, что на 0,4 млн тонн больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 94,76 %.

Увеличение дедвейта морского транспортного флота произошло в частности за счет его пополнения в 2021 году судами и кораблями тоннажем более 50 тонн, в том числе новыми крупнотоннажными траулерами, паромом проекта PV22 «Павел Леонов», а также сухогруза проекта RSD59 «Пола Гали».

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 т» за 2021 год составило 8,9 млн тонн, что на 0,15 млн тонн больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 78,07 %.

Положительная динамика индикатора связана с увеличением строительства и спуска на воду новых судов, в частности сухогруза проекта RSD59 «Александр Иванов».

2.1.1.5

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2021 год по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы»

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

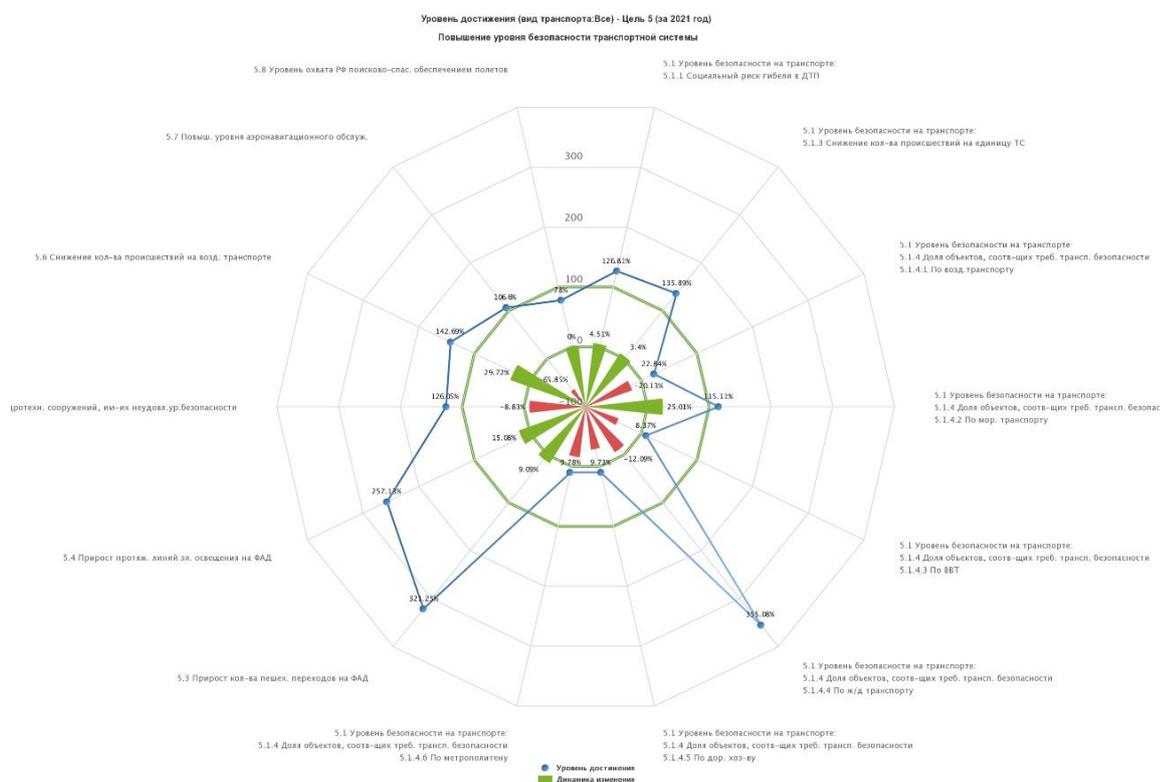


Рисунок 2.10. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» в процентах от запланированных в 2021 году

Ниже в таблице 2.9 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2021 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.9
Уровень достижения индикаторов по Цели 5 за 2021 год.

Шифр	Индикатор	2021 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	126,81 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	135,89 %
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	22,84 %

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	115,11 %
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	8,37 %
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	355,08 %
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	9,73 %
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	9,78 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	321,25 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	257,13 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	126,05 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	129,13 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	106,6 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	78 %
Общий процент достижения по 14 индикаторам – Цель 5 (за 2021 год)		128,7 %
<p>Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2021 год по отношению к 2020 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 2021 год)

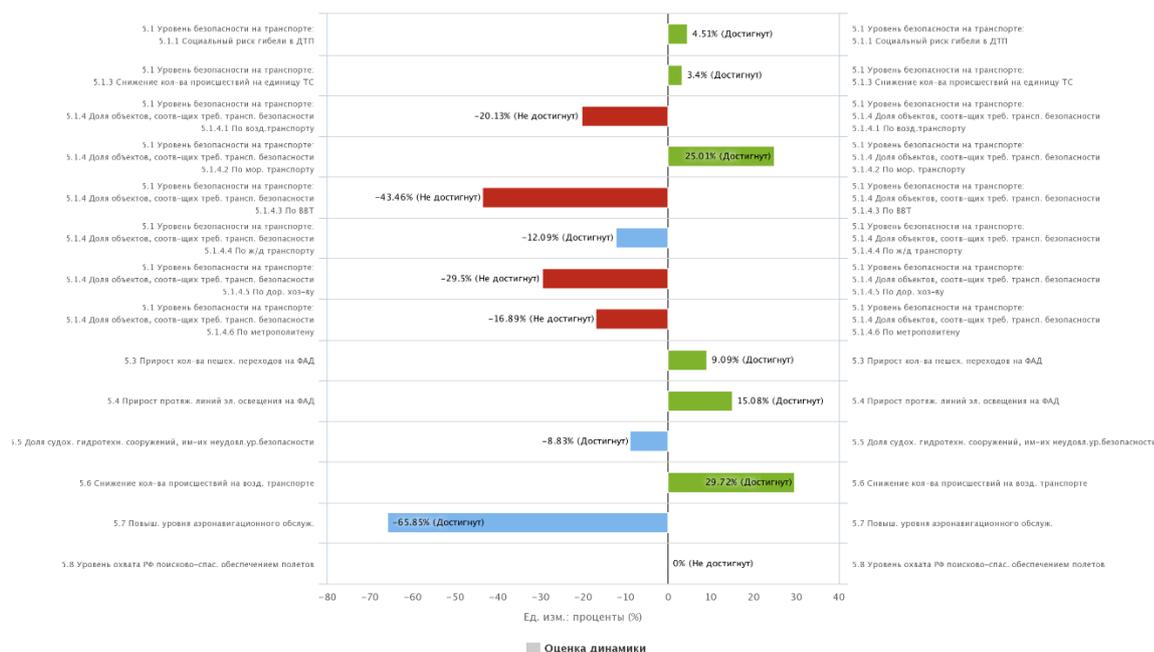


Рисунок 2.11. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2021 год по отношению к прошлому году

Таблица 2.10

Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 5 за 2021 год по отношению к 2020 году*

Шифр	Индикатор	2021 год
5.1.1	Уровень безопасности на транспорте: Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	4,51 %
5.1.3	Уровень безопасности на транспорте: Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года	3,4 %
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	-20,13 %
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	25,01 %
5.1.4.3	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По внутреннему водному транспорту	-43,46 %
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	-12,09 %

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	-29,5 %
5.1.4.6	Уровень безопасности на транспорте: Доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности: По метрополитену	-16,89 %
5.3	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	9,09 %
5.4	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	15,08 %
5.5	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	-8,83 %
5.6	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года	16,16 %
5.7	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	-65,85 %
5.8	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	0 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 14 индикаторам – Цель 5 (за 2021 год)		-8,82 %
* 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 2021 год представлена отчетная информация по 14 индикаторам, предусмотренным Транспортной стратегией.</p> <p>Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 128,7 %, 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 2021 год составило 10,1 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, что на 0,7 погибших в ДТП на 100 тыс. населения меньше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 126,81 %. Наблюдается положительная динамика (+4,51 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.</p>		

Положительная динамика индикатора связана со снижением общего количества ДТП. По итогам 2021 года на территории Российской Федерации зарегистрировано около 120 тыс. ДТП.

Фактическое значение индикатора 5.1.3 «Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, %» за 2021 год составило 53,4 %, что на 3,1 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 135,89 %. Наблюдается положительная динамика (+3,4 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.

В частности, снизилось число ДТП, 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. Недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и железнодорожных переездов зафиксированы в 36 % от общего числа зарегистрированных происшествий. Снижение количества ДТП, на месте которых зарегистрированы нарушения требований к эксплуатационному состоянию дорог и железнодорожных переездов обусловлено реализацией НП «БКД», в рамках которого обеспечен ввод в эксплуатацию новых участков автомобильных дорог регионального значения, что позволило существенно повысить безопасность дорожного движения на региональной и местной дорожной сети.

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 2021 год составило 17,7 %, что на 14,53 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 22,84 %.

При этом необходимо отметить, что в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р (Приложение № 1, Цель 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы») указано, что в отчете комиссии Международной организации гражданской авиации в 2019 году было отмечено полное выполнение Российской Федерацией требований стандартов и рекомендуемой практики приложения 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» и приложения 9 «Упрощение формальностей» с одним из лучших показателей в мире – на уровне около 95 %.

По индикатору 5.1.4.2 «Доля объектов транспортной инфраструктуры по морскому транспорту, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, %» фактическое значение за 2021 год составило 60,2 %, что на 22,36 п.п. больше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 115,11 %. Наблюдается положительная динамика (+25,01 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

В 2021 году продолжились работы по повышению уровня технической оснащенности объектов морского транспорта системами сбора и отображения информации, телевизионного наблюдения, контроля и управления доступом, охранной сигнализации, тревожного оповещения, охранного освещения, технических средств досмотра, аварийного (бесперебойного) питания, связи и оповещения.

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 2021 год составило 6,32 %, что на 31,52 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 8,37 %.

Мероприятия по улучшению технического состояния и повышению уровня обеспеченности средствами транспортной безопасности (видеонаблюдение, охранная сигнализация и освещение, экстренное оповещение, оснащенность средствами досмотра и контроля доступа) объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включая объекты в речных портах и гидротехнические сооружения, осуществлялись недостаточно быстрыми темпами.

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 2021 год составило 6,95 %, что на 5,94 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 110,32 %.

Работы по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте продолжаются – среди лидеров по оснащению техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в 2021 году – Горьковская, 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 2021 год составило 22,37 %, что на 0,34 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 355,08 %.

На федеральных автодорогах в 2021 году ускорилось внедрение комплексов инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности с круглосуточной работой оборудования, Внедрение таких систем осуществлялось на ряде действующих участков федеральных трасс, а также введенных в эксплуатацию новых участках Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

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 2021 год составило 7,56 %, что на 12,44 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 9,78 %.

Работы по оснащению метрополитенов в российских городах средствами обеспечения транспортной безопасности, за исключением Москвы, отстают от ранее намеченного графика. Вместе с тем следует отметить, что финансовые средства на реализацию мероприятий, в том числе по оснащению техническими средствами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов, Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 № 1285-р, в федеральном бюджете в 2021 году предусмотрены не были.

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 2021 год составило

523 единицы, что на 61 единицу больше, чем в 2020 году. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 321,25 %. Наблюдается положительная динамика (+9,09 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

Строительство вышеуказанных пешеходных переходов в разных уровнях осуществлялось Росавтодором в составе проектов строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог при реализации федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети». Строительство пешеходных переходов в разных уровнях осуществлялось также государственной компанией «Автодор». 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 2021 год составило 9517,5 км, что на 799 км больше, чем в 2020 году. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 257,13 %. Наблюдается положительная динамика (+15,08 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

Устройство и реконструкция линий электрического освещения на федеральных автомобильных дорогах осуществлялись Росавтодором в составе проектов строительства и реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, мероприятий по повышению уровня обустройства федеральных автомобильных дорог в целях повышения безопасности движения в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети», а также при выполнении капитального ремонта федеральных автомобильных дорог.

Устройство линий электрического освещения осуществлялось также государственной компанией «Автодор», что существенно способствовало снижению количества и тяжести последствий ДТП.

Фактическое значение индикатора 5.5 «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %» за 2021 год составило 8,8 %, что на 0,4 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 126,05 %.

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 2021 год составило 64 %, что на 16,07 п.п. меньше, чем в 2020 году. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 129,13%. Наблюдается положительная динамика (+16,16 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

В 2021 году в Российской Федерации при выполнении коммерческих воздушных перевозок произошло 12 авиационных происшествий (в том числе 6 катастроф в которых погибло 48 человек). В 2020 году при выполнении коммерческих воздушных перевозок произошло 11 авиационных происшествий, в том числе 5 катастроф с гибелью 11 человек. При этом в 2021 году воздушными судами коммерческой авиации было выполнено 1 078 815 полетов, что на 36 % полетов больше, чем в 2020 году (790 965 полетов).

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 2021 год составило 105 тыс. часов, что на 64 тыс. часов меньше, чем в 2020 году. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 106,6 %.

Уменьшение средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент произошло вследствие общего снижения интенсивности полетов при сопоставимом количестве инцидентов в 2020 и 2021 годах.

По индикатору 5.8 «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %» фактическое значение за 2021 год осталось на уровне 2020 года и составило 78 %. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 78 %. Динамика отсутствует.

Отсутствие поступательной динамики индикатора в 2021 году вызвано приостановкой работ по расширению охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов вследствие пандемии коронавируса, а также недостаточным уровнем финансирования данных работ, особенно на отдаленных территориях и в труднодоступных районах страны.

2.1.1.6

Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2021 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.

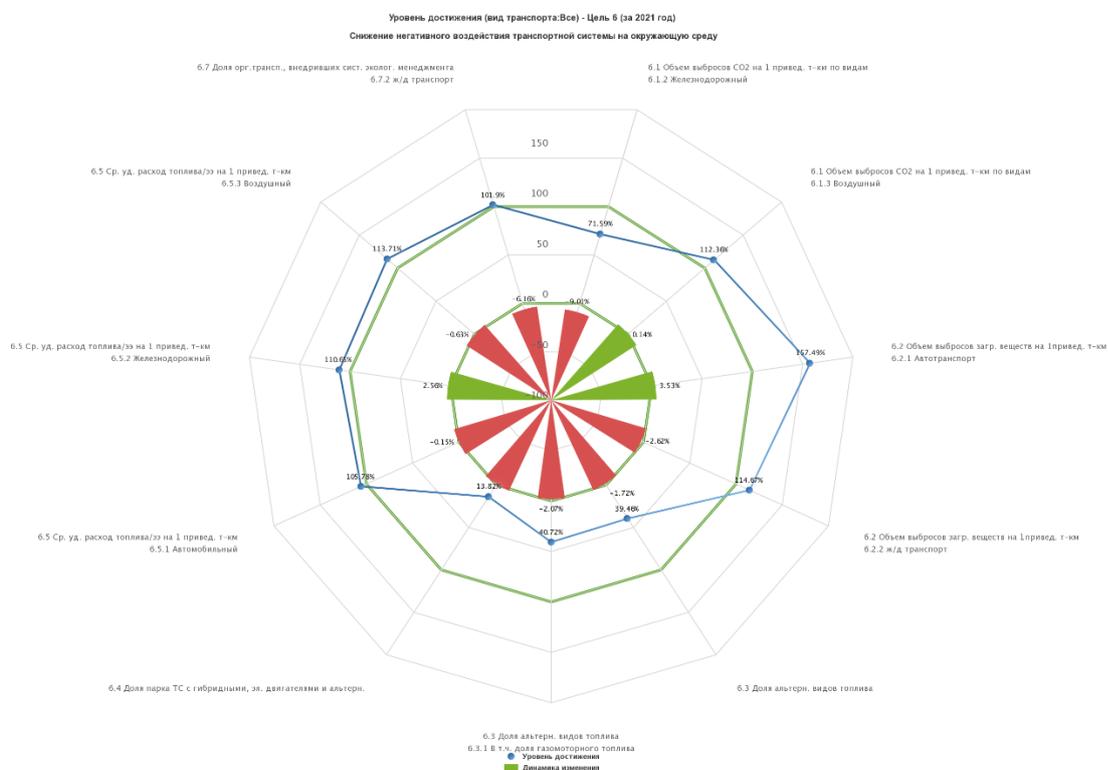


Рисунок 2.12. Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 6 «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» в процентах от запланированных в 2021 году

Ниже в таблице 2.11 изложены наименования индикаторов и их шифры, а также значения за 2021 год в процентном соотношении по базовому варианту развития отрасли.

Таблица 2.11
Уровень достижения индикаторов по Цели 6 за 2021 год

Шифр	Индикатор	2021 год
6.1.2	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	71,59 %
6.1.3	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Воздушный	112,36 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	157,49 %

6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	114,67 %
6.3	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств	39,46 %
6.3.1	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств В том числе доля газомоторного топлива	40,72 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	13,82 %
6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	105,78 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	110,65 %
6.5.3	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Воздушный	113,71 %
6.7.2	Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта Железнодорожный транспорт	101,9 %
Общий процент достижения по 11 индикаторам – Цель 6 (за 2021 год)		89,29 %
<p>Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2021 год по отношению к 2020 году представлена ниже на рисунке 2.13 в виде линейчатой диаграммы.</p>		

Оценка динамики уровня достижения индикаторов по отношению к прошлому году (вид транспорта:Все) – Цель 6 (за 2021 год)

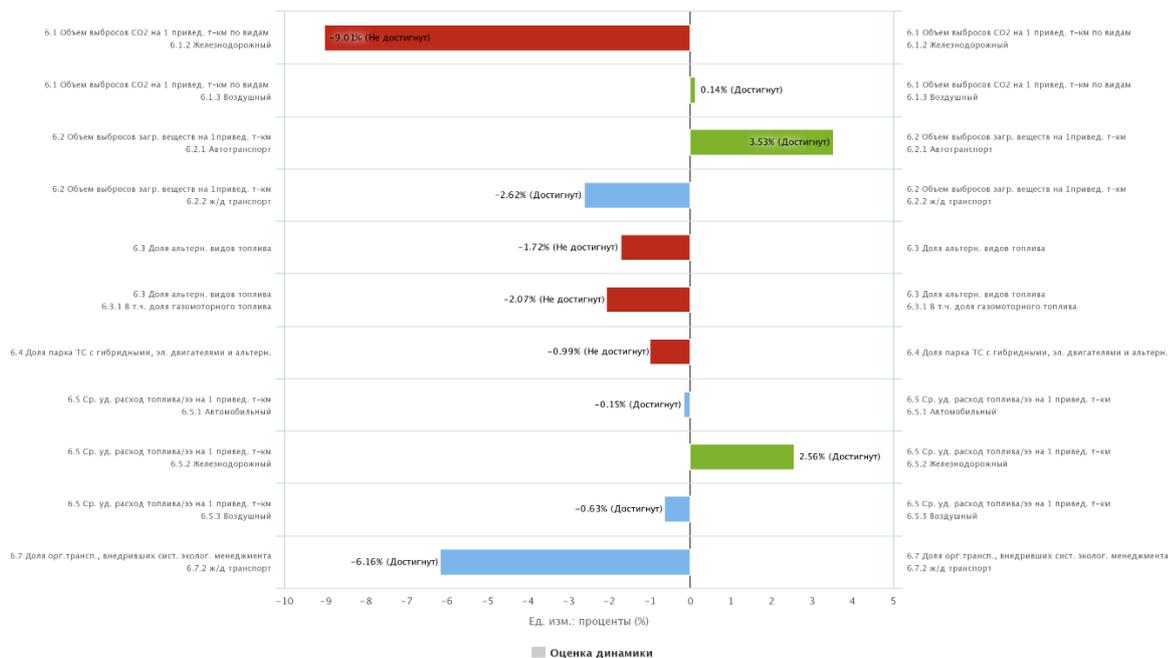


Рисунок 2.13. Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2021 год по отношению к прошлому году.

Таблица 2.12
Оценка динамики достижения целевых индикаторов по Цели 6 за 2021 год по отношению к 2020 году*

Шифр	Индикатор	2021 год
6.1.2	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	-9,01 %
6.1.3	Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Воздушный	0,14 %
6.2.1	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный транспорт	3,53 %
6.2.2	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный транспорт	-2,62 %
6.3	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств	-1,72 %
6.3.1	Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств В том числе доля газомоторного топлива	-2,07 %
6.4	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	-0,99 %

6.5.1	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Автомобильный	-0,15 %
6.5.2	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Железнодорожный	2,56 %
6.5.3	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года): Воздушный	-0,63 %
6.7.2	Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта Железнодорожный транспорт	-6,16 %
Общая оценка динамики уровня достижения по 11 индикаторам – Цель 6 (за 2021 год)		-1,56 %
* Измеряется разностью уровня (процента) достижения значения индикатора в текущем и предыдущем году, что описывает динамику достижения заданных значений индикаторов		

По Цели 6 «Снижение негативного воздействия на окружающую среду» за 2021 год представлена отчетная информация по 11 индикаторам Транспортной стратегии, обеспеченных официальным статистическим наблюдением.

Интегрированный показатель (общий процент достижения Цели) составил 89,29 %.

По отдельным индикаторам Цели 6 в 2021 году ситуация сложилась следующим образом.

Фактическое значение индикатора 6.1.2 «Объемы выбросов CO₂ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте, %» за 2021 год осталось на уровне прошлого года и составило 80 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 71,59 %.

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. За период с 2015 года удельные выбросы парниковых газов в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» снижены на 8 %, удельные выбросы на тягу поездов – на 4 %.

Фактическое значение индикатора 6.1.3 «Объемы выбросов CO₂ на один приведенный т-км на воздушном транспорте, %» за 2021 год составило 78 %, что на 1 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 112,36 %. Наблюдается положительная динамика (+0,14 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

Основным драйвером снижения выбросов парниковых газов на воздушном транспорте является обновление парка воздушных судов за счет судов нового поколения, модернизация инфраструктуры воздушного транспорта, повышение пропускной способности воздушного пространства и аэропортов, развитие технологий альтернативных видов топлива.

Фактическое значение индикатора 6.2.1 «Объемы выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на автомобильном транспорте, %»

за 2020 год составило 31,46 %, что на 3,53 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 157,49 %. Наблюдается положительная динамика (+3,53 %) изменения значений индикатора по отношению к 2020 году.

На снижение вредных выбросов в атмосферу на автомобильном транспорте повлияло увеличение объема рынка новых электромобилей, так в 2021 году было приобретено 2254 новых электромобилей. Необходимо отметить замену городского автобусного парка с двигателями внутреннего сгорания на электрический.

Фактическое значение индикатора 6.2.2 «Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2021 год составило 57,6 %, что на 0,3 п.п. ниже чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 114,67 %.

Фактическое значение индикатора 6.3 «Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, %» за 2021 год составило 7,3 %, что на 0,3 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 39,46 %.

Увеличение автобусного и легкового парка автомобилей, использующих вместо топлива электроэнергию, оказало значительное влияние на увеличение процента индикатора.

Фактическое значение индикатора 6.3.1 «Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, в том числе доля газомоторного топлива, %» за 2021 год составило 6,23 %, что на 0,24 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 40,72 %.

На данный индикатор оказал влияние факт увеличения продаж транспортных средств, оборудованных газобаллонным оборудованием, а также перевод автомобилей на газобаллонное оборудование.

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 2021 год составило 3,91 %, что на 0,6 п.п. больше, чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 13,82 %.

Положительная динамика обусловлена обновлением российского автопарка за счет электромобилей, а также автомобилей с гибридными двигателями.

Вместе с тем в России продолжает расти парк электробусов. По их количеству (более 1000 единиц по состоянию на конец 2021 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 2021 год составило 88,1 %, что на 0,33 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 105,78 %.

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

Фактическое значение индикатора 6.5.2 «Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2011 года), %» за 2021 год составило 83,54 %, что на 2,85 п.п. ниже чем в 2020 году. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год

	<p>по сравнению с базовым показателем составил 110,65 %. Наблюдается положительная динамика (+2,56 %) изменения уровня (процента) достижения данного индикатора по отношению к 2020 году.</p> <p>Снижение расхода топлива/электроэнергии на железнодорожном транспорте, в первую очередь связано с ростом инвестиционных вложений перевозчика в энергосберегающую деятельность, в частности внедрение в эксплуатацию современных видов тягового подвижного состава, которые экономичнее прежних видов локомотивов на 10-15 %, а также установка на электровозах инновационного оборудования, позволяющего снизить расход электроэнергии на тягу поездов и улучшить учет энергоресурсов.</p> <p>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 2021 год составило 76,8 %, что на 0,3 п.п. меньше, чем за 2020 год. Уровень достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 113,71 %.</p> <p>Одним из показателей снижения уровня индикатора является обновление парка воздушных судов за счет судов нового поколения, модернизация инфраструктуры воздушного транспорта, а также развитие технологий альтернативных видов топлива.</p> <p>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, %» за 2021 год осталось на уровне предыдущего года и составило 67 %. Уровень (процент) достижения индикатора за 2021 год по сравнению с базовым показателем составил 101,9 %.</p> <p>В 2021 году программы экологического контроля действовали на сети ОАО «РЖД» для всех объектов его подразделений, которым присвоены I, II или III категории негативного воздействия на окружающую среду. Экологический менеджмент и контроль качества окружающей среды осуществляли 56 стационарных экологических лабораторий, аккредитованных в национальной системе аккредитации, 53 лаборатории на автомобильном ходу, 12 вагонов-лабораторий. Все лаборатории оснащены современным оборудованием, позволяющим проводить анализ всех видов загрязнений. В ОАО «РЖД» осуществляются регулярные проверки магистральных и маневровых тепловозов, путевой техники на соответствие техническим нормативам выбросов вредных веществ в атмосферный воздух с помощью 166 диагностических комплексов пунктов экологического контроля. Проведение замеров выбросов осуществляются во время испытаний тепловозов на пунктах реостатных испытаний после проведения ремонта. На пунктах экологического контроля в локомотивных депо большинства дорог установлены многофункциональные газоанализаторы нового поколения, имеющие блок памяти и автоматически фиксирующие содержание оксидов азота, оксидов углерода, углеводородов, кислорода, а также коэффициент избытка воздуха, температуру газов (отбора, замера), сажесодержание (дымность).</p>
2.2	<p align="center"><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>В 2021 году проводилась работа по нормативному правовому обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспортного комплекса.</p>

Распоряжением Минтранса России от 13.01.2021 № ВС-5-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2021 год. Реализация Плана направлена на нормативное правовое обеспечение реализации задач развития транспортного комплекса.

В 2021 году Минтрансом России продолжена работа по совершенствованию нормативно-правового регулирования в сфере транспорта:

- принято 20 федеральных законов;
- 203 акта Правительства Российской Федерации;
- издано 178 ведомственных актов, зарегистрированных в Минюсте России.

В том числе в 2021 году Президентом Российской Федерации подписаны следующие федеральные законы:

В сфере морского и внутреннего водного транспорта

1. Федеральный закон от 11.06.2021 № 181-ФЗ «О внесении изменений в статью 33 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и статью 33 Федерального закона «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации».

Внесенные изменения позволили установить возможность регистрации в Российском международном реестре судов плавучих хранилищ сжиженного природного газа по аналогии с плавучими накопителями нефти и нефтепродуктов.

Также установлено, что для страхователей, производящих выплаты и иные вознаграждения членам экипажей судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов и используемых для хранения сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации, не применяются пониженные тарифы страховых взносов в отношении данных выплат и вознаграждений.

2. Федеральный закон от 11.06.2021 № 198-ФЗ «О внесении изменения в статью 427 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».

Внесенными изменениями запрещено применять пониженные тарифы страховых взносов для плательщиков, производящих выплаты и иные вознаграждения членам экипажей судов, которые зарегистрированы в Российском международном реестре судов и используются для хранения и перевалки сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации.

3. Федеральный закон от 02.07.2021 № 300-ФЗ «О внесении изменений в статью 10 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации и статьи 39³³ и 39³⁴ Земельного кодекса Российской Федерации».

Уточнен порядок использования поверхностных водных объектов, их береговой полосы в пределах внутренних водных путей, а также земель и земельных участков в целях судоходства. Изменениями установлено, что такое использование осуществляется в соответствии с водным и земельным законодательством.

Земельный кодекс Российской Федерации дополняется новым случаем использования земель или земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, за исключением земельных участков, предоставленных гражданам или юридическим лицам, без предоставления земельных участков и установления сервитута, публичного сервитута – в целях обеспечения судоходства для возведения на береговой полосе в пределах внутренних водных путей некапитальных строений, сооружений. Разрешение на использование выдается исполнительным органом государственной власти или органом местного самоуправления, уполномоченным на предоставление земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Федеральный закон от 02.07.2021 № 340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Строительство объектов инфраструктуры морского порта или их реконструкция, в результате которой увеличиваются первоначально установленные показатели их функционирования по перевалке грузов (мощность, грузоподъемность и другие первоначально установленные показатели), осуществляется в соответствии с инвестиционной декларацией. Она включает в себя перечень мероприятий по строительству объектов инфраструктуры морского порта или их реконструкции, финансово-экономическое обоснование, сведения о планируемых объемах инвестиций, в том числе капитальных вложений, и сроках реализации данных мероприятий.

Содержание, форма, порядок разработки, утверждения и согласования инвестиционной декларации, в том числе основания для отказа в ее согласовании, будет устанавливаться Правительством Российской Федерации.

5. Федеральный закон от 06.12.2021 № 395-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года».

Конвенция предусматривает создание единообразных международных норм, направленных на обеспечение быстрого и эффективного удаления затонувших судов и выплату компенсации за связанные с этим расходы. Документ обязывает владельца судна немедленно сообщить об инциденте, после которого судно затонуло, а также о характере и количестве груза, который может представлять опасность.

6. Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации дополнен положениями, регулирующими порядок удаления имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод, территориального моря Российской Федерации или в акватории Северного морского пути. В частности, установлен запрет на умышленное затопление судна. Также определены правила удаления затонувшего имущества собственником, администрацией морских портов или региональным органом исполнительной власти, к побережью которого ближе всего оно расположено.

Кроме того, бюджетам субъектов Российской Федерации будут предоставляться субсидии из федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств по удалению затонувшего имущества и на возмещение понесенных затрат. Установлены основания утраты собственником затонувшего судна права собственности на него и основания возникновения права собственности на затонувшее судно у субъекта Российской Федерации, к побережью которого оно ближе всего расположено.

В сфере автомобильного транспорта

7. Федеральный закон от 24.02.2021 № 26-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Федеральным законом определяется, что порядок подтверждения пассажиром оплаты проезда будут устанавливать региональные органы власти.

В том числе изменения, внесенные в указанный федеральный закон, запрещают высаживать безбилетного пассажира, не достигшего 16 лет, следующего без сопровождения совершеннолетнего лица.

Также установлены лица, которые уполномочены на осуществление проверки подтверждения пассажиром оплаты проезда, перевозки детей, следующих вместе с ним, перевозки багажа, провоза ручной клади. Определен перечень документов,

которые пассажир обязан иметь при себе и предъявлять по требованию лиц, осуществляющих проверки подтверждения оплаты проезда.

8. Федеральный закон от 20.04.2021 № 98-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

Указанным федеральным законом установлена административная ответственность за принудительную высадку из автобуса, трамвая или троллейбуса безбилетного пассажира, не достигшего возраста 16 лет и следующего без сопровождения взрослого.

Кроме того, усиливается административная ответственность за нарушение правил движения через железнодорожные пути. При этом на штрафы за такие правонарушения не распространяется 50 % скидка.

9. Федеральный закон от 11.06.2021 № 188-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Указанным федеральным законом исключено требование о разработке проектов организации дорожного движения из состава проектной документации объектов капитального строительства.

10. Федеральный закон от 01.07.2021 № 283-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

Указанным федеральным законом региональные органы власти наделяются полномочиями по установлению штрафов за безбилетный проезд и за нарушение правил провоза ручной клади, багажа.

11. Федеральный закон от 02.07.2021 № 337-ФЗ «О внесении изменений в статьи 2 и 6 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и 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».

Внесенными изменениями закреплён порядок установления, изменения, отмены международных маршрутов регулярных перевозок, допуска российских и иностранных перевозчиков к их осуществлению.

Международный маршрут регулярных перевозок осуществляется в границах Российской Федерации и в границах одного или нескольких иностранных государств.

Согласование установления или изменения международного маршрута регулярных перевозок осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти:

- по предложению российского перевозчика, имеющего намерение осуществлять или осуществляющего регулярные перевозки по такому маршруту;
- по предложению компетентного органа иностранного государства, в котором зарегистрирован иностранный перевозчик, имеющий намерение осуществлять или осуществляющий регулярные перевозки по такому маршруту.

Намерения российских и (или) иностранных перевозчиков совместно осуществлять регулярные перевозки по международному маршруту регулярных перевозок подтверждаются соглашением (иным документом), заключённым в произвольной письменной форме.

Согласование установления или изменения международного маршрута регулярных перевозок, в отношении которого предлагается преимущественная (более 50 % от общего числа рейсов) перевозка одним или несколькими иностранными перевозчиками, допускается при условии, что по результатам подбора российского перевозчика не выявлены российские перевозчики, имеющие намерение

суммарно осуществлять не менее пятидесяти процентов от общего числа рейсов по такому маршруту.

В случае если устанавливаемый или изменяемый международный маршрут регулярных перевозок предусматривает посадку и высадку пассажиров на промежуточных остановочных пунктах, расположенных на территории Российской Федерации, согласование установления или изменения такого маршрута допускается при условии, что в состав перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки по такому маршруту, включены один или несколько российских перевозчиков, для которых расписанием предусмотрено выполнение в совокупности рейсов в количестве не менее равной доли каждого из государств, перевозчики которых указаны в расписании.

Указанным федеральным законом определены в числе прочего перечни документов, прилагаемых к заявлению об установлении международного маршрута регулярных перевозок, перечни документов, прилагаемых к заявлению об изменении международного маршрута регулярных перевозок, порядок рассмотрения заявления об установлении или изменении международного маршрута регулярных перевозок, основания для отказа в согласовании или изменении международного маршрута регулярных перевозок.

Установление международного маршрута регулярных перевозок согласовывается на срок до пяти лет.

Тарифы на перевозку пассажиров и провоз багажа по международным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются перевозчиками, которым выданы карты международного маршрута регулярных перевозок. Карты международного маршрута регулярных перевозок оформляются для каждого перевозчика.

Количество карт международного маршрута регулярных перевозок, выдаваемое российскому перевозчику, определяется исходя из максимального количества транспортных средств каждого класса, предусмотренного в отношении данного маршрута реестром международных маршрутов регулярных перевозок, и резервного количества транспортных средств каждого класса, которое допускается использовать при необходимости замены транспортных средств в процессе регулярных перевозок.

Государственный контроль за осуществлением регулярных пассажирских международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации осуществляется в порядке, установленном Федеральным законом от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», если иное не установлено иными федеральными законами.

12. Федеральный закон от 06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «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».

Внесенными изменениями оптимизированы схемы расчетов с автовокзалами для обслуживания пассажиров.

Минтранс России наделен полномочиями по установлению перечня платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях автовокзалов и автостанций за счет перевозчика.

Владельцы автовокзалов и автостанций наделены правом определять тарифы на обслуживание пассажиров в расчете на одного пассажира, а на обслуживание транспортных средств и их экипажей – в расчете на один заезд.

В сфере воздушного транспорта

13. Федеральный закон от 11.06.2021 № 160-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов».

Российская Федерация присоединяется к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов.

Документ направлен на снижение числа и степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту самолетов, угрожающего безопасности, находящихся на его борту лиц или имущества либо создающего угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту.

14. Федеральный закон от 11.06.2021 № 208-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и статью 7 Федерального закона «О Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос».

Внесенными изменениями скорректирован порядок прохождения отдельными специалистами авиационного персонала (членами летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчерами управления воздушным движением) врачебно-летней экспертизы, медицинских освидетельствований и медицинских осмотров.

Также расширяется перечень оснований расторжения трудовых договоров с членами летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчерами управления воздушным движением, и устанавливаются особенности приема ими отдельных лекарственных препаратов.

Предусмотрено создание автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением. В нее будут включаться сведения о результатах медицинских осмотров, обязательных медицинских освидетельствований вышеуказанных специалистов.

15. Федеральный закон от 30.12.2021 № 488-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации».

Росавиация уполномочена вести государственный учет беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг, ввезенных в Россию или произведенных в ней. На таких судах будут размещать учетные опознавательные знаки.

Скорректированы нормы о сертификации гражданских воздушных судов, авиадвигателей и воздушных винтов, беспилотных авиасистем и (или) их элементов. Введено понятие сертификационного базиса. Это совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации перечисленных объектов и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Такой базис будет составлять разработчик объектов, а утверждать – Росавиация.

Введена статья о поддержании летной годности гражданских воздушных судов, авиадвигателей и воздушных винтов, беспилотных авиасистем и (или) их элементов.

Предусмотрено привлечение к поисковым и аварийно-спасательным работам беспилотных воздушных судов и авиасистем, владельцев таких судов.

В сфере дорожного хозяйства

16. Федеральный закон от 30.12.2021 № 495-ФЗ «О внесении изменений в статью 8 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Внесенными изменениями сокращено количество членов наблюдательного совета Государственной компании «Автодор» с 12 до 11 членов.

Также, исключены нормы о том, что один член наблюдательного совета назначается по представлению Счетной палаты Российской Федерации.

В сфере железнодорожного транспорта

17. Федеральный закон от 30.12.2021 № 453-ФЗ «О заявлении Российской Федерации в связи с реализацией Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)».

Указанным федеральным законом заявлено о расширении перечня участков железных дорог, на которых можно будет применять единый перевозочный документ для осуществления международных перевозок грузов.

Данный федеральный закон позволит исключить необходимость переоформления двух железнодорожных накладных, применяемых при международных грузовых перевозках, что в свою очередь создаст условия увеличения объемов перевозок, сокращения времени и расходов на переоформление перевозочных документов, и в целом направлен на улучшение логистики международных перевозок грузов.

В сфере земельных отношений

18. Федеральный закон от 30.12.2021 № 492-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об искусственных земельных участках, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Внесенными изменениями установлено, что договор о создании искусственного земельного участка заключается с лицом, указанным в разрешении на создание искусственного земельного участка либо в решении о создании морского порта или о расширении территории морского порта.

Также отменены положения, касающиеся проведения аукционов на право заключения договора о создании искусственного земельного участка.

В сфере обустройства пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации

19. Федеральный закон от 11.06.2021 № 173-ФЗ «О внесении изменения в статью 12 Федерального закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации».

Указанным федеральным законом на Правительство Российской Федерации возложены полномочия по установлению нормативов финансовых затрат и правил расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В сфере обращения с отходами

20. Федеральный закон от 02.07.2021 № 356-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Указанным федеральным законом скорректированы положения, регулирующие требования к транспортировке отходов. Так, на транспортных средствах, контейнерах, цистернах, используемых при их транспортировании, должны быть специальные отличительные знаки, которые обозначают определенный класс опасности отходов.

Также установлена возможность использовать средства федерального бюджета, поступившие в счет уплаты экологического сбора, на строительство, реконструкцию объектов капитального строительства, возведение некапитальных строений (сооружений), необходимых для осуществления деятельности в области обращения с отходами, на их модернизацию и обустройство мест (площадок) накопления отходов.

Установлены требования к федеральной схеме обращения с твердыми коммунальными отходами, федеральной государственной информационной системе учета твердых коммунальных отходов, единой федеральной государственной информационной системе учета отходов от использования товаров.

Кроме того, скорректированы требования к федеральной схеме обращения с отходами I и II классов опасности, а также к федеральной государственной информационной системе учета и контроля за обращением с отходами I и II классов опасности.

Из 36 законопроектов, находящихся в 2021 году на рассмотрении в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации, 18 законопроектов приняты в первом чтении.

8 законопроектов, разработанных Минтрансом России во исполнение распоряжений и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, представлены в 2021 году в Правительство Российской Федерации.

В рамках реализации реформы разрешительной деятельности и в соответствии с поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации – Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации Д.Ю. Григоренко Минтрансом России в 2021 году совместно с рабочими группами проанализировано более 100 нормативных правовых актов, регламентирующих виды разрешительной деятельности в сфере ведения Минтранса России, в целях формирования перечня нормативных правовых актов, подлежащих отмене с одновременным введением в действие актуализированных норм.

Переиздание нормативных правовых актов в рамках реализации 2 этапа реформы позволит перевести значительное число видов разрешительной деятельности в электронный вид, а также значительно сократить количество подаваемых заявителем документов и сроки получения разрешений.

Управление реализацией стратегических документов в сфере транспорта

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

В 2021 году Минтрансом России внесена в Правительство Российской Федерации Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р.

В соответствии с основополагающими национальными целями и задачами развития Российской Федерации, определенными в документах стратегического планирования, указах и поручениях Президента Российской Федерации, в новой Транспортной стратегии Российской Федерации сформированы миссия и стратегические приоритеты развития транспортного комплекса.

В 2021 году в установленном порядке осуществлялся мониторинг реализации Транспортной стратегии ГП «РТС», разработаны параметры прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса, утверждена Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Минтранса России на 2022 год.

В целях исполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина от 26.11.2020 № ММ-П6-15400 о корректировке государственных программ Российской Федерации для обеспечения достижения национальных целей развития Российской Федерации, предусмотренных положениями Указа № 474, учета изменений, внесенных в федеральные проекты, входящие в состав ГП «РТС», и положений Федерального закона от 08.12.2020 № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» ГП «РТС» актуализирована постановлением Правительства Российской Федерации от 30.03.2021 № 483.

ГП «РТС» в 2021 году включала восемь направлений (подпрограмм): «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация

и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт», «Надзор в сфере транспорта», «Развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации», «Обеспечение реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» и «Цифровой транспорт и логистика».

ГП «РТС» в рамках направлений (подпрограмм) состояла из проектной и процессной частей.

Проектная часть утвержденной ГП «РТС» в 2021 году включала 14 федеральных проектов, включенных в НП «БКД» и проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» (далее – КПМИ), а также 7 ведомственных проектов.

В состав НП «БКД» в сфере компетенции Минтранса России в 2021 году включены 5 федеральных проектов: «Региональная и местная сеть», «Развитие федеральной магистральной сети», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения».

КПМИ в 2021 году в сфере компетенции Минтранса России в 2021 году включала 9 федеральных проектов: «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна», «Развитие инфраструктуры Центрального транспортного узла», «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей», «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа-Западный Китай», «Развитие морских портов», «Развитие Северного морского пути», «Развитие региональных аэропортов».

Подготовка федеральных и ведомственных проектов в 2021 году осуществлялась в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31.10.2018 № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации». Актуализированные паспорта Национальных проектов утверждены на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 29.10.2020 № 11).

ГП «РТС» в 2021 году включала 7 ведомственных проектов: «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта», «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта», «Развитие инфраструктуры морского транспорта», «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта», «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации», «Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации», «Формирование сети транспортно-логистических центров» (далее – ВП «ТЛЦ», ТЛЦ).

Плановые значения показателей (индикаторов) ГП «РТС» и ее структурных элементов в 2021 году установлены в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.03.2021 № 483 и соответствуют показателям НП «БКД» и КПМИ, федеральных проектов в их составе, показателям ведомственных проектов и ведомственных целевых программ, утвержденным в установленном порядке.

Оценка результатов реализации федеральных и ведомственных проектов, ведомственных целевых программ и основных мероприятий по направлениям ГП «РТС» выполнена на основе Плана мониторинга реализации ГП «РТС» за январь – декабрь 2021 г., утвержденного совместным приказом Минэкономразвития России и Минтранса России от 28.06.2021 № 214/385 (в редакции совместного приказа от 28.12.2021 № 470/801).

В 2021 году Минтранс России обеспечена подготовка и принятие 6 распоряжений Правительства Российской Федерации по внесению изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения в отношении 26 объектов:

- от 22.01.2021 № 112-р в части строительства двухпутной вставки с примыканием к станции Тойма пропускной способностью 33 пары поездов в сутки на участке Тихоново – Тойма, реконструкции железнодорожных станций Кинель, Казинка, Чугун П;

- от 09.04.2021 № 926-р в части строительства аэропортового комплекса «Левашово» (за исключением объектов концессионного соглашения) пропускной способностью 250 пассажиров в час;

- от 23.06.2021 № 1697-р в части строительства терминала по перегрузке навалочных и генеральных грузов проектной мощностью 2,5 млн тонн в год, изменение трассировки, строящейся скоростной автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, строительство скоростной автомобильной дороги, категория ИБ, с 4-6 полосами движения с последующей эксплуатацией на платной основе;

- от 25.06.2021 № 1723-р в части строительства и реконструкции аэропортового комплекса Улан-Удэ «Байкал»;

- от 29.09.2021 № 2734-р в части строительства высокоскоростной (специализированной) железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург со строительством железнодорожных станций Жаровская ВСМ, Великий Новгород ВСМ, Окуловка ВСМ, Выползово ВСМ, Садва ВСМ, Логовежь ВСМ, Новая Тверь ВСМ, Высоково ВСМ, Обухово-2 ВСМ, Горки ВСМ, Москва-Техническая ВСМ и реконструкцией станций Москва-Пассажирская, Санкт-Петербург-Главный;

- от 10.11.2021 № 3151-р в части реконструкции станции Братск, строительства участка обхода г. Рязани автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, строительства универсального морского терминала генеральных и навалочных грузов мощностью 13 млн тонн в год в Усть Луге, реконструкции соединительной ветви железнодорожной линии общего пользования № 15 и строительства железнодорожной линии общего пользования соединительной ветви № 30.

Обеспечены подготовка, согласование и направлен в Правительство Российской Федерации проект распоряжения Правительства Российской Федерации, обеспечивающий внесение изменений в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта в отношении рекордных 229 объектов по следующим мероприятиям:

- модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (II этап);

- реконструкция станций Юровский, Гостагаевская, Анапа, а также строительство новых станций Витязево, Аэропорт и железнодорожной линии Витязево – Аэропорт – Анапа (от станции Анапа до примыкания к участку Гостагаевская – Анапа);

- строительство пассажирского терминала и реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта города Йошкар-Ола;

- строительство универсального морского терминала в районе мыса Наглёйнын в морском порту Певек;

- строительство многофункционального морского терминала «Славянка» на искусственном земельном участке на водном объекте в границах морского порта Посьет;

– строительство Приморского универсально-перегрузочного комплекса на территории Приморского городского поселения Выборгского района Ленинградской области.

Утвержденные в установленном порядке изменения в схеме территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта позволят реализовать положения Градостроительного кодекса Российской Федерации, Земельного кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 29.12.2004 № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации», Федерального закона от 21.12.2004 № 172-ФЗ «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую» и Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановления Правительства Российской Федерации от 30.12.2018 № 1775 «Об утверждении Правил установления или изменения границ территории морского порта, а также расширения территории морского порта» обеспечат органам государственной власти, органам местного самоуправления возможность принимать решения о резервировании земель, об изъятии земельных участков для государственных или муниципальных нужд, о переводе земель или земельных участков из одной категории в другую в целях размещения объектов федерального значения, о разработке документации по планировке территории в целях размещения объектов федерального значения и выдачи разрешений на строительство объектов капитального строительства, о создании или расширении морских портов.

Реализация мероприятия по разработке схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта направлено на определение в документах территориального планирования Российской Федерации назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур Российской Федерации в целом, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, обеспечения учета интересов граждан и их объединений.

Совершенствование контрольно-надзорной деятельности

Утверждено постановление Правительства Российской Федерации от 26.10.2020 № 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», положениями которого с 01.01.2021 ряд нормативных правовых актов в сфере обеспечения транспортной безопасности признаны утратившими силу.

Взамен признанных утратившими силу, а также в целях приведения положений подзаконных нормативных правовых актов в соответствие с Федеральным законом от 02.08.2019 № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», Правительством Российской Федерации утверждены и вступили в силу новые требования по обеспечению транспортной безопасности для объектов транспортной

инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИ, ТС соответственно) по видам транспорта (далее – Требования).

В соответствии с постановляющими частями Требований, Правительством Российской Федерации даны поручения Минтрансу России провести анализ их правоприменительной практики в целях уточнения и конкретизации применяемых терминов и формулировок, устранения противоречий и дублирования, а также оптимизации порядка практического применения. В целях реализации указанных поручений Правительства Российской Федерации Минтрансом России создана Межведомственная рабочая группа по совершенствованию законодательства и нормативно-правовых основ в области обеспечения транспортной безопасности. Основными целями ее создания является анализ практики применения Требований, рассмотрение проблемных вопросов при реализации Требований, выработка согласованных решений по оптимизации затрат субъектов транспортной инфраструктуры (далее – СТИ) (перевозчиков) при реализации Требований без снижения уровня антитеррористической защищенности ОТИ и ТС, а также принятие консолидированных решений по внесению изменений (дополнений) в Требования. Итогом деятельности указанной межведомственной рабочей группы за 2021 год является проведение более 40 заседаний ее подгрупп по видам транспорта. По результатам деятельности выработаны согласованные решения по внесению изменений (дополнений) в Требования, в отношении которых в настоящее время проводятся установленные регламентные процедуры. Кроме того, приняты следующие акты Правительства Российской Федерации:

- постановление Правительства Российской Федерации от 29.11.2021 № 2090 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию, и признанию утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 № 1603»;

- постановление Правительства Российской Федерации от 01.12.2021 № 2156 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 10.12.2020 № 2070»;

- постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2021 № 2485 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 10.10.2020 № 1651».

По поручениям Минтранса России регулярно проводится анализ антитеррористической защищенности, по результатам которого вырабатываются и реализуются дополнительные мероприятия.

Минтрансом России в 2021 году проведена работа, направленная на обеспечение антитеррористической защищенности ОТИ, задействованных при проведении матчей чемпионата Европы по футболу в г. Санкт-Петербурге.

Работа по обеспечению антитеррористической защищенности ОТИ осуществлялась по следующим основным направлениям:

- федеральными агентствами по видам транспорта во внеочередном порядке рассматривались результаты оценки уязвимости и планы обеспечения транспортной безопасности объектов, задействованных при проведении чемпионата Европы;

- в первоочередном порядке организована работа по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности ОТИ, задействованных в проведении спортивных мероприятий;

- на основании поручения Правительства Российской Федерации организовано проведение Ространснадзором внеплановых проверок СТИ, осуществляющих деятельность в г. Санкт-Петербурге;

– организовано взаимодействие заинтересованных федеральных органов исполнительной власти с органами исполнительной власти г. Санкт-Петербурга.

В целях оперативного решения возникающих вопросов в Минтрансе России, федеральных службе и агентствах определены должностные лица, ответственные за организацию взаимодействия с Правительством Санкт-Петербурга по вопросам выполнения СТИ на ОТИ требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности.

Правительством Санкт-Петербурга также определены лица, ответственные за организацию взаимодействия с органами государственной власти по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Минтрансом России во взаимодействии с подведомственными федеральными агентствами и службой, СТИ и перевозчиками организована системная работа по реализации комплекса дополнительных мер, направленных на повышение уровня обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Содействие инновационному развитию транспортного комплекса.

Цифровое развитие

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.12.2021 № 3744-р утверждено разработанное Минтрансом России Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года. В его состав вошли девять инициатив и проектов.

Обеспечено внесение изменений в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, закрепляющих возможность с 2022 года оформлять в добровольном порядке транспортную накладную, заказ-наряд и сопроводительную ведомости в электронной форме (далее – электронные перевозочные документы) с использованием Государственной информационной системы электронных перевозочных документов.

В рамках выполнения работ первого этапа в 2021 году реализован функционал Государственной информационной системы электронных перевозочных документов для обеспечения возможности приема, обработки, хранения и представления электронных перевозочных документов.

В 2021 году Минтрансом России обеспечено применение электронных навигационных пломб при осуществлении транзитных перевозок отдельных видов товаров, в отношении которых применяются специальные экономические меры через территорию Российской Федерации.

В период с января по декабрь 2021 г. применение навигационных пломб позволило осуществить через транзитную систему Российской Федерации 19 352 перевозок товаров (3 383 железнодорожным транспортом, 15 969 – автомобильным). Наложено 21 671 навигационных пломб (5 404 на железнодорожный транспорт, 16 267 – автомобильный).

Во исполнение распоряжения Президента Российской Федерации от 10.12.2021 № 354-рп Минтрансом России обеспечено принятие решения на заседании Высшего Евразийского экономического совета, состоявшегося 10.12.2021, о подписании Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) навигационных пломб для отслеживания перевозок.

Минтрансом России в 2021 году обеспечено одобрение Решением Совета Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) от 14.09.2021 № 87 российской инициативы о запуске цифрового проекта по созданию информационно-коммуникационной «витрины» сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, а также утверждены паспорт и верхнеуровневый план мероприятий («дорожная карта») по реализации проекта.

Для формирования, развития и реализации государственной научно-технической политики в транспортном комплексе Минтранс России в 2021 году осуществил размещение государственных заказов на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках реализации мероприятий, предусмотренных ГП «РТС»; подпрограммы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС» государственной программы Российской Федерации «Космическая деятельность», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 306; федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» НП «БКД»

Из 16 государственных контрактов на выполнение указанных работ, заключенных в 2021 году, 5 государственных контрактов со сроком исполнения в 2021 году; 11 государственных контрактов со сроком исполнения в 2021–2022 годах (многоэтапные контракты).

В ходе их выполнения в 2021 году получены следующие результаты научно-технической деятельности.

В части цифровизации и автоматизации процессов Минтрансом России в 2021 году обеспечено функционирование Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕГИС ОТБ).

За время эксплуатации к системе подключено более 10 500 перевозчиков и СТИ всех видов транспорта из 149 стран, обработана информация о более чем 9,4 млрд операций оформления пассажирских перевозок.

За 2021 год в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств осуществлялась передача данных:

- в части воздушного транспорта – по рейсам 365 авиакомпаний, из них 259 – иностранные;

- в части автомобильного транспорта – по рейсам 2420 перевозчиков.

В ЕГИС ОТБ налажено информационное взаимодействие для получения данных о пассажирских перевозках с глобальными системами Amadeus, SITA Gabriel, Сирена-Трэвел, Sabre, Travelsky, SITA, ARINC.

В зависимости от сезона обеспечивается обработка от 1,7 до 3,6 млн записей в сутки.

В подсистеме аттестации сил обеспечения транспортной безопасности зарегистрировано и функционируют 68 органов аттестации и 122 аттестующих организаций всех видов транспорта.

С использованием подсистемы аттестации ЕГИС ОТБ с декабря 2016 г. по настоящее время зарегистрировано 263 899 заявок на аттестацию, аттестовано специалистов – 196 872.

Для содействия инновационному развитию транспортной отрасли, разработан Комплекс моделей для поддержки управления стратегическим развитием транспортной инфраструктуры Сибири, Дальнего Востока и российской Арктики в условиях изменения климата. Комплекс научно обоснован в 20 опубликованных монографиях, 144 научных статьях (из которых 37 цитируются в базах данных Web of Science и Scopus) и 40 отчетах о научно-исследовательских работах.

Фундаментальная основа указанного Комплекса – теория управления большими транспортными системами. Прикладные разработки Комплекса основаны на концепции Прогрессивного Регионального Отраслевого Комплексного Согласованного Интеллектуального Механизма с Адаптацией (ПРОКСИМА). Принцип прогрессивности отражает использование потенциала изменений для развития транспортной инфраструктуры. Интеллектуальность Комплекса обеспечивается сочетанием подходов и методов естественного и искусственного интеллекта (в том числе математического и когнитивного моделирования, а также

машинного обучения и опознавания образов) для управления развитием транспортной инфраструктуры.

Разработаны 5 функциональных комплексов, позволяющих моделировать и поддерживать практические процессы: управления стратегическим развитием транспортной инфраструктуры социально-экономических и производственно-транспортных систем; отбора и экспертизы крупномасштабных проектов развития транспортной инфраструктуры; управления и безопасности транспортной инфраструктуры. Использование этих функциональных комплексов повышает обоснованность практических решений, эффективность и безопасность транспортной инфраструктуры Сибири, Дальнего Востока и Арктики при изменениях климата.

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

В 2021 году количество показателей, обрабатываемых в централизованном банке данных информационно-аналитической системы регулирования на транспорте, характеризующих состояние транспортной системы составило 2200, коэффициент бесперебойной работы информационно-аналитической системы регулирования на транспорте составил 99,3 % (план – 99,3 %), 82 субъекта Российской Федерации и их информационные источники подключены к информационно-аналитической системе регулирования на транспорте (план – 55 субъектов Российской Федерации), количество (доля) инфраструктурных проектов в сфере транспорта, реализуемых с привлечением государственного финансирования, подготовка и/или реализация которых осуществляется с использованием системы эффективного транспортного планирования в составе информационно-аналитической системы регулирования на транспорте, составило 30 %.

Научно-техническая деятельность

В 2021 году продолжена работа в рамках планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров Национальной технологической инициативы по направлениям «Автонет», «Аэронет», «Маринет».

В рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» ГП «РТС» Росморречфлотом выполнены научно-исследовательские работы, результаты которых будут использованы в 2022–2024 годах, в том числе:

- «Исследование гидравлических режимов и условий отстоя судов различной грузоподъемности в камере судоходных шлюзов Волго-Донского водного пути» (2 этап);
- «Проведение исследовательских работ по выяснению причин образования и развития трещин в устоях нижних голов шлюзов №№ 2, 3, 4 ФБУ «Администрация «Волго-Балт» и разработка научно-обоснованных рекомендаций по восстановлению несущей способности бетонных конструкций нижних голов шлюзов» (2 и 3 этапы);
- «Исследование русловых процессов на затруднительном участке реки Лены от поселка Нижний Бестях до 1110 км, на перекатах Рысий и Сахам. Разработка рекомендаций по оптимизации дноуглубительных и выправительных работ для обеспечения надежности трассы судового хода и снижения эксплуатационных затрат на ее содержание» (2 этап);
- «Исследование неустановившегося движения воды в нижнем подходном канале Чайковского шлюза в условиях минимальных уровней воды нижнего бьефа и разработка рекомендаций по специальным режимам работы шлюза и алгоритму

действий вахтенного персонала в периоды низких уровней воды в нижнем бьефе гидроузла» (2 этап);

- «Генеральная схема коренного улучшения судоходных условий на верхней Лене в условиях стабильного маловодья» (2 этап);

- «Обеспечение безопасности морских гидротехнических сооружений при катодной защите с использованием солнечных панелей» (Разработка системы катодной защиты морских сооружений с использованием солнечных панелей в качестве источников постоянного тока) (2 этап);

- «Подготовка научно-обоснованных предложений по корректировке диагностических показателей технического состояния зубчатых колес открытых передач привода основных двустворчатых ворот и затворов судоходных шлюзов для предотвращения внезапных отказов» (2 этап);

- «Разработка научно-обоснованных рекомендаций по установлению гидравлических режимов наполнения и опорожнения камер шлюзов № 1-8 ФБУ «Администрация «Волго-Балт» на основании натуральных исследований условий стоянки судов в камерах шлюзов» (1 этап);

- «Исследование возможности и условий контроля остаточных толщин металлоконструкций ворот и затворов судоходных гидротехнических сооружений через защитное покрытие с разработкой методики и корректировкой установленной периодичности проведения измерений» (1 этап);

- «Проведение исследований и разработка предложений по организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях в направлении Каспий – Азов через Волго-Донской судоходный канал» (1 этап);

- «Экспертная оценка технического состояния несущих металлоконструкций поворотного устройства и судовозной камеры Красноярского судоподъемника с оценкой возможности и условий их дальнейшей безопасной эксплуатации»;

- «Исследование русловых процессов на затруднительном участке реки Яна – перекате Пороги и разработка рекомендаций по оптимизации дноуглубительных и русловыправительных работ для обеспечения надежности трассы судового хода в условиях высоких скоростей течения и снижения эксплуатационных затрат на ее содержание методом математического моделирования» (1 этап);

- «Разработка и научное обоснование рекомендаций по улучшению условий судоходства на участке внутренних водных путей реки Оби от устья нижнего подходного канала до устья р. Томи (участок от с. Уртам до устья р. Томь)» (1 этап).

Лимит бюджетных обязательств по научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам, доведенный до Росморречфлота, в 2021 году составил 63 685,8 тыс. рублей.

Актуализирована Программа инновационного развития государственной компании «Автодор» на период 2020–2024 годы, учитывающая:

- целевые задачи национальных проектов;
- результаты ключевых инновационных проектов за предыдущий период;
- отраслевые документы стратегического планирования;
- результаты сопоставительного анализа с зарубежными компаниями аналогами;

- положения ее технической политики, экологической политики, инфокоммуникационной политики и др.

В рамках обеспечения эффективного внедрения инноваций и научно-технического сопровождения проектирования и строительства М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань», с участием ведущих научных школ, членов Научно-технического совета подготовлены обоснования и рекомендации по:

- назначению показателей и материалам для армогрунтовых конструкций;

- вопросам расчета дорожных одежд с учетом слоев износа, обоснования эффектов от армирования слоев основания дорожных одежд;
- применению шлаков черной металлургии в слоях основания и асфальтобетонных слоях (с созданием полигона на 4 этапе М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань»);
- устройству шумозащитных экранов (с созданием полигона конструкций на 1 этапе);
- применению систем мониторинга на опасных участках, для инновационных конструкций дорожных одежд;
- обоснованию эффективности применения монолитных мостов по сравнению с мостами из сборного железобетона.

Для повышения эффективности и сокращения сроков внедрения инноваций введен в действие модуль сопровождения заявок на внедрение инноваций через сайт государственной компании «Автодор».

Целью разработки информационного сервиса является автоматизация процессов подачи, рассмотрения, сопровождения, мониторинга и хранения для последующей аналитики заявок на рассмотрение (внедрение) инноваций от частных лиц и организаций, обращающихся в Государственную компанию, что позволило обеспечить:

- возможность подачи заявок в электронном виде от частных лиц-заявителей инновационной продукции;
- хранение заявок и связанной с ними информации;
- управление статусами заявок их рассмотрения и выдачи экспертных оценок;
- мониторинг статуса заявок, коммуникаций и обсуждения контента в реальном времени участниками процесса.

Кроме того, сервис обеспечит повышение эффективности управления инновационными проектами и осуществление коммуникаций между офисом проекта, внутренними и внешними подразделениями.

В рамках мероприятий по апробации и внедрению беспилотных летательных аппаратов для мониторинга дорожно-транспортной обстановки и дорожных объектов на автомобильных дорогах государственной компании «Автодор» используются беспилотные летательные аппараты при выполнении работ по обследованию и расчету сметной стоимости ремонта, при выполнении договоров по объектам строительного контроля.

Кроме того, государственной компанией «Автодор» в 2021 году применяются следующие инновационные технологии:

- устройство верхнего слоя основания методом холодного ресайклинга с применением регенератора-смесителя из органоминеральной смеси на участках капитального ремонта автомобильной дороги;
- перильное ограждение из композитных материалов;
- опоры дорожных знаков, дорожных сигнальных столбиков из композитных материалов;
- устройство водоотвода из композитных материалов (лотки, гасители);
- применение битумно-полимерных стыковочных лент;
- использование приборов, реализующих неразрушающие методы контроля качества;
- устройство верхних слоев покрытия с применением битумных вяжущих, модифицированных полимерами, а также вяжущих на основе полиуретановых смол;
- использование материалов старого покрытия (асфальтогранулята) в объеме до 10 % при приготовлении асфальтобетонной смеси для восстановления верхнего изношенного слоя покрытия.

Социальная политика и образование в сфере транспорта

В целях реализации основных направлений деятельности Минтранса России в 2021 году продолжилась работа по совершенствованию системы кадрового обеспечения транспортной отрасли.

В целях повышения конкурентоспособности транспортных вузов, совершенствования целевой подготовки, развития сетевого взаимодействия, реализации прикладных научных исследований, внедрения новых направлений подготовки в интересах развития транспортной отрасли страны распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.02.2021 № 255-р утверждена Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года 14.09.2021 заместителем Министра транспорта Российской Федерации И.П. Чаликом утвержден план ее реализации.

Вопросы кадрового обеспечения в сфере транспорта рассматривались на совместном заседании коллегий Минобрнауки России и Минтранса России, на заседании Координационного совета по транспортному образованию при Минтрансе России.

Образовательные организации высшего образования, подведомственные Минтрансу России и федеральным агентствам, обеспечили подготовку необходимого числа специалистов для организаций транспортного комплекса.

В 2021 году общий контингент обучающихся в образовательных организациях составил 260 616 человек, из них 147 129 человек (56,5 %) обучалось за счет средств федерального бюджета, 113 487 человек (43,5 %) – с полным возмещением затрат.

Обучение проводилось в 17 высших учебных заведениях, имеющих 87 филиалов (6 филиалов, реализующих программы высшего образования, 55 филиалов, реализующих программы среднего профессионального образования, 25 филиалов – программы высшего образования и среднего профессионального образования, 1 филиал – дополнительное профессиональное образование), включая 1 зарубежный филиал (Монголия).

В 2021 году в образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета на уровень высшего образования принято всего 19 478 человек (по очной форме обучения – 15 354 человек), по программам аспирантуры – 525 человек (все по очной форме обучения), по программам специалитета – 11 522 человек (по очной форме обучения – 8 610 человек), по программам магистратуры – 1 455 человек (по очной форме обучения – 1 126 человек), бакалавров – 5 976 человек (по очной форме обучения – 5 093 человек), прикладной бакалавриат – 310 человек (по очной форме обучения – 236 человек).

Основные результаты реализации антикризисных мероприятий, направленные на поддержку образовательных организаций, включают скорректированную организацию образовательного процесса в связи с изменившимися эпидемиологическими условиями:

- процесс обучения осуществляется в смешанном формате (очно и с применением дистанционных образовательных технологий) и регулируется в зависимости от состояния эпидемиологической ситуации в регионе и уровнем заболеваемости новой коронавирусной инфекцией среди работников и обучающихся;
- реализована техническая возможность (асинхронное взаимодействие, синхронное взаимодействие в онлайн-формате) контактной работы обучающихся с педагогическими работниками в электронной информационно-образовательной среде по образовательным программам в соответствии с календарным учебным графиком.

Результаты оказания мер по оказанию поддержки организаций транспортного комплекса в условиях распространения COVID-19 в 2020–2021 годах

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

1. Финансовые меры поддержки организациям транспортного комплекса в связи с распространением новой коронавирусной инфекции, включали:

– 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 13.05.2020 № 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 новой коронавирусной инфекции». 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 29.05.2020 № 1436-р и постановление Правительства Российской Федерации от 03.06.2020 № 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 новой коронавирусной инфекции». Предоставлены субсидии более чем 90 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 06.07.2020 № 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.

– 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 10.07.2020 № 1793-р и постановление Правительства Российской Федерации от 10.07.2020 № 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.

– Продление срока действия договора, на основании которого осуществляются субсидируемые органами власти регулярные перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом до 15.07.2022 в соответствии с Федеральным законом от 08.06.2020 № 166-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях

	<p>принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращение последствий распространения новой коронавирусной инфекции».</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Обеспечение функционирования 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.</p> <p>С помощью ЕГИС ОТБ обеспечивалась информационная поддержка выполнения карантинных мероприятий по борьбе с новой коронавирусной инфекцией, по оперативному анализу пассажиропотока между Российской Федерацией и странами с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией.</p> <p><u>Совершенствование управления федеральной собственностью</u></p> <p>В 2021 году продолжалась работа Минтранса России в рамках 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».</p> <p>Сотрудники Минтранса России принимали участие в работе комитетов советов директоров указанных обществ, на которых рассматриваются вопросы развития обществ, основных подходов по повышению эффективности взаимодействия с предприятиями промышленности и транспортного комплекса.</p>
2.3	<p style="text-align: center;"><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией в отчетном году</u></p> <p>В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2021 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 2102,35 млрд рублей, что на 7,24 % выше, чем за прошлый год (1960,47 млрд рублей).</p> <p>В целом, с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 218,82 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2021 году 2321,17 млрд рублей (13,41 % 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 1690,2 млрд рублей (99,42 % от предусмотренного объема на 2021 год), в том числе в рамках финансирования ГП «РТС» 1639,6 млрд рублей (99,44 % от предусмотренного лимита на 2021 год), что составляет 97 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2021 году. По итогам реализации инвестиционных мероприятий достигнуты следующие результаты.</p>

В сфере сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2017 года составил 121 %.

Модернизация транспортной инфраструктуры и повышение ее качества являются важнейшими приоритетами развития транспортной отрасли, так как хорошо развитая, конкурентоспособная, надежная, безопасная и устойчивая единая опорная сеть играет определяющую роль в обеспечении пространственной связанности и транспортной доступности территорий.

Для достижения цели реализованы мероприятия федеральных, ведомственных проектов и ведомственных целевых программ по развитию инфраструктуры отдельных видов транспорта, в том числе по развитию путей сообщения (автомобильных дорог общего пользования, железнодорожных линий и внутренних водных путей) и транспортных узлов.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта

На железнодорожном транспорте в 2021 году реализованы мероприятия по строительству и модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры на направлениях «Запад – Восток», «Север – Юг», «Европа – Западный Китай». Введены в эксплуатацию 195,3 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

По итогам реализации в 2021 году федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей составила 144 млн тонн, что соответствует целевому показателю федерального проекта.

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай» составили 2,1 суток при плане 2,2 суток.

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад – Восток» составили 7,1 суток при плане 8 суток.

Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Север – Юг» составили 2,5 суток, что соответствует целевому показателю на 2021 год;

Объем транзитных перевозок контейнеров достиг исторического максимума и составил 1 116,1 тыс. ДФЭ при плане 850 тыс. ДФЭ.

В 2021 году построено 122,3 км путей, из них 70,3 км главных и 52 км станционных путей.

Открыто движение поездов по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск (протяженностью – 120 км), по второму главному пути на перегоне Кутыкан – Кувикта, двухпутных вставках на перегонах Тья – Себеробайкальск, Киренга – Окунайский, а также по новому Байкальскому тоннелю (общей протяженностью – 6,7 км).

Завершено строительство мостового перехода четного пути через р. Зею на км 7 817 участка Сковородино – Белогорск Забайкальской железной дороги.

С целью своевременного выявления рисков, проведения анализа планов-графиков хода реализации федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог», в том числе информации о плановых и фактических показателях выполнения основных видов работ, данных об обеспеченности объектов строительства трудовыми ресурсами на базе Минтранса России создан Ситуационный центр по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока.

Значительное влияние на выполнение плановых параметров 2021 года оказано неблагоприятной паводковой ситуацией на Дальнем Востоке.

По причине большого объема осадков в районах строительства объектов Восточного полигона прошло три волны поднятия уровня рек и грунтовых вод, что привело к размыву подъездных дорог, разрушению мостов, затоплению строительных объектов, и негативно повлияло на доставку строительных материалов и оборудования на объекты.

Часть людей, техники и материалов подрядчиков направлены на ликвидацию последствий на пострадавших дорогах, мостах, водопропускных трубах, в том числе моста на перегоне Куэнга – Укурей Транссибирской железнодорожной магистрали, разрушенного паводком.

В связи с закрытием границ на фоне введения ограничений пандемии COVID-19 сложилась сложная ситуация, при которой произошел отток иностранной рабочей силы, а также стал невозможен ввоз иностранной рабочей силы на территорию Российской Федерации. Данные факторы оказали значительное влияние на реализацию федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог».

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» в 2021 году завершено строительство железнодорожных путей на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Восточная – Лужская-Генеральная; введены в эксплуатацию разъезды км 50 и Турышкино на участке Посадниково – Мга; завершена реконструкция 6 тяговых подстанций: Ацвеж, Шабалино, Поназырево, Уйта, км 75, Новый Быт.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» в 2021 году продолжалась реализация проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Создание объектов железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, в рамках комплексного инвестиционного проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», предусматривающего развитие мощностей Мурманского порта на западном берегу Кольского залива, в том числе строительства угольного терминала мощностью 18 млн тонн в год, является необходимым и обязательным условием для достижения поставленных задач по развитию Арктической зоны Российской Федерации, включая реализацию проектов по освоению месторождений углеводородов и полезных ископаемых на арктическом шельфе, а также проектов, направленных на реализацию транспортного и транзитного потенциала Российской Федерации. По результатам реализации инвестиционного проекта, начавшейся в 2011 году, предполагается переориентация на российские порты российских экспортных грузов, перевалка которых осуществляется в настоящий момент в странах Прибалтики, в первую очередь угля.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» в 2021 году открыто грузовое и пассажирское движение поездов по вновь построенному второму пути на участке Горнополянск – Канальная Приволжской железной дороги; завершен первый этап создания сухогрузного района морского порта Тамань – объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу через Керченский пролив; открыто грузовое и пассажирское движение поездов по мосту через р. Ахтубу на км 1 485 участка Аксарайская – Трусово Приволжской железной дороги.

Суммарная провозная способность участков к морским портам Азово-Черноморского бассейна составила 125,1 млн тонн. При этом суммарная провозная способность участков на подходах к Саратовскому узлу Приволжской железной дороги составила 75,6 млн тонн.

В 2021 году введено в эксплуатацию 82,4 км главных вторых путей, в том числе открыто движение по вторым главным путям на перегонах Горнополянский – Канальная (24 км), Выселки – Козырьки (12,6 км), Тихорецкая – Газырь (17 км), Газырь – Бурсак (6,25 км), Бурсак – Выселки (22,5 км). Таким образом, полностью завершено строительство двухпутного хода на всем участке Котельниковского хода (от станции им. М. Горький до Разъезда 9 км с обходом Краснодарского железнодорожного узла) на протяжении 581,5 км. Продолжаются работы по реконструкции станций Тимашевская, Тихорецкая, М. Горького, Волжский (Трубная), необходимые к вводу до реализации обхода Саратовского железнодорожного узла.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» реализуются проекты: «Создание сухогрузного района морского порта Тамань (объекты федеральной собственности) (мыс Тузла, Таманский полуостров, Краснодарский край)» и «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)».

В части федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» в 2021 году продолжалось развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами (во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 10.04.2019 № Пр-623 ОАО «РЖД» в 2020 году приступило к разработке проектной документации для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург, целевых показателей на 2021 год не предусмотрено).

В рамках реализации мероприятий Программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с учетом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2019–2024 годов в 2021 году завершена реконструкция остановочных пунктов Баковка (D1), Внуково (D4), Кокошкино (D4), Матвеевская (D4) и пассажирской инфраструктуры на станции Апрелевка (D4), открыты новые остановочные пункты Щукинская (D2) и Аминьевская (D4), открыт терминал «Черкизово» Восточного вокзального комплекса на станции Локомотив МЦК.

В рамках реализации проектов указанной программы в 2021 году продолжались работы:

- по развитию железнодорожной инфраструктуры на Киевском и Горьковском направлениях Московской железной дороги, а также по строительству соединительной ветви между Киевским и Смоленским направлениями Московской железной дороги;
- по строительству II главного пути на участке Реутово-Балашиха;
- по строительству III и IV главных путей на участках Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская и Москва-Пассажирская-Курская – Карачарово;
- по строительству железнодорожной линии к северному терминалу международного аэропорта Шереметьево;
- по строительству железнодорожной инфраструктуры на участках Наугольный – Желтиково, Желтиково – Костино, Костино – Иванцево Большой Московской окружной железной дороги.

В рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта» реализуется инвестиционный проект «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги». По итогам реализации проекта в 2021 году введены в эксплуатацию 32,85 км дополнительных главных и 1,63 км станционных путей. Обеспечено выполнение целевых показателей реализации инвестиционного проекта по увеличению пропускной способности участка Междуреченск – Тайшет, по объектам проекта открыто рабочее движение.

Развитие сети автомобильных дорог федерального значения

В 2021 году по данным формы ФСН С-1 сданы в эксплуатацию после строительства и реконструкции участки автомобильных дорог общего пользования федерального значения протяженностью 420,8 км, регионального значения – 922 км.

В рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» по итогам 2021 года Росавтодором введено в эксплуатацию 153 км законченных строительством и реконструкцией автомобильных дорог общего пользования федерального значения. В составе введенных в эксплуатацию участков построены и реконструированы искусственные сооружения общей длиной 2941,7 пог. м.

В 2021 году государственной компанией «Автодор» обеспечено строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 110,9 км, а также 26,1 км объектов комплексного обустройства.

Следует отметить наиболее значимые мероприятия, завершённые в 2021 году в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети»:

- строительство пускового комплекса № 1 Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области;
- реконструкция автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск км 275 – км 287, Тульская область (досрочный ввод в эксплуатацию);
- реконструкция автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-1 «Беларусь» Москва – граница с Республикой Белоруссия км 44 – км 66, Московская область;
- строительство обхода г. Мариинска, автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск, Кемеровская область;
- обход железнодорожной станции Сенная на автомобильной дороге Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Саратовская область;
- реконструкция моста через р. Ардон на км 33+500 автомобильной дороги Владикавказ – Алагир, Республика Северная Осетия-Алания;
- реконструкция автомобильной дороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск на участке км 36 – км 46, Ставропольский край.

Также в 2021 году введен в эксплуатацию мост через р. Вейна на км 33+402 автодороги А-108 «Московское большое кольцо» Дмитров – Сергиев Посад – Орехово-Зуево – Воскресенск – Михнево – Балабаново – Руза – Клин – Дмитров (Минско – Волоколамское шоссе), Московская область.

Завершены первые этапы автодороги М-5 «Урал» (Московская область, 3,77 км) – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 19 – км 28+000 и от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке обхода п. Октябрьский с мостом через реку Москва км 28 – км 37 (Московская область, 1,23 км).

В 2021 году завершены работы по капитальному ремонту на объектах А-181 – подъезд к многостороннему автомобильному пункту пропуска «Светогорск» (км 10+400 – км 24+850), мост через р. Вуоксу (км 36+993), участок км 40+900 – км 48+808 и мост через р. Унтернису (км 47+313).

На объекте М-10, км 593+600 – км 626+000, право (2019–2021), участок км 593+600 – км 626+000, лево (2020–2022) ввели досрочно;

В рамках строительства и реконструкции введено 37,8 км федеральных дорог, в том числе А-180, км 31+440 – км 54+365 (2014–2022) ввели 7,5 км, А-181, км 65 – км 100 (2017–2023) ввели 14,7 км и Р-21, км 51+500 – км 68+000 (2015–2023) ввели 15,6 км.

Закончен ремонт автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-114, км 427+889 – мост через р. Астрачу (2020–2021).

Открыт участок трассы Астрахань – Махачкала, протяженностью 96,5 км, Республика Калмыкия. Благодаря этому событию, время в пути между городами Астрахань и Махачкала сократилось в полтора раза. Трасса соединила регионы юга России с портовой экономической зоной Астраханской области.

Открыт мост через р. Ардон, протяженностью 1,5 км, Республика Северная Осетия – Алания, и соединен с Транскавказской магистралью. Переезд с транспортной развязкой открыл путь к югоосетинской границе.

Открыт участок трассы А-181 «Скандинавия», протяженностью 15 км, Ленинградская область, который ведет к морским портам Приморска и Выборга. Проведено расширение дороги с 2 до 6 полос, что позволило увеличить скорость движения и добиться пропускной способности до 100 тыс. автомобилей в сутки.

В 2021 году продолжалась реализация проекта по строительству автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 810 км, которая обеспечит бессветофорное транспортное сообщение по 4 и более полосам движения от г. Санкт-Петербурга до г. Казани с учетом использования автомобильной дороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Готовность автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань по итогам 2021 года составила 30 %.

Организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства (далее – ГЧП)

В 2021 году обеспечено строительство 49,5 км автомобильных дорог федерального значения на условиях ГЧП.

В рамках заключенных государственной компанией «Автодор» инвестиционных соглашений на принципах ГЧП введен в эксплуатацию пусковой комплекс № 1 Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

Кроме того, в 2021 году на принципах ГЧП уполномоченными органами исполнительной власти Самарской области продолжалась реализация проекта по строительству обхода г. Тольятти протяженностью 99,3 км.

Обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения

В 2021 году протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 48 710,3 км.

Плановое значение (51 238 км) не достигнуто в связи с увеличением протяженности федеральной сети за счет приема в 2021 году в федеральную собственность 3 398,9 км автомобильных дорог различных форм собственности и формирования новых автомобильных дорог, в том числе А-291 «Таврида» Керчь – Симферополь – Севастополь на территории Республики Крым, А-393 Южно-Сахалинск – Оха на территории Сахалинской области, А-123 Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово на территории Архангельской, Вологодской областей и Республики Коми, Р-229 Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград на территории Самарской, Саратовской и Волгоградской областей, обхода города Оренбурга, подъездов к г. Петрозаводску, аэропорту г. Читы.

Протяженность платных федеральных дорог составила 1 871 км, региональных – 226 км.

На автомобильных дорогах федерального значения, находящихся в управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, в 2021 году завершены работы по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог федерального значения на участках общей протяженностью 6 067 км.

Государственной компанией «Автодор» в 2021 году объем работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог федерального значения составил 400,6 км.

Содействие развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения

В 2021 году обеспечено строительство и реконструкция 346 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения.

Содействие развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения осуществлялось в 2021 году в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» и федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» НП «БКД».

Протяженность введенных в эксплуатацию участков автомобильных дорог в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» составила 236 км, в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» – 110 км.

В рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2021 году за счет субсидий из федерального бюджета осуществлялось строительство автомобильных дорог в Амурской области, Приморском крае и Чукотском автономном округе, введены в эксплуатацию 3 участка автодороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь (Чукотский автономный округ) общей протяженностью 32,8 км, что будет содействовать ускорению социально-экономического развития северных территорий Дальневосточного федерального округа.

За счет иных межбюджетных трансфертов, предоставленных субъектам Российской Федерации в рамках ведомственной целевой программы, по информации администраций субъектов Российской Федерации, приведено в нормативное техническое состояние 2 297,4 км дорог, осуществлены строительство и реконструкция участков автомобильных дорог общей протяженностью 236 км, в том числе наиболее крупными и значимыми объектами являлись:

- строительство второго этапа второго пускового комплекса первой очереди строительства мостового перехода через р. Волга в г. Ульяновске протяженностью 3,9 км;
- строительство мостового перехода через р. Пучевеем на 673 км автомобильной дороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь протяженностью 3,8 км с мостом длиной 261,85 пог. м на территории Чукотского автономного округа;
- реконструкция участков автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково общей протяженностью 26,9 км на территории Камчатского края;
- реконструкция участков автомобильной дороги Палатка – Кулу – Нексикан от км 79+456 до км 94+456 протяженностью 19,8 км в Магаданской области;
- реконструкция участка подъезда к с. Териберка от км 0 до км 10 протяженностью 10 км в Мурманской области;
- реконструкция участка автомобильной дороги Орел – Ефремов от км 129+385 до км 143+114 протяженностью 13,81 км в Орловской области;
- строительство участка автомобильной дороги г. Нарьян-Мар – г. Усинск от км 103+639 до км 126+939 протяженностью 16,6 км в Ненецком автономном округе;
- участок реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян от км 271 до км 291 протяженностью 20,5 км в Республике Бурятия.

Приведение в нормативное состояние сети региональных и местных дорог повышает транспортную доступность малых и средних городов, сельских территорий, что, в свою очередь, способствует в том числе возрастанию экономической связанности указанных городов и территорий с центрами экономического роста. Развитие транспортной инфраструктуры на геостратегических территориях Российской Федерации обеспечивает устойчивое круглогодичное транспортное сообщение таких территорий с остальной частью Российской Федерации, а также будет способствовать активизации социально-экономического развития геостратегических территорий Российской Федерации, в том числе приграничному взаимодействию.

В результате реализации федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в 84 субъектах Российской Федерации реализовано более 6600 объектов дорожных работ общей протяженностью более 16 тыс. км, что обеспечило повышение пропускной способности сети и безопасности дорожного движения, улучшение состояния окружающей среды, рост качества жизни населения. Общая площадь восстановленного покрытия составила более 144 млн м². В целях повышения безопасности движения устроено более 473 тыс. пог. м линий искусственного электроосвещения, установлено более 2 100 светофорных объектов, 713 тыс. пог. м барьерных ограждений, 196 тыс. пог. м пешеходных ограждений. В числе завершённых объектов: строительство обхода г. Боброва протяженностью 9,4 км с мостом через р. Битюг длиной 238 пог. м в Воронежской области; строительство транспортной развязки в районе д. Ольгино в Нижегородской области; строительство 1 этапа обхода г. Рузаевка протяженностью 7,5 км в Республике Мордовия; реконструкция мостового перехода через р. Сок и реконструкция участка км 18+330 – км 26+130 автомобильной дороги Тольятти – Ягодное в Самарской области; реконструкция путепровода по пр. Машиностроителей в г. Кургане; реконструкция моста через р. Суру в створе ул. Бакунина в г. Пензе и другие объекты.

Развитие инфраструктуры морского транспорта

В 2021 году реализовывался ряд инвестиционных проектов, в результате которых были увеличены производственные мощности морских портов на 19,1 млн тонн (план – 40,3 млн тонн):

- строительство объектов портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга (12 млн тонн (этап 1 и 2);
- реконструкция гидротехнических сооружений: причала № 34, причала № 35, подходного канала к причалам № 31–35, акватории причала № 34, акватории причала № 35 в морском порту Восточный (0,5 млн тонн);
- строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры морского порта Темрюк (2,1 млн тонн);
- реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек (0,8 млн тонн);
- реконструкция зернового терминала АО «КСК» в порту Новороссийск (3,7 млн тонн).

Недостижение показателя обусловлено не вводом в эксплуатацию объекта «Гаманский терминал навалочных грузов» в связи с выявленными замечаниями в ходе проведения в декабре 2021 г. итоговых проверок со стороны Ростехнадзора и Росприроднадзора. Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию получено 26.01.2022. Прирост производственной мощности объекта составил 25 млн тонн.

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта

В 2021 году в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2002

№ 1800-р, в разделе «Внутренние водные пути федерального значения» увеличена протяженность водного пути на 4 км, в разделе «Внутренние водные пути регионального значения» – на 6,7 км.

Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности, обеспечена на уровне 8,8 %, доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей – на уровне 38,3 %.

Для поддержания установленных гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей проведены дноуглубительные работы в общем объеме 24 386,8 тыс. м³, что на 1 253,3 тыс. м³ больше аналогичного показателя за 2020 год.

На проведение капитального ремонта судоходных гидротехнических сооружений в 2021 году предусмотрено 1,24 млрд рублей.

В 2021 году сократилась протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 473 км. Также следует отметить увеличение пропускной способности на 98 км внутренних водных путях на 1,5 млн тонн.

Также в 2021 году завершены проектно-изыскательские работы по 5 объектам:

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. Плотина № 23;

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна I этап (2 очередь);

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна. Модернизация ремонтно-отстойного пункта Кызылского прорабства;

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна. Модернизация ремонтно-отстойного пункта «Рыбное» на р. Ангара;

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна. Модернизация Симоновских ремонтно-механических мастерских в г. Енисейск.

В части ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» в 2021 году реализовывались комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Беломорско-Балтийском, Обском, Северо-Двинском, Камском, Енисейском бассейнах внутренних водных путей.

В апреле 2021 г. запущен в эксплуатацию гидроузел Белоомут на р. Ока с двухниточным шлюзом, позволивший увеличить пропускную способность данного участка р. Ока на 0,9 млн тонн и вновь обеспечить работу круизного флота.

В мае 2021 г. осуществлена приемка работ подготовительного периода инвестиционного проекта «Багаевского гидроузла на р. Дон», в ноябре 2021 г. получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта

В 2021 году в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» завершена реконструкция и введены в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры в аэропортах Челябинск (1 этап), Верхневиллюйск, Красноярск (магистральной рулежной дорожки), Жиганск и Саратов, в том числе введены после реконструкции взлетно-посадочные полосы в аэропортах Челябинск, Жиганск, Нерюнгри и Олекминск.

В рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» завершены мероприятия по реконструкции и введены в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры в аэропортах Бомнак, Шереметьево (1 очередь реконструкции), Кольцово (г. Екатеринбург) и Нижний Новгород, в том числе введены в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочные полосы в аэропортах Бомнак и Зей.

В рамках ведомственной целевой программы «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» предоставлены субсидии на обеспечение деятельности семи подведомственных Росавиации федеральных казенных предприятий (ФКП «Аэропорты Севера», ФКП «Аэропорты Камчатки», ФКП «Аэропорты Чукотки», ФКП «Аэропорты Красноярья», ФКП «Аэропорт Амдерма», ФКП «Аэропорт Кызыл», ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»). Количество самолето-вылетов из аэропортов, включенных в состав ФКП, в 2021 году составило 38,98 тыс. единиц.

Формирование сети ТЛЦ

В рамках принятого в 2020 году Правительством Российской Федерации решения о корректировке КПМИ федеральный проект «ТЛЦ» с 01.01.2021 исключен из его состава.

С учетом данного решения в 2021 году проведена работа по его реформатированию в ВП «ТЛЦ», в составе ГП «РТС».

Результатом данной работы стало утверждение паспорта ВП «ТЛЦ» согласованного с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, субъектами Российской Федерации и инвесторами.

В рамках реализации ВП «ТЛЦ» с целью повышения конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг в 2021 году введены в эксплуатацию объекты транспортно-логистической инфраструктуры первого пускового комплекса ТЛЦ «Белый Раст», расположенного в Московской области, мощность введенных в эксплуатацию объектов составила 2,2 млн тонн в год.

Суммарная мощность введенных в эксплуатацию узловых грузовых ТЛЦ составила 9 млн тонн (нарастающим итогом с 2019 года).

С учетом поступивших в 2021 году от инвесторов предложений скорректирована Генеральная схема развития сети ТЛЦ в частности локация формирования ТЛЦ в Приморском крае. Введен в эксплуатацию первый этап ТЛЦ «Калининград».

Обеспечение потребности в перевозках пассажиров железнодорожным транспортом

В 2021 году обеспечена транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте на уровне 712,9 пасс.-км на 1 жителя. Существенное влияние на значение показателя оказало введение субъектами Российской Федерации ограничений, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19.

В 2021 году в дальнем следовании отправлено 91,9 млн человек, в том числе в регулируемом государственном секторе 49,5 млн человек, объем транспортной работы в пригородном сообщении составил 1361 млн ваг.-км.

В пригородном сообщении перевезено 961,6 млн человек. При этом пассажиропоток в пригородном железнодорожном сообщении Центрального транспортного узла составил 706,9 млн пассажиров в год.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» в 2021 году завершены реконструкция остановочных пунктов Баковка, Внуково, Кокошкино, пассажирской инфраструктуры на станции Апрелевка, остановочного пункта Матвеевская, строительство II главного пути Реутово – Балашиха, терминала Черкизово Восточного вокзального комплекса, остановочного пункта Щукинская, а также открыт новый остановочный пункт Аминьевская.

В 2021 году пассажирооборот железнодорожного транспорта Российской Федерации составил 103,44 тыс. пасс.-км (в сравнении с уровнем значений пассажирооборота 2019 года – 133,5 тыс. пасс.-км, 2020 год – 78,13 тыс. пасс.-км).

С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2021 году продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта на компенсацию части потерь в доходах, возникающих в результате предоставления гражданам государственной помощи в виде бесплатного проезда в пригородном сообщении.

Обеспечение потребности в перевозках пассажиров воздушным транспортом

В 2021 году обеспечена авиационная подвижность населения на уровне 0,76 полета на 1 человека в год; объем пассажирских перевозок по маршрутам, минуя г. Москву, составил 29,8 млн пассажиров; количество субсидированных региональных регулярных авиационных рейсов (выполняемых не менее, чем по 175 маршрутам внутренних воздушных линий) составило 47 213 единиц (план – 46 445 единиц); доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов составила 46,3 % (план – 44 %).

Для обеспечения доступности авиаперевозок в 2021 году действовали четыре программы государственной поддержки:

– Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 02.03.2018 № 215.

– Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242.

– Правила предоставления в 2021 году субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 13.07.2021 № 1172.

– Правила предоставления в 2021 году субсидий из федерального бюджета организациям на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на осуществление семейных поездок пассажиров воздушным транспортом в целях повышения конкурентоспособности внутреннего туристического продукта, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 14.07.2021 № 1176.

Всего на субсидирование воздушных перевозок на конец 2021 года было выделено 21 240,3 млн рублей. В рамках всех программ субсидирования по итогам 2021 года перевезено 4,406 млн пассажиров.

На льготные перевозки по 20 социально значимым маршрутам внутри Дальневосточного федерального округа из федерального бюджета выделено в 2021 году 1,23 млрд рублей.

Первые рейсы в рамках единой дальневосточной авиакомпании были осуществлены 26.07.2021 по новым маршрутам Хабаровск – Шахтерск и Южно-Сахалинск – Петропавловск-Камчатский. Запущены новые рейсы из Комсомольска-на-Амуре в Южно-Сахалинск, Благовещенск и Красноярск, из Николаевска-на-Амуре во Владивосток. Кроме того, открыт авиамаршрут Советская Гавань – Южно-Сахалинск. Все новые маршруты включены в перечень 20 социально значимых маршрутов, субсидируемых из федерального бюджета в 2021 году.

В 2021 году осуществлено 1,52 тыс. самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой.

Программа субсидирования аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, осуществлялась в соответствии с положениями постановления Правительства Российской Федерации от 09.02.2018 № 135 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Данная мера государственной поддержки направлена на сдерживание роста тарифов на аэропортовые услуги в аэропортах, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, путем предоставления субсидии, направленной на частичную компенсацию убытков, связанных с оказанием аэропортовых услуг по обеспечению посадки и вылета воздушных судов по сниженной ставке в размере 820 рублей за тонну максимальной взлетной массы.

В целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий, созданных на базе аэропортов регионального и местного значения. Субсидии предоставляются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 02.09.2020 № 1339 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

Реализация данного мероприятия направлена на решение проблемы обеспечения финансирования предприятий аэропортовой деятельности, находящихся в регионах, удаленных от основных авиатранспортных потоков, многие из которых характеризуются суровыми климатическими условиями, низкой плотностью населения и расположены в регионах Крайнего Севера и Арктической зоне Российской Федерации.

Указанные предприятия расположены в таких районах, где авиация является безальтернативным видом транспорта, обеспечивающим связность территории страны. В настоящее время в составе 7 ФКП («Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорт Кызыл») государство обеспечивает текущее содержание и развитие 81 местного аэропорта и посадочных площадок, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Объем предоставленных субсидий в 2021 году составил 4,13 млрд рублей (100 % от плана).

В 2021 году основными результатами деятельности казенных предприятий аэропортового профиля являлись:

- сохранение и развитие сети аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок, включая приведение большинства аэропортов в соответствие сертификационным требованиям;
- сохранение безальтернативного (в большинстве случаев) круглогодичного транспортного сообщения в населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, обеспечивающего реализацию конституционных прав граждан на свободу перемещения;
- сдерживание роста величины ставок сборов и тарифов на относительно низком уровне, что благоприятно отражается на транспортной доступности регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока и тормозит рост расходов региональных бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на субсидирование авиакомпаний, выполняющих социально значимые перевозки в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Обеспечение возможности перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении на территории субъектов Российской Федерации

В соответствии с ведомственной целевой программой «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации ГП «РТС», утвержденной Минтрансом России 16.06.2020, в 2021 году обеспечена возможность перевозки пассажиров по 36 маршрутам в прямом смешанном сообщении на территориях субъектов Российской Федерации, в том числе по 5 маршрутам с территории Краснодарского края на территорию Республики Абхазия и в обратном направлении. В результате данной деятельности в 2021 году перевезен 4 321 пассажир.

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

В 2021 году доля участия российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов составила 44,1 %.

Целевой индикатор по доле участия российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов (45 %) не достигнут в 2021 году из-за уменьшения общего объема международных автомобильных перевозок грузов России, который в 2021 году составил 34,3 млн тонн и по сравнению с 2020 годом сократился на 1,7 %.

Снижение объемов международных автомобильных перевозок связано с вводимыми в различных странах ограничениями, вызванными пандемией COVID-19. Падение объема автомобильных перевозок в отдельные периоды 2021 года достигало 20 %.

Российский рынок международных автомобильных грузовых перевозок – один из самых грузоемких на европейском пространстве, оценивается в 7 млрд долларов США.

Активная часть отечественных международных автоперевозчиков, работающих в постоянном режиме, в среднем составляет 4,5 тыс. компаний, обладающих 50 тыс. ТС. Удостоверения допуска к международным автомобильным перевозкам имеют 19,8 тыс. российских транспортных компаний (юридические лица и индивидуальные предприниматели), использующих на международных автомобильных перевозках ТС, на которые выданы карточки допуска в количестве 157,7 тыс. штук.

Крупные предприятия, обладающие автопарком свыше 20 единиц, занимают менее 20 % в общем количестве перевозчиков. Основу (свыше 80 %) составляет малый и средний бизнес – компании с парком не более 20 автомобилей.

В настоящее время между Российской Федерацией и другими странами действуют 55 соглашений о международном автомобильном сообщении.

Количество полученных для российских перевозчиков разрешений в 2021 году составило 1666 тыс. штук (прирост на 5,31 % к уровню 2020 года, в 2020 году количество таких разрешений составляло 1582 тыс. штук).

В 2021 году в удаленном формате подписано Соглашение между Минтрансом России и Министерством транспорта Китайской Народной Республики о международных автомобильных перевозках опасных грузов. Соглашение позволит начать осуществление перевозок опасных грузов автомобильным транспортом между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Повышение конкурентоспособности МТК и комплексное развитие крупных транспортных узлов

С целью развития и повышения эффективности использования МТК, проходящих по территории Российской Федерации, Минтрансом России реализуются следующие проекты сотрудничества в части формирования наиболее удобных транспортных, в том числе транзитных, маршрутов, а также развитие МТК.

В рамках реализации Стратегических направлений развития Евразийской экономической интеграции в контексте формирования Большого Евразийского пространства с учетом сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь», также известного как Экономический пояс Шелкового пути, необходимо выделить следующие международные транспортные маршруты:

В рамках деятельности по международному транспортному маршруту «Европа-Западный Китай» (страны Европейского союза – Белоруссия/Калининград/Санкт-Петербург – Центральная Россия – Казахстан – Западный Китай) ведется работа по развитию инфраструктуры, в частности предусмотрена реализация мероприятий по строительству новых автомобильных дорог.

В рамках деятельности по развитию МТК «Север-Юг» (Западный маршрут: страны Европейского союза – Белоруссия/Калининград/Санкт-Петербург – Центральная Россия – Азербайджан – Иран – Индия/Ирак/Пакистан, Транскаспийский маршрут: страны Европейского союза – Белоруссия/Калининград/Санкт-Петербург – Центральная Россия – каспийские порты – Иран/Туркмения – Индия/Ирак/Пакистан/Центральная Азия, Восточный маршрут: страны Европейского союза – Белоруссия/Калининград/Санкт-Петербург – Центральная Россия – Казахстан – Туркмения – Центральная Азия/Иран) ведется работа по проекту разблокировки экономических и транспортных связей в регионе, а также по развитию транзитного потенциала МТК «Север-Юг».

Сокращение сроков оформления на границе и упрощение процедур доступа на рынок продукции значительно повысят интерес грузоотправителей, что, в свою очередь, станет стимулом для инвесторов. Планируется, что работа по данному направлению будет проводиться в рамках Соглашения между ЕАЭС и Китайской Народной Республикой.

В рамках реализации мероприятий Комплекса мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север-Юг» продолжена разработка проектов транспортно-экономических балансов, проектов концепций и целевых моделей западного и транскаспийского маршрутов МТК «Север-Юг».

В рамках задачи по цифровизации транспортных коридоров и координации организации экспериментальной беспилотной грузовой автомобильной перевозки по мосту через р. Амур между логистическими центрами в районе городов Благовещенск (Россия) – Хэйхэ (Китай) разработан проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР об осуществлении трансграничного пересечения беспилотными транспортными средствами

государственной границы России и Китая в целях международных перевозок грузов, а также разработан сценарий проведения экспериментальной беспилотной грузовой автомобильной перевозки через пункт пропуска «Кани-Курган».

02.09.2021 в рамках проведения Восточного экономического форума подписан Меморандум «О взаимодействии Сторон в экспериментальной беспилотной грузовой автомобильной перевозке по мосту через р. Амур между логистическими центрами в районе городов Благовещенск (Россия) – Хэйхэ (Китай)».

В рамках организации деятельности Национального центра компетенций проекта по формированию экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС подготовлены проекты нормативных и распорядительных документов для учреждения Национального центра компетенций цифровой повестки ЕАЭС. Также АНО «ДМТК» приняла участие в проведении международных пилотных проектов по внедрению цифровых технологий и сервисов (в том числе электронных транспортных документов) на пространстве ЕАЭС. На плановой основе организовано взаимодействие Дирекции с профильными департаментами ЕЭК.

Осуществлена координация транзитных перевозок нефтепродуктов происхождения Республики Беларусь, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через морские порты Российской Федерации.

На площадке АНО «ДМТК» были организованы рабочие встречи заинтересованных организаций России и Республики Беларусь. Для представителей белорусской стороны организованы ознакомительные визиты на морские терминалы потенциальных исполнителей.

Фактическая перевозка и перевалка нефтепродуктов в рамках соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь за 2021 год составила 2 134 тыс. тонн (плановое значение 1 716 тыс. тонн).

Обустройство и обеспечение функционирования пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

Минтранс России установлен новый воздушный пункт пропуска в аэропорту Магас (Ингушетия), и впервые за последние 6 лет было сокращено количество нефункционирующих пунктов пропуска сразу на 13 пунктов пропуска, расположенных на российско-монгольском участке государственной границы. Таким образом, количество нефункционирующих пунктов пропуска сократилось в 2021 году до 63 пунктов пропуска.

В 2021 году также утверждены нормативы затрат на содержание пунктов пропуска постановлением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 2072 «О нормативах финансовых затрат и правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».

Всего в 2021 году завершена модернизация 9 пунктов пропуска, из них 4 – за счет средств федерального бюджета, 5 – за счет внебюджетных источников финансирования.

Модернизированы за счет внебюджетных источников финансирования 5 объектов: МПП Пассажирский порт Санкт-Петербург, МПП Новороссийск, МПП Туапсе, МПП Усть-Луга, МПП Кавказ.

В течение 2021 года обеспечивалось бесперебойное функционирование 313 пунктов пропуска.

Международное сотрудничество

В рамках развития международного сотрудничества в области транспорта с иностранными государствами и международными организациями в целях дальнейшей реализации транзитного потенциала Российской Федерации

и расширения присутствия отечественных экономических операторов на зарубежных рынках транспортных услуг по итогам 2021 года реализованы следующие мероприятия:

1. Подписаны/одобрены/утверждены 25 международных документов:

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь 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 (19.02.2021, г. Москва);
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о взаимодействии в области обеспечения транспортной безопасности (19.02.2021, г. Москва);
- Протокол 18-го заседания Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства (19.02.2021, г. Москва);
- Соглашение по летной годности между Росавиацией и Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникации Республики Беларусь (16.04.2021, г. Минск);
- Меморандум о взаимопонимании между АО «Российский экспортный центр», АО «РЖД Логистика» и ООО «Uzagrologistics Centers» по вопросу разработки и реализации совместных инициатив по продвижению проекта «Агроэкспресс» в Узбекистане (22.06.2021, г. Москва);
- План первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны (20.08.2021);
- Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Федеральным Советом Швейцарской Конфедерации о международном автомобильном сообщении от 20.10.2014 (15.10.2021);
- Союзная программа по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999 (04.11.2021);
- План мероприятий по реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999;
- Союзная программа по интеграции информационных систем транспортного контроля государственных контролирующих органов (04.11.2021);
- План мероприятий по реализации Союзной программы по интеграции информационных систем транспортного контроля государственных контролирующих органов;
- Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года (12.11.2021);
- Протокол 1-го заседания Рабочей группы по реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999 (16.11.2021, г. Москва);
- Меморандум о сотрудничестве между Обществом «Ассоциация Стивидорных компаний Латвии» и Автономной некоммерческой организацией «Дирекция международных транспортных коридоров» (17.11.2021, г. Москва);
- Соглашение между Минтранс России и Министерством народной власти Боливарианской Республики Венесуэла о признании дипломов членов экипажей воздушных судов (18.11.2021);

- Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве от 23.12.1994 (06.12.2021);
- Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок (10.12.2021);
- Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии о пограничных пунктах пропуска и упрощенном сообщении через российско-монгольскую государственную границу от 10.08.1994 (16.12.2021);
- Меморандум о взаимопонимании между Минтранс России и Министерством развития дорог и транспорта Монголии о сотрудничестве в области транспорта (16.12.2021);
- План совместных действий по развитию автодорожной инфраструктуры международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» и автомобильной дороги «Меридиан» на 2021–2030 годы (20.12.2021, г. Москва);
- Меморандум о взаимопонимании между Минтранс России и Министерством транспорта Республики Узбекистан о развитии сотрудничества в транспортном образовании (декабрь 2021 г.);
- Декларация министров Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (17.12.2021, г. Бангкок);
- Региональная программа действий Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе на 2022–2026 годы (17.12.2021, г. Бангкок);
- Протокол 41-го заседания Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (22.12.2021);
- Перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (26.12.2021, г. Москва).

2. Приняты 3 федеральных закона, определяющие формат участия Российской Федерации в многосторонних международных договорах:

- «О присоединении Российской Федерации к Протоколу, изменяющему Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов» (от 11.06.2021 № 160-ФЗ);
- «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года» (от 06.12.2021 № 395-ФЗ);
- «О заявлении Российской Федерации в связи с реализацией Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)» (от 30.12.2021 № 453-ФЗ).

3. Утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» на финансовое обеспечение деятельности, связанной с организацией экспертно-аналитической и информационной поддержки принятия скоординированных между собой управленческих решений федеральных органов исполнительной власти, институтов развития и бизнеса по развитию и эффективному использованию МТК (постановление Правительства Российской Федерации от 06.04.2021 № 552).

К ключевым мероприятиям международного сотрудничества в сфере транспорта относятся:

1. Заседание Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства (19.02.2021, г. Москва).
2. Переговоры в режиме видеоконференции Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева с Чрезвычайным и Полномочным Послом Федеративной

	<p>Республики Германия в Российской Федерации Гезой Андреасом фон Гайром (24.02.2021).</p> <p>3. Принято председательство Российской Федерации в Совещании высокого уровня Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в 2025 году (17-18 мая 2021 г., г. Вена).</p> <p>4. Заседания Совместной комиссии по обсуждению текущих вопросов, связанных с реализацией Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь 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 от 19.02.2021 (26.05.2021, 16.07.2021, 17.11.2021).</p> <p>5. Саммит министров транспорта Международного транспортного форума «Транспортные инновации для устойчивого развития. Переосмысление мобильности после COVID-19» (26-27 мая 2021 г.).</p> <p>6. Заседание российско-китайской Рабочей группы по изучению возможности организации беспилотного транспортного коридора на направлении МТК «Приморье-2» (23.07.2021).</p> <p>7. Заседание в режиме видеоконференции Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая (27.08.2021).</p> <p>8. Встреча Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева с Премьер-Министром Республики Беларусь Р.А. Головченко (06.10.2021, г. Минск).</p> <p>9. Выступление Минтранса России в режиме видеоконференции на второй Глобальной конференции ООН по устойчивому транспорту (14-16 октября 2021 г., г. Пекин).</p> <p>10. Заседание Совета по МТК координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (10.11.2021).</p> <p>11. Заседание Рабочей группы по реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств – участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999 (16.11.2021, г. Москва).</p> <p>12. «Круглый стол» в рамках совместной проектной деятельности Российской Федерации и ОЭСР на тему «Городское планирование и транспортное поведение». Подготовлен проект итоговых рекомендаций по совершенствованию городского и транспортного планирования (17 – 18 ноября 2021 г.).</p> <p>13. Реализация Плана мероприятий председательства Российской Федерации в Арктическом совете, включая Международный семинар по развитию малой авиации в Арктике (2 – 3 декабря 2021 г., г. Москва).</p> <p>14. Выступление Минтранса России в режиме видеоконференции на четвертой министерской конференции по транспорту Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (14 – 17 декабря 2021 г., г. Бангкок).</p> <p>15. Участие Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева в переговорах Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина с Президентом Монголии У. Хурэлсуха (17.12.2021, г. Москва).</p> <p>16. Заседание в гибридном формате Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (22.12.2021, г. Москва).</p>
2.3.1	<p>Итоги реализации в 2021 году мероприятий, предусмотренных в приложении № 7 к Транспортной стратегии, представлены в приложениях 1, 4.</p>

3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p data-bbox="408 241 1469 309"><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></p> <p data-bbox="352 331 1525 432">В 2021 году несмотря на геополитические риски экономическая ситуация в стране продолжала оставаться стабильной. Российская экономика прошла стадию восстановления и постепенно вышла на траекторию нормального роста.</p> <p data-bbox="352 443 1525 611">Меры поддержки граждан и бизнеса в условиях распространения новой коронавирусной инфекции (прямые гранты субъектам малого и среднего предпринимательства, отсрочки и списания по налоговым, страховым и арендным платежам, программы льготного кредитования и др.) были направлены на максимальное снижение текущих издержек предприятий.</p> <p data-bbox="352 622 1525 790">Объем валового внутреннего продукта (далее – ВВП) России за 2021 год, по первой оценке, составил в текущих ценах 130795,3 млрд рублей. Индекс физического объема ВВП относительно 2020 года составил 104,7 %, полностью компенсировав снижение на 2,7 % в 2020 году. Индекс-дефлятор ВВП за 2021 год по отношению к ценам 2020 года составил 116,4 %.</p> <p data-bbox="352 801 1525 869">Вклад в восстановление экономики в 2021 году внесли как производственные отрасли, так и отрасли, ориентированные на потребительский спрос.</p> <p data-bbox="352 880 1525 1160">Промышленное производство по итогам 2021 года выросло на 5,3 % (после падения на 2,1 % годом ранее). Вклад в рост внесли как добывающая, так и обрабатывающая промышленность (+4,8 % и +5 % соответственно). При этом добыча полезных ископаемых в целом по итогам года до конца не отыграла снижение 2020 года (-6,5 %), что связано с действующими ограничениями в рамках сделки ОПЕК+. Выпуск обрабатывающей промышленности в течение всего 2021 года уверенно превышал уровни двухлетней давности, а к концу года его рост к аналогичным месяцам 2019 года превысил 10 %.</p> <p data-bbox="352 1171 1525 1384">Объем строительных работ по итогам года вырос на 6 % (после роста в 2020 году на 0,7 %). Грузооборот транспорта по итогам 2021 года увеличился на 3,8 % (2020 год: -1,9 %). Единственной крупной отраслью, которая в 2021 году продемонстрировала спад, стало сельское хозяйство (-0,9 % после +1,3 % в 2020 году). Вместе с тем в конце года отставание от уровней 2020 года сократилось (4 квартал 2021 г.: +6,7 % г/г).</p> <p data-bbox="352 1395 1525 1529">Показатели потребительского спроса в 2021 году продемонстрировали уверенный восстановительный рост. Так, оборот розничной торговли увеличился на 7,3 % (-3,2 % в 2020 году), объем платных услуг населению – на 17,6 % (-14,8 % годом ранее).</p> <p data-bbox="352 1541 1525 1608">Улучшение ситуации на рынке труда оказало поддержку реальным денежным доходам населения, которые, по оценке Росстата, выросли в 2021 году на 3,4 %.</p> <p data-bbox="352 1619 1525 1753">Поддержку внутреннему спросу (как потребительскому, так и инвестиционному) в 2021 году оказывала динамика кредитования. Кредит экономики в декабре вырос на 16,2 % г/г (ноябрь: 15,2 % г/г, 4 квартал 2021 г.: 15,5 %). Продолжился рост корпоративного кредитования (12,7 % г/г в декабре 2021 г.).</p> <p data-bbox="352 1765 1525 2011">Сохранение высокого уровня мировых цен на ключевые товары российского экспорта с начала года (как топливно-энергетические, так и прочие), наряду с увеличением реальных объемов экспорта и умеренным отрицательным сальдо баланса услуг в условиях сохранения ограничений на международные поездки привели к расширению положительного сальдо счета текущих операций (120,3 млрд долларов США в 2021 году по сравнению с 36 млрд долларов США в 2020 году и 65,4 млрд долларов США в 2019 году).</p> <p data-bbox="352 2022 1525 2078">Основной задачей по Цели 1 Транспортной стратегии, направленной на сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, являлось безусловное</p>

выполнение основополагающих документов стратегического планирования транспортной отрасли – Указов № 204 и № 474, Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года (далее – Единый план), а также НП «БКД» и КПМИ, ведомственных проектов, ведомственных целевых программ.

Реализация Цели 1 предусматривает максимальное повышение экономической и социальной эффективности реализуемых транспортных проектов. При этом важна 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 транспортная связанность территорий, надежность и безопасность, доступность и качество 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 ГП «РТС» в 2021 году.

Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта за 2021 год составил 1690,2 млрд рублей (99,42 % от предусмотренного объема на 2021 год), в том числе в рамках финансирования ГП «РТС» 1639,6 млрд рублей (99,44 % от предусмотренного лимита на 2021 год), что составляет 97,01 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в отчетном периоде 2021 года.

Среди факторов, оказавших позитивное влияние на реализацию Цели 1 Транспортной стратегии в 2021 году, отмечаются следующие:

- продолжение реализации НП «БКД» и КПМИ. Это оказало существенное положительное влияние на развитие и повышение качества транспортной инфраструктуры, повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации, в том числе на темпы приведения в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования и развитие дорожной сети, на рост показателей состояния и уровня перегрузки автомобильных дорог городских агломераций, на другие индикаторы Транспортной стратегии;

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

В сфере развития и совершенствования состояния автомобильных дорог Российской Федерации в 2021 году в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» на федеральных автомобильных дорогах по завершении строительства и реконструкции Росавтодором осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью в 153 км. В составе введенных в эксплуатацию участков построены и реконструированы искусственные сооружения общей длиной 2 941,7 пог. м.

В 2021 году государственной компанией «Автодор» обеспечено строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 110,9 км, а также 26,1 км объектов комплексного обустройства.

На территории Московского транспортного узла в Московской области в 2021 году построены и реконструированы участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 5,9 км с искусственными сооружениями общей длиной 496,5 пог. м, в том числе открыто рабочее движение по 1 очереди мостового перехода через р. Москва длиной 345,5 пог. м при строительстве обхода п. Октябрьский на автомобильной дороге М-5 «Урал», введен в эксплуатацию мост через р. Вейна на автомобильной дороге А-108 «Московское большое кольцо» длиной 151 пог. м.

Это позволило повысить безопасность движения по дорожной сети, увеличить скорость доставки грузов и пассажиров.

На территории Санкт-Петербургского транспортного узла в Ленинградской области введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 37,8 км с искусственными сооружениями общей длиной 511,9 пог. м, в том числе этапы реконструкции автомобильных дорог А-181 «Скандинавия» протяженностью 14,7 км с искусственными сооружениями общей длиной 152,8 пог. м, Р-21 «Кола» протяженностью 15,6 км с искусственными сооружениями общей длиной 359,2 пог. м, А-180 «Нарва» протяженностью 7,5 км.

В Дальневосточном федеральном округе на автомобильной дороге Р-297 «Амур» на территории Еврейской автономной области завершена реконструкция участка протяженностью 8,3 км с искусственными сооружениями общей длиной 141,6 пог. м. Это позволило повысить пропускную способность и безопасность движения, надежность функционирования независимо от времени года и погодных-климатических условий этой важной для экономики страны автомобильной дороги, что будет активно способствовать ускорению социально-экономического развития и повышению качества жизни населения этой приоритетной территории.

На территории Арктической зоны Российской Федерации введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 28,4 км с искусственными сооружениями общей длиной 350,2 пог. м, в том числе этап реконструкции подъезда к г. Северодвинску в Архангельской области, а также участки автомобильной дороги Р-21 «Кола», включая мостовой переход через р. Тулома длиной 190,2 м на территории Мурманской области. Это позволило повысить пропускную способность и безопасность движения, в том числе на направлении МТК «Север – Юг».

В Северо-Кавказском федеральном округе на территории Республики Северная Осетия-Алания и Ставропольского края введены в эксплуатацию участки федеральных автомобильных дорог А-162 Владикавказ – Алагир и А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск общей протяженностью 11,6 км с искусственными сооружениями общей длиной 178,9 пог. м.

В рамках вышеуказанных объемов ввода федеральных автомобильных дорог завершено строительство обхода г. Мариинска на автомобильной дороге Р-255 «Сибирь» протяженностью 19,2 км и искусственными сооружениями общей длиной 395,5 пог. м. в Кемеровской области, построен обход железнодорожной станции Сенная на автомобильной дороге Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград протяженностью 15,3 км в Саратовской области. Создание обходов населенных пунктов позволяет улучшить состояние окружающей среды в населенных пунктах, повысить пропускную способность и безопасность движения на автомобильных дорогах, расположенных на направлениях транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток».

В 2021 году государственной компанией «Автодор» обеспечено строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 110,9 км, в том числе:

объем строительства составил 82,8 км:

– пусковой комплекс № 1 ЦКАД протяженностью 49,5 км (в рамках ГЧП);

– участок км 45+100 – км 66+000 автомобильной дороги М-1 «Беларусь»

протяженностью 33,3 км;

объем реконструкции составил 28,1 км:

– участок км 45+100 – км 66+000 автомобильной дороги М-1 «Беларусь»

протяженностью 13 км;

– участок км 275+400 – км 287+800 автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 12,4 км (досрочно);

– участок км 1517+300 – км 1519+400 автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 2,7 км.

Кроме того, завершены работы по комплексному обустройству на участке км 715 – км 741 автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 26,1 км.

Завершение III этапа строительства Пускового комплекса № 1 ЦКАД протяженностью 25,7 км (ввод в эксплуатацию этапов I, II, III протяженностью 49,5 км) позволило замкнуть ЦКАД общей протяженностью 336,5 км.

В рамках реализации Пускового комплекса №1 ЦКАД построены и введены 4 транспортные развязки, 35 искусственных сооружений, включая 12 мостов, 17 путепроводов, 2 эстакады, 1 экодук, 3 надземных пешеходных перехода, смонтировано 30 тыс. тонн металлоконструкций.

Реконструкция участка км 45+100 – км 66+000 автомобильной дороги М-1 «Беларусь» общей протяженностью 46,3 км (в том числе строительство – 33,3 км; реконструкция – 13 км) позволила 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.

Реконструкция участка км 275+400 – км 287+800 автомобильной дороги М-4 «Дон» протяженностью 12,4 км позволила достигнуть показателей скоростного режима, комфортности и безопасности, предъявляемых к современным скоростным автомобильным дорогам.

В результате передачи А-107 протяженность автодорог, находящихся в доверительном управлении государственной компании «Автодор», на 31.12.2021 составила 4 042,9 км.

В 2021 году введены в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения общей протяженностью 922 км.

В рамках НП «БКД» в 2021 году в субъектах Российской Федерации обеспечено выполнение дорожных работ на более чем 6600 объектов общей протяженностью более 16 тыс. км.

В числе завершенных объектов в рамках данного национального проекта:

– строительство обхода г. Боброва протяженностью 9,4 км с мостом через р. Битюг длиной 238 пог. м в Воронежской области;

– строительство транспортной развязки в районе д. Ольгино в Нижегородской области;

– строительство I этапа обхода г. Рузаевка протяженностью 7,5 км в Республике Мордовия;

– реконструкция мостового перехода через реку Сок и реконструкция участка км 18+330 – км 26+130 автомобильной дороги Тольятти – Ягодное в Самарской области;

– реконструкция путепровода по пр. Машиностроителей в г. Кургане;

– реконструкция моста через р. Суру в створе ул. Бакунина в г. Пензе и другие объекты.

В рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2021 году за счет субсидий из федерального бюджета осуществлялось строительство автомобильных дорог в Амурской области, Приморском крае и Чукотском автономном округе, введены в эксплуатацию 3 участка автодороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь (Чукотский автономный округ) общей протяженностью 32,8 км, что будет содействовать ускорению социально-

экономического развития северных территорий Дальневосточного федерального округа.

За счет иных межбюджетных трансфертов, предоставленных субъектам Российской Федерации в рамках указанной ведомственной целевой программы, в 2021 году завершены строительство и реконструкция объектов общей протяженностью 236 км, в том числе наиболее крупными и значимыми объектами являлись:

- строительство второго этапа второго пускового комплекса первой очереди строительства мостового перехода через р. Волга в г. Ульяновске протяженностью 3,9 км;
- реконструкция участков автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково общей протяженностью 26,9 км на территории Камчатского края;
- реконструкция участков автомобильной дороги Палатка – Кулу – Нексикан от км 79+456 до км 94+456 протяженностью 19,8 км в Магаданской области;
- реконструкция участка подъезда к с. Териберка от км 0 до км 10 протяженностью 10 км в Мурманской области;
- реконструкция участка автомобильной дороги Орел – Ефремов от км 129+385 до км 143+114 протяженностью 13,81 км в Орловской области;
- строительство участка автомобильной дороги г. Нарьян-Мар – г. Усинск от км 103+639 до км 126+939 протяженностью 16,6 км в Ненецком автономном округе;
- участок реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян от км 271 до км 291 протяженностью 20,5 км в Республике Бурятия.

В рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в 2021 году продолжено внедрение ИТС в городских агломерациях на территории 22 субъектов Российской Федерации, а также начато внедрение таких систем на территории еще 2 субъектов Российской Федерации.

В рамках ведомственной целевой программы «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения» на федеральных автомобильных дорогах после капитального ремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 6 468 км, в том числе после капитального ремонта – 1 491 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностной обработки – 4 977 км.

В соответствии с Единым планом мероприятия в сфере транспорта предусмотрены в рамках достижения национальных целей развития «Комфортная и безопасная среда для жизни» и «Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство».

Достижению национальной цели развития «Комфортная и безопасная среда для жизни» активно способствует реализация предусмотренного Единым планом комплекса мероприятий 3.3 «Обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 %». В 2021 году доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, достигла 75,29 % (+4,98 % к уровню 2020 года), доля протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям (индикатор 1.11.2), достигла 47,78 % (+1,36 % к уровню прошлого года). Вместе с тем в рамках цели 3 Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач Минтранса России протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, обеспечена на уровне 76 % от общей протяженности автомобильных дорог федерального значения (индикатор 1.11.1) (-3,55 % к уровню

2020 года) с учетом Плана приема-передачи автомобильных дорог из одной формы собственности в другую, а также с учетом дефицита в отчетный период на доведение объемов по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения до 100 % норматива.

При этом в 2021 году доля протяженности автодорог государственной компании «Автодор», соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 86,4 % (без учета передачи в доверительное управление автомобильной дороги А-107). Доля протяженности автодорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в рамках государственной компании «Автодор» составила 9 %.

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

- негативное влияние последствий распространения коронавирусной инфекции на экономическую устойчивость организаций транспортного комплекса. При этом принятые экономические меры по смягчению последствий пандемии в существенной степени снижают это негативное влияние;

- сохранение сложного положения в привлечении внешних источников финансирования. Для российских компаний транспортной отрасли сохраняется сложность привлекать долгосрочные иностранные кредиты, другие внешние источники 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.

Не достижение заданных значений индикаторов Цели 1 Транспортной стратегии в сфере дорожного хозяйства по объему ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения и реконструированных участков автомобильных дорог 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.

В реконструкции региональных и местных автомобильных дорог недостижение 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 НП «БКД» 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 дорог, 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 и КПМИ.

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 коронавирусной инфекции 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) 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, 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 Транспортной стратегии и ГП «РТС», как:

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

- 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 государственных программ Российской Федерации;

- 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;

- введение персональной ответственности за достижение целей и показателей проектов;

- анализ и использование лучшего отечественного и зарубежного опыта;

- 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.

На железнодорожном транспорте в 2021 году продолжалась реализация федеральных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры,

направленных на достижение национальной цели развития «Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство».

По данным формы ФСН Росстата С-1 введено в эксплуатацию 20,4 км новых железнодорожных линий.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» в 2021 году построено 122,3 км путей, из них 70,3 км главных и 52 км станционных путей.

Завершено строительство нового Байкальского тоннеля общей протяженностью 6,7 км и двухпутной вставки на перегоне Дельбичинда – Дабан; завершено строительство второго пути на перегоне Кутыкан – Кувыкта Дальневосточной железной дороги; открыто движение поездов по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск протяженностью 120 км, двухпутных вставках на перегонах Тья – Себеробайкальск, Киренга – Окунайский; завершено строительство мостового перехода четного пути через р. Зею на км 7 817 участка Сквородино – Белогорск Забайкальской железной дороги.

По итогам 2021 года суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей составила 144 млн тонн, что соответствует целевому показателю федерального проекта.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» в 2021 году введено в эксплуатацию 82,4 км главных вторых путей, в том числе открыто движение по вторым главным путям на перегонах Горнополянский – Канальная (24 км), Выселки – Козырьки (12,6 км), Тихорецкая – Газырь (17 км), Газырь – Бурсак (6,25 км), Бурсак – Выселки (22,5 км), открыто грузовое и пассажирское движение поездов по вновь построенному второму пути на участке Горнополянский – Канальная Приволжской железной дороги; открыто грузовое и пассажирское движение поездов по мосту через р. Ахтубу на км 1 485 участка Аксарайская – Трусово Приволжской железной дороги. Таким образом, полностью завершено строительство двухпутного хода на всем участке Котельниковского хода (от станции им. М. Горький до Разъезда 9 км с обходом Краснодарского железнодорожного узла) на протяжении 581,5 км.

Кроме того, завершен первый этап создания сухогрузного района морского порта Тамань – объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу через Керченский пролив.

В результате реализации мероприятий данного федерального проекта суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в 2021 году увеличена до 125,1 млн тонн.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» в 2021 году введено 42,6 км станционных путей: завершено строительство железнодорожных путей на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Восточная – Лужская-Генеральная; завершена реконструкция 6 тяговых подстанций: Ацвеж, Шабалино, Поназырево, Уйта, км 75, Новый Быт; введены в эксплуатацию разъезды км 50 и Турышкино на участке Посадниково – Мга.

По итогам 2021 года суммарная провозная способность участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна составила 145,6 млн тонн, что соответствует целевому показателю федерального проекта.

В рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» в 2021 году завершены работы по: реконструкции остановочных пунктов Баковка Д1, Внуково, Кокошкино, Матвеевская и ст. Апрелька Киевского направления; строительству новых остановочных пунктов

Щукинская D2 и Аминьевская Киевского направления, а также терминала «Черкизово» Восточного вокзального комплекса; строительству II главного пути Реутово – Балашиха.

В рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта» в 2021 году введены в эксплуатацию 32,85 км дополнительных главных и 1,63 км станционных путей. По итогам 2021 года обеспечено выполнение целевых показателей реализации инвестиционного проекта по увеличению пропускной способности участка Междуреченск – Тайшет, по объектам проекта открыто рабочее движение. Работы, не влияющие на движение поездов (сезонные работы, устранение замечаний приемочных комиссий, оформление документов на ввод в постоянную эксплуатацию), будут завершены в 2022 году и не окажут негативного влияния на достижение целевых показателей проекта.

В сфере воздушного транспорта в 2021 году в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» реконструировались 56 аэропортов (в том числе 4 аэропорта, находящиеся в собственности субъектов Российской Федерации (Грозный (аэровокзал), Соловки, Великий Устюг и Чара).

Паспортом федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» в 2021 году предусмотрено достижение результатов по вводу в эксплуатацию после реконструкции 5 аэропортов (Минеральные Воды, Верхневилуйск, Жиганск, Красноярск (МРД), Великий Устюг).

В настоящее время завершена в полном объеме реконструкция 4 аэропортов, которые введены в эксплуатацию.

Завершена реконструкция в аэропортах Верхневилуйск, Красноярск (МРД), Жиганск. Предусмотренный паспортом федерального проекта к вводу в 2021 году аэропорт Минеральные Воды введен в 2020 году.

В аэропорту Великий Устюг строительные-монтажные работы завершены в полном объеме. В связи с выявлением замечаний по результатам итоговой проверки Ростехнадзора и невыполнением до настоящего времени обязательств по их устранению правительством Вологодской области срок ввода в эксплуатацию объекта переносится на 2022 год.

За счет опережающего хода выполнения строительные-монтажных работ завершена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах Жиганск, Нерюнгри, Олекминск.

Всего в 2021 году вновь реконструировано 6 взлетно-посадочных полос.

В рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» завершены мероприятия по реконструкции и введены в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры в аэропортах Шереметьево (1-ая очередь реконструкции), Кольцово (г. Екатеринбург) и Нижний Новгород, в том числе введены в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочные полосы в аэропортах Бомнак и Зея.

В рамках работы по укрупнению центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на базе имевшихся 104 районных центров образовано 14 региональных центров Единой системы. Осуществлен переход с четырехуровневого взаимодействия оперативных органов Единой системы (главный центр Единой системы – зональный центр Единой системы – районный центр Единой системы – аэродромный диспетчерский центр Единой системы) на трехуровневое взаимодействие (главный центр Единой системы – региональный центр Единой системы – аэродромный диспетчерский центр Единой системы) на всей территории Российской Федерации. Это повышает качество планирования и координирования использования воздушного пространства Российской Федерации, снижает нагрузку на центры Единой системы при решении ими задач

по назначению путем автоматизации процессов информационного взаимодействия.

В результате реализации инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры в ходе реализации федерального проекта «Развитие морских портов» КПИИ прирост производственных мощностей российских морских портов в 2021 году составил 19,1 млн тонн.

В 2021 году введены производственные мощности в рамках реализации следующих мероприятий:

- строительство объектов портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга (+12 млн тонн (этап 1 и 2);
- реконструкция гидротехнических сооружений: причала № 34, причала № 35, подходного канала к причалам 31-35, акватории причала № 34, акватории причала № 35 в морском порту Восточный (+0,5 млн тонн);
- строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры морского порта Темрюк (+2,1 млн тонн);
- реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек (+0,8 млн тонн);
- реконструкция зернового терминала АО «КСК» в морском порту Новороссийск (+3,7 млн тонн).

Вместе с тем в 2021 году не введен в эксплуатацию объект «Таманский терминал навалочных грузов» ввиду замечаний Ростехнадзора и Росприроднадзора, что не позволило своевременно получить разрешительную документацию на указанный объект.

По итогам работы 2021 года объем перевалки грузов морскими портами (индикатор 1.12.1) вырос на 1,7 % по сравнению с 2020 годом и составил 835,2 млн тонн.

С целью развития паромного сообщения для обеспечения транспортной доступности Калининградской области в 2021 году завершено строительство инновационного двухтопливного автомобильно-железнодорожного паромы проекта CNF19M «Маршал Рокоссовский».

В сфере внутреннего водного транспорта в рамках реализации ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» в 2021 году реализовывались комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Беломорско-Балтийском, Обском, Северо-Двинском, Камском, Енисейском бассейнах внутренних водных путей.

В апреле 2021 г. после реконструкции введен в эксплуатацию гидроузел Белоомут на р. Ока с двухниточным шлюзом, позволивший увеличить пропускную способность данного участка р. Ока на 0,9 млн тонн и вновь обеспечить работу круизного флота.

В мае 2021 г. осуществлена приемка работ подготовительного периода инвестиционного проекта «Багаевского гидроузла на р. Дон», в ноябре 2021 г. получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

На внутреннем водном транспорте объем перевалки грузов речными портами (индикатор 1.12.2.) в 2021 году вырос на 2,2 % и составил 126,3 млн тонн.

В навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей обслуживалось 101,59 тыс. км внутренних водных путей (индикатор 1.13.), в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов (индикатор 1.13.1) 50,44 тыс. км, (+187,2 км к 2020 году). Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей (индикатор 1.13.2) составляет 38,9 %.

В 2021 году в Перечне внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденном распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2002 № 1800-р, в разделе «Внутренние водные пути федерального значения» увеличена протяженность водного пути на 4 км, а в разделе «Внутренние водные пути регионального значения» на 6,7 км.

В 2021 году сократилась протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 473 км.

Увеличилась пропускная способность на 98 км внутренних водных путей на 1,5 млн тонн. Для поддержания установленных гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей проведены дноуглубительные работы в общем объеме 24 386,8 тыс. м³, что на 1 253,3 тыс. м³ больше, чем за 2020 год.

Технический флот внутреннего водного транспорта пополнился землесосом проекта 3495 «Аркадий Кардаков», промерным судном проекта 3330 «Промерный-9» и обстановочным судном проекта 3052 «Владимир Макаров».

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 наблюдалась адаптация бизнеса и населения к карантинным ограничениям. Набирающая обороты вакцинация способствует восстановлению экономической активности в стране.

Обеспечить дальнейшее восстановление базовых отраслей экономики, в том числе транспортного комплекса, позволили меры поддержки бизнеса и населения, принятые Правительством Российской Федерации.

Промышленное производство по итогам 2021 года выросло на 5,3 %, полностью отыграв падение 2020 года (-2,1 %). При этом в конце 2021 года после окончания восстановительной фазы выпуск промышленности продолжил уверенно расти: на 6,1 % г/г в декабре 2021 г.

Основной вклад в рост промышленного производства по итогам 2021 года внесла обрабатывающая промышленность, выпуск которой увеличился на 5 % после роста на 1,3 % годом ранее. Продолжилось устойчивое расширение выпуска в ключевых несырьевых отраслях: химическом комплексе (+7,1 %), пищевой промышленности (+3,9 %), машиностроении (+9,7 %), деревообработке (+8,7 %), легкой промышленности (+6 %). В декабре 2021 г. выпуск обрабатывающей промышленности вырос на 4,3 % г/г, при этом по отношению к аналогичному месяцу 2019 года рост ускорился до 14,2 %, главным образом за счет улучшения динамики машиностроительного комплекса, химической отрасли и металлургии.

Добыча полезных ископаемых, несмотря на рост на 4,8 % по итогам 2021 года, в целом по году в условиях действия соглашения в рамках ОПЕК+ не преодолела спад 2020 года. Вместе с тем к концу прошлого года по мере планового ослабления ограничений на добычу нефти в рамках сделки ОПЕК+, а также увеличения добычи газа выпуск добывающего комплекса приближается к уровню допандемийного 2019 года.

В 2021 году внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России, 709,9 млрд долларов США (138,6 % к январю – ноябрю 2020 г.), в том числе экспорт – 436,6 млрд долларов США (146,8 %), импорт – 273,3 млрд долларов США (127,3 %). Сальдо торгового баланса оставалось положительным, 163,4 млрд долларов США (в январе – ноябре 2020 г. – положительное, 82,9 млрд долларов США).

Поддержку экономическому росту по-прежнему оказывает динамика кредитования. Оперативные индикаторы инвестиционной активности указывают на сохранение позитивных тенденций. Продолжается уверенный рост

корпоративного и ипотечного кредитования (в 4 квартале 2021 г. на 15,5 % г/г). Инвестиции в основной капитал (по полному кругу организаций) по итогам 2021 года выросли на 7,8 % г/г, к уровням 2-летней давности – на 2,4 %. Основной вклад в рост инвестиций по отношению к 2019 году внесли обрабатывающие производства, строительство и деятельность в области информационных технологий и связи.

При этом весь комплекс ограничений, связанных с пандемией и сложной геополитической ситуацией, а также возможные отложенные негативные эффекты в мировой экономике, как следствие текущего снижения деловой активности в смежных отраслях и неопределенной продолжительности последующего восстановительного периода, вносили риски недостижения в отчетном периоде целевых индикаторов Транспортной стратегии.

Обеспечить дальнейшее восстановление базовых отраслей экономики, в том числе транспортного комплекса, позволили 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 2021 году транспортный комплекс в целом удовлетворял спрос на перевозки пассажиров и грузов.

Объем перевозок грузов транспортом общего пользования в 2021 году составил 7026,6 млн тонн (101,75 % к уровню соответствующего периода 2020 года), грузооборот вырос к аналогичному периоду прошлого года на 4,5 % и составил 3041,5 млрд т-км.

В структуре перевозок грузов транспортным комплексом в отчетном периоде доминировал автомобильный транспорт (78,17 % от общего объема перевозок грузов, -0,09 % к уровню 2020 года), грузооборота – железнодорожный транспорт (86,75 % от общего грузооборота, -0,09 % к уровню 2020 года).

Объем перевозок грузов на сети российских железных дорог за 2021 год вырос к уровню прошлого года на 2,75 % и составил 1403,9 млн тонн, при этом грузооборот увеличился до 2638,6 млрд т-км и превышает на 3,68 % уровень 2020 года, а также на 1,41 % уровень допандемийного 2019 года. Грузооборот на железнодорожном транспорте с учетом порожнего пробега в 2021 году составил 3 320,9 млрд т-км.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2021 году составил 5487,7 млн тонн (101,54 % к соответствующему периоду 2020 года, при этом грузооборот вырос до 285,3 млрд т-км (+4,9 %), что на 3,6 % выше уровня 2019 года.

В соответствии с данными системы взимания платы «Платон» в 2021 году пробег грузового автомобильного транспорта (грузоподъемностью 12 тонн и более) составил 14 956 млн км, что на 2,6 % превышает аналогичный показатель 2020 года. По состоянию на 18.01.2022 в системе «Платон» зарегистрировано более 695 тыс. владельцев транспортных средств с общим автопарком более 1,5 млн грузовых автомобилей.

Морской транспорт играет важную роль в транспортном обеспечении внешнеэкономических связей страны. За 2021 год отправление грузов морским транспортом выросло на 27 % относительно уровня 2019 года и составило 23,24 млн тонн, при этом грузооборот вырос на 1,74 % к уровню 2020 года, на 18,4 % к уровню допандемийного 2019 года и составил 43,24 млрд т-км. Завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом осуществлялся в соответствии с договорами, заключенными между судоходными компаниями и получателями продукции. В 2021 году завезено 8,6 млн тонн грузов (102,2 % к уровню 2020 года).

По данным ФГБУ «Администрация Севморпути», общий объем перевозок в акватории Северного морского пути в 2021 году составил 34 867,9 тыс. тонн, что на 5,7 % больше, чем в 2020 году (32 978,9 тыс. тонн), в том числе транзитных грузов – 2049,7 тыс. тонн, что на 60 % больше, чем в 2020 году (1281 тыс. тонн).

Грузооборот морских портов России за 2021 год вырос на 1,7 % по сравнению с прошлым годом и составил 835,2 млн тонн.

Объем перевалки сухогрузов составил 412,9 млн тонн (+2 %), наливных грузов – 422,3 млн тонн (+1,5 %).

Рост грузооборота сухогрузов обусловлен положительной динамикой перевалки каменного угля на 7,6 %, грузов в контейнерах на 6,1 %, при уменьшении объема перевалки зерна на 15,8 %.

Объем перевалки наливных грузов вырос за счет роста как перевалки сырой нефти на 1,3 %, так и нефтепродуктов на 2,7 %.

Анализ грузооборота морских портов по направлениям показывает, что объемы перевалки выросли по всем направлениям, кроме перевалки в каботажном направлении.

Доля экспортных грузов составляет 79,1 % от общего грузооборота портов, импортных – 4,9 %, транзитных – 7,7 %, каботажных – 8,3 %.

Рассматривая объемы перегрузок грузов в распределении по морским бассейнам, следует отметить, что в 2021 году около 61 % перевалки осуществлялось в Азово-Черноморском (30,7 %) и Балтийском бассейнах (30,3 %). Доля перевалки грузов в Дальневосточном бассейне составила 26,9 %, в Арктическом и Каспийском бассейнах соответственно – 11,3 % и 0,8 %.

Перевалка контейнеров в 2021 году увеличилась на 6,2 % к уровню предыдущего года и составила 5 628,3 тыс. ДФЭ, в том числе количество груженых контейнеров составило 4 503,9 тыс. ДФЭ (+9,3 %), порожних – 1 124,4 тыс. ДФЭ (-4,3 %).

При этом объем перевалки контейнеров в экспортном направлении увеличился на 5,9 % до 2 266,9 тыс. ДФЭ, в импорте на 7,7 % до 2 383,6 тыс. ДФЭ, в транзите в 1,8 раза до 194 тыс. ДФЭ, а в каботаже отмечается снижение на 6,1 % до 783,8 тыс. ДФЭ.

Основной объем перевалки контейнеров осуществляется в портах г. Санкт-Петербург – 2 042,4 тыс. ДФЭ (доля в общем контейнерообороте составляет 36,3 %), Владивосток – 1 259,3 тыс. ДФЭ (доля – 22,4 %), Новороссийск – 835,1 тыс. ДФЭ (доля – 14,8 %).

Объем перевалки внешнеторговых российских грузов в морских портах Балтии, Украины и Финляндии составил 25,5 млн тонн (-14,1 % к уровню 2020 года), в том числе сухогрузов 24,4 млн тонн (-15,7 %), наливных грузов – 1,1 млн тонн (+48,1 %).

Доля объема перевалки российских грузов в направлении портов стран Балтии, Украины и Финляндии составила 3,22 % (в 2020 году этот показатель составлял 22 %). Следует отметить, что доли перевалки российской руды и минеральных удобрений в портах сопредельных стран остаются довольно высокими, составляют 33,8 % и 35,2 % соответственно от общего объема перевалки этих грузов в морских портах.

Общая численность судов морского транспортного флота под российским флагом по состоянию на 31.12.2021 в соответствии с данными системы регистрации судов составила 5 177 единиц суммарным дедвейтом свыше 12 млн тонн. Средний возраст судов составил 31 год.

В Российском международном реестре судов на указанную дату зарегистрировано 1 694 судна суммарным дедвейтом более 7,2 млн тонн. Средний возраст судов, зарегистрированных в Российском морском регистре судоходства, составил 19 лет.

Общая численность транспортных судов внутреннего плавания по состоянию на 31.12.2021 в соответствии с данными Системы регистрации судов составила 22 729 единиц суммарным дедвейтом около 8,9 млн тонн и средним возрастом 42 года.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2021 году составил 110,3 млн тонн (увеличение на 1,2 % по сравнению с 2020 годом – 109 млн тонн). Грузооборот составляет 70,6 млрд т-км (увеличение на 9,9 % по сравнению с 2020 годом – 64,3 млрд т-км).

Основная доля перевозок приходилась на Волжский бассейн, доля которого от общего объема перевозок грузов на внутренних водных путях составила 50,3 %, Московский – 9,6 %, Обский и Обь-Иртышский – 8 %.

Рост грузопотока связан с увеличением строительных грузов и нефтепродуктов.

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 2021 году отправлено 16,9 млн тонн грузов (индикатор 2.7.1), включая коммерческие перевозки, что составляет 96,1 % по сравнению с 2020 годом (17,5 млн тонн), в том числе нефтепродуктов – 1,6 млн тонн, сухогрузов – 13,9 млн тонн (из них каменного угля – 1 млн тонн, лесных грузов в плотках 1,4 млн тонн). Из общего объема завоз жизненно важных грузов по государственному заказу составил 1 444,4 тыс. тонн, в том числе угля – 530,9 тыс. тонн, нефтепродуктов – 516,5 тыс. тонн, прочих грузов 319,8 тыс. тонн, включая продуктовые товары, продукцию производственно-технического назначения, стройматериалы и сельхозпродукцию.

В речных портах за 2021 год объемы погрузочно-разгрузочных работ составили 126,3 млн тонн (рост на 2,2 % к уровню 2020 года – 123,6 млн тонн). Объемы перевалки грузов во внутреннем сообщении составили 117,3 млн тонн (114,7 млн тонн в 2020 году), в международном сообщении – 8,6 млн тонн в 2021 году, 99,9 % по сравнению с 2020 годом.

В 2021 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте увеличился на 25,7 % к уровню 2020 года и составил 1477 тыс. тонн, что выше уровня допандемийного 2019 года на 28,7 %. В структуре перевозок грузов увеличилась доля внутренних перевозок: лидерами отрасли в данном сегменте являются группа компаний «Волга-Днепр», компании Группы «Аэрофлот», авиакомпания «Сибирь».

Объем грузооборота гражданской авиации в отчетном периоде составил 9,19 млн тонн, что на 29,2 % больше соответствующего периода 2020 года и на 24,4 % превышает уровень 2019 года.

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;

- высокие темпы роста стоимости топлива и коммунальных тарифов, опережающие темпы инфляции, которые оказывают сильное влияние на увеличение себестоимости транспортных услуг и тарифов, что приводит к снижению спроса на транспортные перевозки. Дополнительным фактором роста себестоимости транспортных услуг является упразднение субъектами Российской Федерации ранее действовавших налоговых льгот 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, ухудшение его технического состояния;

– некоторое снижение скорости доставки грузовых отправок в 2021 году показывает на влияние технической скорости в грузовом движении с уменьшением на 1 км/ч, участковой скорости на 1,9 км/ч по отношению к этим показателям 2020 года и эксплуатационных возможностей работы железных дорог по доставке грузовых отправок за исключением контейнерных отправок;

– темпы строительства морских и речных грузовых судов не отвечают необходимым потребностям страны в омолаживании и пополнении морского флота современными судами. По состоянию на 31.12.2021 из реестра морских судов исключена 241 единица, из реестра речных судов исключено 286 единиц.

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

– продолжение процесса цифровизации международных автомобильных грузовых перевозок и участие России в этом процессе. Применение электронной накладной на международных автомобильных перевозках 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 повышением эффективности выполнения технологических операций, оказывающих влияние на продолжительность формирования транзитных контейнерных поездов;

– на железных дорогах продолжается работа по обновлению и модернизации парка подвижного состава и выводу из эксплуатации старогодных вагонов. Инвентарный парк вагонов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился на 37479 единиц и пополнился 15947 полувагонами, 2558 крытыми вагонами, 244 рефрижераторными вагонами. При этом средний возраст крытых вагонов сократился к уровню 2020 года на 0,6 лет, вагонов-зерновозов на 1,1 года, средний возраст инвентарного парка электровозов за отчетный период 2021 года составил 23,5 года, что меньше на 0,34 года среднего возраста инвентарного парка электровозов в прошлом году.

– средний возраст инвентарного парка тепловозов составил 24,87 года, что меньше на 0,41 года среднего возраста инвентарного парка тепловозов в прошлом году. Средний возраст локомотивов в 2021 году составил 24,43 года, что на 0,25 года меньше среднего возраста локомотивов по итогу 2020 года.

Сведения 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» объем работ и услуг, выполненных собственными силами организаций транспортного комплекса Российской Федерации, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, за 2021 год составил 8876,42 млрд рублей (131,61 % по сравнению с прошлым годом), что составляет 7,22 % 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 2021 год:

– по организациям железнодорожного транспорта он составил 2677,46 млрд рублей (114,67 % по сравнению с прошлым годом, 30,16 % от общего объема перевозочной деятельности транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 2453,52 млрд рублей (113,1 % к прошлому году, 91,64 % от всех перевозок железнодорожным транспортом), в разрезе междугородних и международных пассажирских перевозок 152,49 млрд рублей (119,02 % по сравнению с прошлым годом), в разрезе пассажирского пригородного сообщения 71,44 млрд рублей (190,71 % по сравнению с прошлым годом);

– по организациям автомобильного транспорта – 829,68 млрд рублей (126,60 % по сравнению с прошлым годом, 9,35 % от общего показателя по транспортному комплексу), в том числе в разрезе грузовых перевозок – 644,57 млрд рублей или 77,69 % от всех перевозок автомобильным транспортом, что составляет 127,68 % к прошлому году, в разрезе пассажирских перевозок: автобусами в городском и пригородном сообщении – 139,54 млрд рублей (16,82 % от всех перевозок автомобильным транспортом против 17,47 % в прошлом году), автобусами в междугородном сообщении – 4,01 млрд рублей (0,48 % от всех перевозок автомобильным транспортом против 0,6 % в прошлом году), автобусами в международном сообщении – 0,2 млрд рублей (0,02 % от всех перевозок автомобильным транспортом против 0,05 % в прошлом году), легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем – 3,42 млрд рублей (0,41 % от всех перевозок автомобильным транспортом против 0,23 % в прошлом году), сухопутным транспортом по заказам – 37,94 млрд рублей (4,57 % от всех перевозок автомобильным транспортом против 4,61 % в прошлом году);

– по организациям электротранспорта – 132,79 млрд рублей (125,98 % по сравнению с прошлым годом, 1,50 % от общего показателя по транспортному комплексу), в том числе в разрезе регулярных перевозок пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении – 16,3 млрд рублей (12,27 % от всех перевозок электротранспортом против 12,16 % в прошлом году), трамваями в городском и пригородном сообщении – 28,45 млрд рублей (21,42 % от всех перевозок электротранспортом против 22,97 % в прошлом году), метрополитеном – 88,04 млрд рублей (66,30 % от всех перевозок электротранспортом против 64,87 % в прошлом году);

– по организациям морского транспорта – 127,06 млрд рублей (115,08 % по сравнению с прошлым годом, 1,43 % от общего объема по транспортному комплексу), при этом объем работ и услуг морского грузового транспорта составил 122,9 млрд рублей (96,72 % против 99,83 % в прошлом году);

– по организациям внутреннего водного транспорта – 96,06 млрд рублей (123 % по сравнению с прошлым годом, 1,08 % от общего объема транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 92,63 млрд рублей (96,43 % от всех перевозок внутренним водным транспортом против 95,9 % в прошлом году);

– по организациям воздушного транспорта – 1477,29 млрд рублей (149,06 % по сравнению с прошлым годом, 16,64 % от общего объема транспортного комплекса). В данном виде деятельности наибольший вес (81,07 % против 77,76 % в прошлом году) приходится на перевозки пассажиров, объем работ и услуг которых составляет 1197,64 млрд рублей.

На вспомогательную транспортную деятельность всего приходится 15,23 % от общего объема работ и услуг транспортного комплекса или 1352,08 млрд рублей, что составляет 179,09 % по сравнению с прошлым годом, в том числе деятельность вспомогательная, связанная с железнодорожным транспортом – 375,57 млрд рублей (27,78 % от всей вспомогательной транспортной деятельности против 26,84 % в прошлом году); деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом – 236,26 млрд рублей (17,47 % от всей вспомогательной транспортной

деятельности против 25,08 % в прошлом году); деятельность вспомогательная, связанная с морским транспортом – 117,09 млрд рублей (8,66 % от всей вспомогательной транспортной деятельности против 13,26 % в прошлом году); деятельность вспомогательная, связанная с внутренним водным транспортом – 6,72 млрд рублей (0,5 % от всей вспомогательной транспортной деятельности против 1,15 % в прошлом году); деятельность вспомогательная, связанная с воздушным транспортом – 616,43 млрд рублей (45,59 % от всей вспомогательной транспортной деятельности против 33,67 % в прошлом году).

Кроме того, по организациям, занимающимся строительством автомобильных и автомагистралей, железных дорог и метро, мостов и тоннелей, портовых сооружений, гидротехнических сооружений, дноочистительных, дноуглубительных и берегоукрепительных работ, а также подводных работ, включая водолазные, объем выполненных работ и услуг за 2021 год составил 1024,8 млрд рублей, что на 25,43 % больше, чем в прошлом году.

Достижение положительного финансового результата деятельности предприятий транспортного комплекса является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешное выполнение Целей 2 и 3 Транспортной стратегии.

Показатели финансового результата деятельности предприятий и объемов инвестиций в основной капитал транспортного комплекса оказывают существенное позитивное влияние на успешное выполнение Целей 2 и 3 Транспортной стратегии. Блок с анализом данных показателей представлен на с. 124.

Несмотря на сохранение ограничительных карантинных мер уровень результатов, достигнутых за 2021 год по Цели 2 Транспортной стратегии, 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 2021 году характеризуется следующими факторами.

«Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте общего пользования» (индикатор 3.1.1.1) возросла за счет увеличения пассажиропотоков на автобусном, таксомоторном и других видах общественного автомобильного транспорта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Рост связан с эффектом низкой базы в 2020 году, когда подвижность населения и объемы пассажирских перевозок были на низких уровнях из-за ограничений, введенных со второй половины марта 2020 г. с целью предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции.

В 2021 году транспортная система уже адаптировалась к работе в условиях пандемии. В экономическом плане пандемия COVID-19 привела к кардинальному сокращению доходов предприятий общественного транспорта от продажи билетов, а также повышению дополнительных издержек, связанных с мерами по дезинфекции и обеспечению социальной дистанции как в салонах транспортных средств, так и на объектах инфраструктуры.

Начавшееся восстановление пассажиропотоков в 2021 году пока не компенсировало спада 2020 года по сравнению с 2019 годом. В частности, объемы автобусных перевозок пассажиров в 2021 году были все еще ниже, чем в 2019 году.

Увеличение транспортной мобильности (подвижности) населения на 1 человека в год на железнодорожном транспорте (индикатор 3.1.2) объясняется возросшим объемом железнодорожных пассажирских перевозок начиная со второго квартала 2021 г. Во-первых, в 2020 году имел эффект низкой базы, связанный с ограничением

поездки во всех видах сообщений из-за начала пандемии. Второй причиной стал рост объемов внутреннего туризма в 2021 году вследствие ограничений на международные поездки, что способствовало увеличению объема перевозок во внутреннем дальнем сообщении.

В то же время, несмотря на положительную динамику, транспортная мобильность (подвижность) населения на железнодорожном транспорте в 2021 году была пока ниже, чем в допандемийном 2019 году (объем железнодорожных перевозок пассажиров в 2021 года был на 11,8 % меньше чем в 2019 году).

Средняя дальность поездки пассажира выросла по сравнению с 2020 годом и составила всего в пассажирском сообщении 98,2 км, в том числе в дальнем следовании – 810,6 км (в 2020 году – всего 89,6 км, в дальнем следовании – 792,9 км), что говорит о постепенном восстановлении дальних сообщений (особенно быстрыми темпами восстанавливались перевозки на направлениях Москва – Санкт-Петербург и Центр – Юг). В то же время средняя дальность поездки пассажира все еще ниже, чем до пандемии (111,4 км в 2019 году), что стало следствием пока закрытых более дальних международных сообщений с большинством стран.

«Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на воздушном транспорте» (индикатор 3.1.3) выросла на фоне низкой базы прошлого года, связанной с вводом эпидемиологических ограничений.

В то же время в 2021 году динамично рос лишь рынок внутренних авиаперевозок, объем международных авиаперевозок (за исключением стран СНГ) восстанавливался медленнее из-за сохраняющихся ограничений в связи с пандемией COVID-19.

В частности, пассажирооборот на внутренних авиалиниях в 2021 году вырос по сравнению с аналогичным периодом 2020 года в 1,58 раз, в том числе на местных авиалиниях – в 1,56 раз. Пассажирооборот на международных авиалиниях со странами дальнего зарубежья стал на 35,6 % больше, чем в 2020 году, со странами СНГ – в 4,7 раза, что было связано с возобновлением трудовой миграции, в первую очередь, с государствами Центральной Азии.

При этом удельный вес внутренних авиалиний в пассажирообороте гражданской авиации в 2021 году сохранился примерно на уровне 2020 года и составил 68,4 %.

«Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на внутреннем водном транспорте» (индикатор 3.1.6) возросла в связи с постепенным восстановлением рынка прогулочного и круизного судоходства по внутренним водным путям начиная со второго квартала 2021 г.

На рынке речных круизов рост спроса на путешествия в 2021 году превысил аналогичные значения не только 2020 года, но и периода до пандемии.

Среди причин резкого спроса на речные круизы – отсутствие возможности воспользоваться выездным туризмом, высокие темпы заболеваемости COVID-19 на традиционных курортах, меры по обеспечению высокой противоэпидемиологической безопасности пассажиров на борту.

«Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на морском транспорте» (индикатор 3.1.7) в 2021 году также возросла из-за эффекта низкой базы прошлого года. Произошло восстановление пассажиропотоков на ряде морских маршрутов, в первую очередь между портами Азово-Черноморского бассейна, вследствие роста числа туристов в Краснодарском крае и в Республике Крым.

«Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)» (индикатор 3.2) в 2021 году возрос в связи с восстановительным ростом объемов пассажирских перевозок на всех

видах транспорта и, соответственно, удельного веса пассажирооборота в приведенном т-км транспортной системы.

В частности, в 2021 году пассажирооборот транспорта общего пользования возрос относительно аналогичного периода прошлого года на 39,6 %, в то время как рост грузооборота составил 5,3 %. Вместе с тем, показатель гуманитарности транспортной системы в 2021 году пока был существенно ниже чем до пандемии в 2019 году.

«Авиационная подвижность населения (число отправления пассажиров на 1 человека в год)» (индикатор 3.3) в 2021 году имела существенную положительную динамику, что было связано с постепенным снятием эпидемиологических ограничений, а также с восстановительным ростом рынка внутренних авиаперевозок, особенно начиная со второго квартала 2021 г. по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

«Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %» (индикатор 3.5) в 2021 году ускорился из-за эффекта низкой базы 2020 года, когда пригородные железнодорожные перевозки были серьезно ограничены из-за пандемии, вынужденных выходных и режима самоизоляции для ряда групп населения.

Рост пассажиропотока произошел у всех пригородных компаний, возросли также перевозки пассажиров у Аэроэкспресса вследствие роста спроса на внутренние авиаперелеты.

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» в 2021 году увеличилось, что свидетельствует о продолжении обновления парка подвижного состава низкопольными автобусами, троллейбусами и трамваями в российских городах, в том числе в рамках реализации федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», реализуемого в рамках НП «БКД».

Увеличение в 2021 году доли отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в МАУ, в другие аэропорты, не входящие в МАУ, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации (индикатор 3.9) было связано с резким снижением интенсивности международных авиаперелетов через МАУ 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 МАУ были более значительными, чем в региональных аэропортах, вследствие большего удельного веса международных рейсов, которые были полностью отменены из-за пандемии и лишь частично начали восстанавливаться в летний отпускной сезон 2021 года.

«Средний возраст пассажирских вагонов» (индикатор 3.10.1) в 2021 году вырос вследствие обновления подвижного состава. В 2021 году Федеральная пассажирская компания продолжила получать от «Трансмашхолдинга» одноэтажные купейные и плацкартные вагоны, выполненные в виде двухвагонных сцепов, двухэтажные поезда, а также начала получать двухэтажные вагоны «2020», которые выполнены в виде двухвагонных сцепов. Особенности двухэтажного вагона «2020» станут: использование увеличенного габарита подвижного состава, повышающего комфорт проезда пассажира на верхней полке второго этажа за счет увеличения расстояния

от полки до потолка, обновленный интерьер и современный дизайн, тележка с системой пневматического подвешивания кузова (улучшение плавности хода, а, следовательно, и комфорта для пассажиров), система диагностики предотказного состояния нового поколения.

«Средний возраст пассажирского моторвагонного подвижного состава» (индикатор 3.10.2) в 2021 году снизился, что свидетельствует о закупках нового моторвагонного подвижного состава, главным образом для обслуживания линий МЦД.

На МЦК в тестовом режиме был запущен новый более вместительный двухэтажный поезд «Штадлер», который по числу сидячих мест больше на 70 % по сравнению с традиционной «Ласточкой».

Кроме того, на сети Российских железных дорог продолжилась замена пригородных поездов на локомотивной тяге рельсовыми автобусами «Орлан».

«Средний возраст пассажирских локомотивов» (индикатор 3.10.3) в 2021 году возрос, что связано с обновлением подвижного состава.

Фактическое значение индикатора 3.10.4 «Средний возраст пассажирских автобусов, лет» за 2021 год возросло, что было связано с отложенными в период пандемии COVID-19 закупками нового подвижного состава, в т.ч. на условиях лизинга.

Средний возраст пассажирских самолетов (индикатор 3.10.5) в отчетном периоде увеличился по сравнению с 2020 годом. Старение флота воздушных судов было вызвано отложенными планами многих российских авиакомпаний по поставкам новых самолетов в условиях ограниченного международного сообщения и связанного с этим переизбытком флота.

«Средний возраст пассажирских морских судов» (индикатор 3.10.6) в 2021 году уменьшился в связи со списанием наиболее возрастных пассажирских морских судов и их исключением из Реестра.

«Средний возраст пассажирских речных судов» (индикатор 3.10.7) в 2021 году возрос. «Старение» флота произошло из-за отсутствия заказа новых речных пассажирских судов в период пандемии. Вместе с тем, на круизные речные линии поступил новый четырехпалубный теплоход «Мустай Карим», построенный в Российской Федерации впервые за 60 лет.

Среди положительных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 3 в 2021 году:

- восстановление спроса на поездки во всех видах внутреннего сообщения;
- постепенное восстановление международного пассажирского авиасообщения, включая стремительный рост объемов перевозок между Российской Федерацией и государствами-участниками СНГ;
- поддержка эпидемиологической безопасности поездок на всех видах общественного транспорта, повышение защищенности для пассажиров и персонала, а также доверия граждан к поездкам во всех видах сообщений – за счет использования передового международного опыта и наилучших практик (МСЖД, ИКАО и ИАТА).
- развитие внутреннего туризма.

Среди отрицательных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 3 в январе – сентябре 2021 г., наибольшее значение имели:

- ограничения на передвижение граждан в международном сообщении со странами за пределами СНГ;
- отмена или перенос на более поздние сроки планов по обновлению подвижного состава пассажирского транспорта, в первую очередь морского и речного флота.

Анализ финансовых результатов деятельности предприятий транспортного комплекса в сфере предоставления транспортных услуг грузовых и пассажирских перевозок в 2021 году

Достижение положительного финансового результата деятельности предприятий транспортного комплекса является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешное выполнение Целей 2 и 3 Транспортной стратегии.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспортного комплекса за 2021 год увеличился на 639,7 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил 961,5 млрд рублей (или 198,8 %). 3290 транспортных организаций получили прибыль, а 1208 организаций имели убыток в 2021 году. Удельный вес прибыльных организаций составил 68,1 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций транспорта на 01.01.2022 составила 5 134,4 млрд рублей (в том числе просроченная – 92,8 млрд рублей или 1,8 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 4 149,7 млрд рублей (в том числе просроченная – 118,9 млрд рублей или 2,9 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 23,7 %, что в 2 раза превышает допустимое значение (10 %).

Уровень рентабельности проданных работ, услуг за 2021 год составил: 3,5 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 20,8 % – к коммерческим и управленческим расходам, 0,6 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций за 2021 год увеличился на 113 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил 106 млрд рублей. 112 организаций получили прибыль, а 28 организации имели убыток. Удельный вес прибыльных организаций составил 77,8 % от общего числа организаций, в том числе 80,5 % – по грузовым перевозкам, 75 % – по междугородним и международным перевозкам пассажиров.

Кредиторская задолженность на 01.01.2022 составила 747,9 млрд рублей (в том числе просроченная – 2,8 млрд рублей или 0,4 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 444,4 млрд рублей (в том числе просроченная – 9,2 млрд рублей или 2,1 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 68,3 %, что сильно 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 9 раз.

Уровень рентабельности предприятий железнодорожного транспорта составил 7,9 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 121,6 % – к коммерческим и управленческим расходам, 7,3 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Организации в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта за 2021 год показали отрицательный сальдированный финансовый результат в размере -9 млрд рублей.

Прибыль в 2021 году получили 760 организации, а 381 организации имели убыток. Удельный вес прибыльных организаций составил 57,9 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность по организациям на 01.01.2022 составила 361,6 млрд рублей (в том числе просроченная – 8,3 млрд рублей или 2,3 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 244,7 млрд рублей

(в том числе просроченная – 12,6 млрд рублей или 5,1 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 47,8 %, 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 -16,7 % к затратам на производство проданных работ, услуг, -461,9 % – к коммерческим и управленческим расходам, -24,2 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Организации в сфере морского транспорта за 2021 год показали сальдированный финансовый результат в размере 13,5 млрд рублей.

Прибыль в размере 19,3 млрд рублей получили 45 организаций, а 33 организаций имели убыток на сумму 6,2 млрд рублей. Удельный вес прибыльных организаций по грузовым перевозкам составил 47,1 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций морского транспорта составила 91,8 млрд рублей (в том числе просроченная – 17,7 млрд рублей или 19,3 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 54,9 млрд рублей (в том числе просроченная – 1,5 млрд рублей или 2,8 % в общем объеме задолженности).

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 67,2 %, в том числе по организациям, занимающимся перевозкой грузов – 28,7 %, перевозкой пассажиров – 68,7 %.

Уровень рентабельности проданных предприятиями морского транспорта работ, услуг за 2021 год составил 2,2 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 59,7 % – к коммерческим и управленческим расходам, 1,8 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Организации в сфере внутреннего водного транспорта за 2021 год показали положительный сальдированный финансовый результат в размере 8,9 млрд рублей (91,2 % по сравнению с прошлым годом). 54 организаций получили прибыль в размере 13,9 млрд рублей, а 30 организаций имели убыток на сумму 4,9 млрд рублей.

Кредиторская задолженность организаций на 01.01.2022 составила 41 млрд рублей (в том числе просроченная – 3,9 млрд рублей или 9,4 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 43,1 млрд рублей, в том числе просроченная – 1,2 млрд рублей или 2,7 % в общем объеме задолженности. Превышение кредиторской задолженности над дебиторской нет, а дебиторская над кредиторской не превышает 10 %.

Уровень рентабельности предприятий составил -6,6 % к затратам на производство проданных работ, услуг, -177,7 % – к коммерческим и управленческим расходам, -8,3 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат деятельности по организациям в сфере воздушного транспорта за 2021 год увеличился на 159,4 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил 62,1 млрд рублей. 66 организации получили прибыль в размере 128,3 млрд рублей (рост на 79,7 % по сравнению с 2020 годом), а 34 организации имели убыток на сумму 66,1 млрд рублей. Удельный вес прибыльных организаций составил 75 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций, занимающихся воздушными перевозками, на 01.01.2022 составила 400,9 млрд рублей, в том числе просроченная – 6 млрд рублей или 1,5 % в общем объеме задолженности. Дебиторская задолженность – 344 млрд рублей, в том числе просроченная – 11,1 млрд рублей или 3,2 % в общем объеме задолженности.

Отношение кредиторской задолженности к дебиторской составило 16,5 %, что незначительно превышает допустимое значение (10 %).

Уровень рентабельности организаций воздушного транспорта составил 16,5 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 409,5 % – к коммерческим и управленческим расходам, 10,9 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

Сальдированный финансовый результат организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта, за 2021 год увеличился на 289,2 млрд рублей по сравнению с прошлым годом и составил 634,1 млрд рублей.

Прибыль получили 1561 организаций, а убыток получили 509 организаций. Удельный вес прибыльных организаций составил 72,3 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность организаций в сфере вспомогательной транспортной деятельности составила 1 350,4 млрд рублей (в том числе просроченная – 16,2 млрд рублей или 1,2 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1 314,4 млрд рублей (в том числе просроченная – 37,6 млрд рублей или 2,9 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской практически нет.

Уровень рентабельности транспортных организаций, занимающихся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта, за 2021 год составил 13,2 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 205,1 % – к коммерческим и управленческим расходам, 11,3 % – к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

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

В 2021 году транспортные предприятия, занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений получили положительный финансовый результат в объеме 145,7 млрд рублей.

Прибыль получили 692 организаций, а убыток получили 203 организаций. Удельный вес прибыльных организаций составил 75,9 % от общего числа организаций.

Кредиторская задолженность указанных организаций на 01.01.2022 составила 2 140,7 млрд рублей, в том числе просроченная – 37,8 млрд рублей (1,7 % в общем объеме задолженности). Дебиторская задолженность – 1 704,1 млрд рублей, в том числе просроченная – 45,7 млрд рублей (2,9 % в общем объеме задолженности).

Превышение кредиторской задолженности над дебиторской составило 25,6 %, что превышает допустимое значение (10 %).

Уровень рентабельности составил 9,9 % к затратам на производство проданных работ, услуг, 162,2 % – к коммерческим и управленческим расходам, 8,7 % – к выручке от продажи продукции, работ, услуг.

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

В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2021 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 2102,35 млрд рублей, что на 7,24 % выше, чем за прошлый год (1960,47 млрд рублей).

В целом, с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 218,82 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций всего транспортного комплекса составляет 2321,17 млрд рублей (13,41 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Рост индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2021 год по сравнению с аналогичным периодом прошлого года произошел по организациям автомобильного грузового транспорта на 97,4 %; морского грузового транспорта

на 172,4 %; по организациям, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении на 8,30 %, троллейбусами в городском и пригородном сообщении на 69,9 %, трамваями в городском и пригородном сообщении на 37,9 %; внутренним водным пассажирским транспортом на 342,4 %, морским пассажирским транспортом на 8963,9 %, пассажирским воздушным транспортом на 7,30 %; по организациям, осуществляющим перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам на 3,30 %; по организациям, осуществляющим деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем на 46,3 %; по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью, связанной с железнодорожным транспортом на 22,9 %, связанной с автомобильным транспортом на 6 %, связанной с внутренним водным транспортом на 66,3 %.

Надо отметить, что произошло падение индекса физического объема инвестиций в основной капитал по организациям грузового воздушного транспорта на 30,10 %; внутреннего водного грузового транспорта на 36,90 %; по организациям, занимающимся грузовыми перевозками на железнодорожном транспорте на 8,90 %; по организациям, осуществляющим междугородные и международные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на 23,60 %, при этом по организациям, осуществляющим пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на 34,80 %; по организациям, осуществляющим перевозки пассажиров метрополитеном на 13,70 %; по организациям, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении на 64,70 %; по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью, связанной с морским транспортом на 9,20 %, а связанной с воздушным транспортом на 18,90 %.

Из общего объема инвестиций в основной капитал транспортного комплекса за 2021 год инвестиции на собственно перевозочную деятельность составили по организациям:

- железнодорожного транспорта – 418,07 млрд рублей (19,89 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе в разрезе грузовых перевозок 341,73 млрд рублей, что составляет 81,74 % от всех инвестиций железнодорожного транспорта;

- морского транспорта – 30,53 млрд рублей (1,45 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 25,48 млрд рублей (что составляет 83,45 % от всех инвестиций морского транспорта);

- внутреннего водного транспорта – 7,32 млрд рублей (0,35 % от всех инвестиций транспортного комплекса), в том числе по грузовым перевозкам – 6,7 млрд рублей (91,42 % от всех инвестиций во внутренний водный транспорт);

- автомобильного транспорта – 177,02 млрд рублей (8,42 %, от всех капиталовложений в транспортный комплекс), в том числе в разрезе грузовых перевозок 114,16 млрд рублей, что составляет 64,49 % от всех инвестиций автомобильного транспорта;

- электротранспорта – 310,07 млрд рублей (14,75 %, от всех капиталовложений в транспортный комплекс);

- воздушного транспорта – 30,78 млрд рублей (1,46 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса). На грузовые перевозки здесь приходится 8,54 % или 2,63 млрд рублей.

Из общего объема инвестиции в основной капитал транспортного комплекса за 2021 год по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью инвестиции составили:

- по организациям, связанным с железнодорожным транспортом – 244,81 млрд рублей (11,64 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса);

- по организациям, связанным с автомобильным транспортом – 717,19 млрд рублей (34,11 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса);
- по организациям, связанным с морским транспортом – 73,46 млрд рублей (3,49 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса);
- по организациям, связанным с внутренним водным транспортом – 14,05 млрд рублей (0,67 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса);
- по организациям, связанным с воздушным транспортом – 79,02 млрд рублей (3,76 % от общего объема инвестиций транспортного комплекса).

Кроме того за 2021 год инвестиции в основной капитал по организациям транспортного комплекса в сфере строительства, составили 218,82 млрд рублей (112,42 % по сравнению с прошлым годом), в том числе строительства автомобильных и железных дорог – 102,80 млрд рублей, что составляет 46,98 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом на транспортное строительство (из них 85,63 % приходится на автомобильные дороги и магистрали, 8,32 % на железные дороги и метро, 6,05 % на мосты и тоннели) и а также строительства водных сооружений – 13,22 млрд рублей (или 6,04 %), (из них 39,02 % приходится на производство дноочистительных, дноуглубительных и берегоукрепительных работ).

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 транспортного комплекса составляют 614,82 млрд рублей (50,98 %), а привлеченные – 593,17 млрд рублей или 49,10 %, из них бюджетные средства составляют 84,43 % или 500,84 млрд рублей.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение составил в 2021 году 41,46 %, в том числе из федерального бюджета – 33,21 %, из бюджетов субъектов Российской Федерации – 12,71 %, из местных бюджетов – 1,51 %. По видам транспорта бюджетные средства распределились следующим образом: 4,49 млрд рублей на железнодорожный, 29,22 млрд рублей на регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении, 2,23 млрд рублей на регулярные перевозки пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении, 2,18 млрд рублей на регулярные перевозки пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении, 259,89 млрд рублей, на перевозку пассажиров метрополитеном, 0,09 млрд рублей на регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении, 0,78 млрд рублей на перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам, 0,11 млрд рублей на автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам, 0,01 млрд рублей на внутренний водный пассажирский транспорт, 2,14 млрд рублей на пассажирский воздушный транспорт. На вспомогательную транспортную деятельность было выделено: связанную с железнодорожным транспортом 0,93 млрд рублей, связанную с автомобильным транспортом 137,88 млрд рублей, связанную с морским транспортом 36,30 млрд рублей, связанную с внутренним водным транспортом 16,04 млрд рублей, связанную с воздушным транспортом 8,54 млрд рублей.

Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил за 2021 год 765,2 млрд рублей. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 86,8 %.

Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 4,97 % от общего объема

соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 16,21 %.

Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса составили 100,84 млрд рублей (или 13,06 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 36,15 млрд рублей – кредиты банков; 26,06 млрд рублей – заемные средства других организаций; 3,30 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 25,58 млрд рублей – прочие средства. По видам транспорта привлеченные внебюджетные средства распределились следующим образом: 1,45 млрд рублей на железнодорожный транспорт, 37,43 млрд рублей на автомобильный транспорт, из них на автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам 21,77 млрд рублей, 12,16 млрд рублей на водный, 2 млрд рублей на воздушный транспорт.

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

Фактическое значение индикатора 4.1 «Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США» в 2021 году возросло вследствие увеличения экспорта услуг в сфере грузовых перевозок и по вспомогательным и дополнительным услугам. Возрос экспорт услуг морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, в то время как экспорт услуг воздушного транспорта снизился из-за снижения объема международных перевозок в первом квартале 2021 г. (из-за высокой базы в январе – марте 2020 г.) и более медленного восстановления во втором, третьем и четвертом кварталах 2021 г.

Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом (индикатор 4.2.1) выросли с учетом роста грузопотоков угля из Казахстана в Республику Беларусь и через порты Черного моря в Европу, а контейнерных перевозок из Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу.

В частности, в 2021 году транзитом по территории России перевезены рекордные объемы угля из Казахстана, почти в 1,5 раза превышающие показатель за аналогичный период прошлого года.

Перевозки транзитных грузов в контейнерах через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом (индикатор 4.2.1.1) продолжили рост. В 2021 году происходило переключение на железную дорогу грузопотоков электронной торговли товарами из Китая – двузначными темпами растут объемы транзитных перевозок почты в контейнерах.

Важными факторами роста железнодорожного контейнерного транзита стали дефицит контейнеров, а также глобальные сбои в международных логистических цепочках, существенно возросшее время ожидания обработки судов в портах Китая, что привело к резкому росту в 2021 году стоимости отправки контейнера из Китая в Европу морем (она стала выше, чем по железной дороге). Объем контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) составил 692,5 тыс. ДФЭ, что на 27 % превышает показатель 2020 года, когда было перевезено 546,9 тыс. ДФЭ.

В направлении Европы перевезено 439,5 тыс. ДФЭ – рост на 26 %.

В направлении Китая проследовало 253 тыс. ДФЭ – рост на 27 %. Существенное развитие получила отправка грузов на маршруте Китай – Европа – Китай через порты и терминалы Калининградской области – по итогам 2021 года объемы перевозок выросли на 188,8 % до 133,3 тыс. ДФЭ (46,1 тыс. ДФЭ годом ранее). Всего в 2021 году в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 6770 контейнерных поездов.

С III квартала 2021 г. был запущен новый мультимодальный сервис с транзитом по сети ОАО «РЖД» – Maersk AE-77 между портами Восточный и Новороссийск. Продолжалось развитие перевозок в сообщении со странами АТР на сервисах АО «РЖД Логистика» – TransSiberian LandBridge и Maersk AE-19. Росла частота курсирования контейнерных поездов. Крупнейшие морские перевозчики проявляли большую заинтересованность в развитии таких сервисов: о запуске сервиса между портами Восточный / Владивосток и Санкт-Петербургом объявил MSC. В июне 2021 г. АО «РЖД Логистика» совместно с «Нурминен Логистик» был отправлен первый транзитный поезд по маршруту Финляндия – Индия по МТК «Север – Юг». Был успешно доставлен груз бумаги в контейнерах. Вместе с тем, негативными факторами, которые могут сдерживать развитие контейнерного транзита по сети ОАО «РЖД» являлись:

- провинции КНР сокращали субсидирование железнодорожных контейнерных перевозок через Россию в Европу;
- при развитии перевозок через каспийские порты Казахстана сохранялись риски по переориентации транзитных грузопотоков с сети ОАО «РЖД» на альтернативные маршруты;
- увеличенное время досмотра и перегрузки грузов на российско-китайских и казахстанско-китайских погранпереходах вызывают скопление вагонов на приграничной инфраструктуре и создает риски по нарушению ритмичности перевозок;
- планы по масштабной реконструкции на железнодорожных пунктах пересечения границы и подходах к ним в Республике Польша создают сложности при прохождении контейнерных поездов из Китая в направлении стран Западной Европы;
- рост китайского транзитного контейнеропотока привел к перегрузкам в функционирования российских портов Дальнего Востока, увеличению времени обработки контейнеров, задержкам в отправке судов.

Увеличение объемов перевалки транзитных грузов в российских морских портах (индикатор 4.3) произошло за счет наливных грузов (сырой нефти), поступающей из Казахстана в российский порт Новороссийск по трубопроводу АО «Каспийского трубопроводного консорциума», а также за счет увеличения перевалки транзитных контейнерных грузов, в т.ч. через порты Калининградской области.

На нефть приходится более 94 % от всего объема транзитных перевозок через морские порты. На морском терминале АО «Каспийского трубопроводного консорциума» в 2021 году было отгружено 60,7 млн тонн нефти брутто. По сравнению с 2020 годом показатель вырос на 2,9 %, частично восстановившись после падения из-за неблагоприятной рыночной конъюнктуры в условиях пандемии и ограничений на добычу нефти в рамках ОПЕК+. Однако по сравнению с рекордным 2019 годом объем отгрузки в 2021 году оказался ниже на 4 %. Самым результативным месяцем 2021 году стал декабрь, когда на морские суда было перевалено 6,2 млн тонн нефти. Из 60,7 млн тонн нефти, отгруженных на морском терминале в 2021 году: 53,1 млн тонн нефти поставили казахстанские грузоотправители: с месторождения Тенгиз – 26,6 млн тонн, Кашаган – 15,7 млн тонн, Карачаганак – 10,3 млн тонн. Растут также транзитные контейнерные перевозки через Российские морские торговые порты. В частности, транзитные перевозки контейнеров растут в портах Калининградской области и в Дальневосточном бассейне.

«Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом» (индикатор 4.4) возросла вследствие увеличения в 2021 году объемов перевозок грузов судами под российским

флагом в Азово-Черноморском регионе, а также из порта Сабетта по Северному морскому пути.

Сложившаяся к концу 2021 года структура флота по месту регистрации остается неизменной. Основная доля современного крупнотоннажного наливного флота российских судовладельцев зарегистрирована под иностранными флагами. Исключение составляют лишь суда, осуществляющие перевозки нефти в Арктическом регионе. В структуре флота под флагом России преобладают сухогрузы «река-море» плавания. Значительный объем по дедвейту в наливном флоте занимают крупнотоннажные танкеры, используемые в качестве накопителей в Кольском заливе (Мурманск) и на рейде порта Кавказ.

Крупнейшими компаниями, эксплуатирующими флот под флагом России, являются ГК ПАО «Совкомфлот» (9 судов суммарным дедвейтом 524 тыс. тонн) и АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (87 судов суммарным дедвейтом 480 тыс. тонн).

После объединения судоходных активов ООО «В.Ф. Танкер» и ПАО «Северо-Западное пароходство» судоходная компания «Волжское пароходство» стала крупнейшим в России оператором флота «река-море» плавания.

Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией, составляет 15,9 лет, при этом средний возраст судов под флагом России – 20,3 лет, а судов под иностранными флагами – 13,2 лет. Наиболее молодым является наливной флот.

Снижение объемов международных автомобильных перевозок (индикатор 4.6) связано с вводимыми в различных странах ограничениями, вызванными пандемией COVID-19. Падение объема автомобильных перевозок в отдельные периоды 2021 года достигало 20 %.

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 т» в 2021 году снизилось. Отрицательная динамика индикатора связана опережающими темпами списания возрастного флота по сравнению с поставками новых судов, регистрируемых под российским флагом.

Положительная динамика индикатора связана с увеличением строительства и спуска на воду новых судов, в частности сухогруза проекта RSD59.

Среди положительных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 4, в 2021 году могут быть названы:

- рост экспорта транспортных услуг на морском, железнодорожном и автомобильном видах транспорта в секторах грузовых перевозок и дополнительных и вспомогательных услуг;

- рост транзита сырьевых товаров по железным дорогам и через морские порты Российской Федерации вследствие благоприятной конъюнктуры на международных рынках и резкого роста спроса на энергоресурсы, особенно начиная со второй половины 2021 года в рамках постпандемийного восстановления экономик многих стран, в первую очередь, Китая;

- устойчивый рост объемов транзитных железнодорожных перевозок контейнеров через территорию Российской Федерации (как через сухопутные погранпереходы, так и в интермодальном сообщении);

- увеличение транзита контейнеров через морские порты России, в т.ч. благодаря развитию контейнерных сервисов «Китай – Европа – Китай» ОТЛК ЕРА через порты Калининградской области.

Среди отрицательных факторов, повлиявших на динамику индикаторов по Цели 4 в 2021 году, наибольшее значение имели:

- снижение экспорта транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок на всех видах транспорта, а также экспорта услуг в сфере воздушного транспорта;
- ограничения, связанные с модернизацией пунктов пропуска и железнодорожной инфраструктуры на территории Польской Республики, что ограничивает рост транзитных грузопотоков между Китаем и странами Европы через территорию России.

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

Негативными факторами, влияющими на уровень 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 сжиженного природного газа;
- возрастание интенсивности движения транспорта на определенных участках транспортной сети;
- новые виды угроз совершения актов незаконного вмешательства в отношении транспортного комплекса, а также проявление противоправных действий, выраженных в применении альтернативных методов и способов их совершения.

Позитивными факторами, оказавшими существенное положительное влияние на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, стали проводимые мероприятия по качественному развитию соответствующей инфраструктуры:

- увеличение протяженности автомобильных дорог 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 ДТП.

Индикатор 5.1.1 Транспортной стратегии «Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях» в 2021 году выполнен на 126,6 %, статистика по погибшим и пострадавшим гражданам в России неуклонно снижалась на протяжении последних 10 лет.

В отчетный период отмечается дальнейшее снижение основных показателей аварийности в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, число погибших в ДТП на 100 тыс. населения за 2021 год значительно снизилось (на 6,3 %) к уровню аналогичного периода 2020 года и составило 14,8 человек.

Снижение аварийности достигнуто благодаря реализации мероприятий НП «БКД» и активному взаимодействию дорожных организаций, правоохранительных органов и региональных властей.

По данным официальной статистики аварийности, за 2021 год на российских дорогах зафиксировано 132,9 тыс. ДТП с пострадавшими, что меньше (на 3,5 %), чем за 2020 год. В них погибло 14,8 тыс. человек (-6,3 %) и ранено 167,2 тыс. человек (-4,6 %). Отмечается снижение количества ДТП с особо тяжкими последствиями (на 5,1 %). Уменьшилось число погибших (на 7,5 %) и раненых (на 7,4 %) по причине недостатков эксплуатационного состояния улично-дорожной сети.

Необходимо отметить, что технические неисправности грузовых транспортных средств фиксировались в 8,8 % ДТП от общего количества с их участием, доля ДТП с участием автобусов, имеющих технические неисправности, составила 6,5 %, легковых транспортных средств – 4,7 %, мототранспорта – 2 %. Данное распределение показывает, что технические неисправности транспортных средств, либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, фиксируемые при ДТП, наиболее характерны для автобусов и грузового транспорта.

В 2021 году с участием несовершеннолетних лиц (до 16 лет) произошло 14,68 тыс. ДТП (снижение на 4,9 % к аналогичному периоду 2020 года), в которых погибло 503 человека (+5,2 %) и получили ранения 15,99 тыс. (-5,3 %).

Снизилось на 4,5 % количество ДТП при столкновениях транспортных средств. 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 в отчетном периоде составляет более 9 тыс. км.

Одним из главных приоритетов деятельности Росавтодора в 2021 году являлось выполнение мероприятий, направленных на повышение безопасности движения и снижение воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

В рамках дорожной деятельности на федеральных автомобильных дорогах в 2021 году установлено 769 км осевого ограждения, в том числе тросового, 30 пешеходных переходов в разных уровнях, 799 км искусственного электроосвещения, 485 светофорных объектов, 182 комплекса фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения, 56,25 тыс. дорожных знаков, 324 км пешеходных ограждений.

Вышеуказанные и другие мероприятия, направленные на повышение безопасности движения, активно содействовали снижению количества ДТП на федеральных автомобильных дорогах. По оперативным данным в 2021 году в сравнении с 2020 годом количество ДТП снизилось на 0,4 %, число раненых – на 0,8 %. Однако, количество погибших увеличилось на 5,1 %.

Сократилось на 8,8 % число ДТП, 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, строительству пешеходных переходов в разных уровнях, комплексному обустройству пешеходных переходов в одном уровне с установкой дорожных знаков, имеющих внутреннюю подсветку, установке пешеходных ограждений и т.д. Снизилось количество ДТП, на месте которых зарегистрированы нарушения требований к эксплуатационному состоянию дорог (на 6,8 %) и железнодорожных переездов (на 10,6 %). Это обусловлено реализацией НП «БКД», в рамках которого региональная дорожная сеть приводится в нормативное состояние.

В целях снижения тяжести ДТП, уменьшения числа участков федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в 2021 году в рамках капитального ремонта осуществлено доведение участков автомобильных дорог II категории до 4-х полос движения с центральной разделительной полосой, имеющей ограждения, до общей протяженности более 204 км.

В отчетный период отмечается снижение аварийности на дорогах регионального или межмуниципального значения (на 7,2 %), и число погибших на них (на 8,2 %): положительной динамики удалось добиться за счет детального разбора причин и условий каждого ДТП, с последующим определением перечня мероприятий по ликвидации аварийно-опасных участков и выполнением необходимых работ.

В отчетный период осуществлялись мероприятия по повышению уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

В 2021 году было проведено свыше 53 тыс. рейдовых мероприятий, в ходе которых проверено более 208 тыс. транспортных средств, вынесено 95,2 тыс. постановлений о привлечении виновных к административной ответственности на общую сумму 529,3 млн рублей.

Ространснадзор в рамках своих полномочий осуществлял контроль за наличием тахографов и их соответствием установленным требованиям, на транспортных средствах, указанных в приказе Минтранса России от 28.10.2020 № 440.

Вышеуказанный контроль осуществляется с использованием карт контролера, которые необходимы для получения информации о режиме труда и отдыха водителя, осуществляющего перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

В 2021 году вынесено более 165 тыс. постановлений о привлечении к административной ответственности за несоблюдение режима труда и отдыха водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов автомобильным транспортом на общую сумму свыше 512,7 млн рублей.

Госавтодорнадзором выдано:

- 4,6 тыс. лицензий на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, 214 соискателям отказано в выдаче разрешительного документа;

- свыше 10,7 тыс. удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок, 783 соискателям отказано в выдаче допуска;

- более 40,5 тыс. специальных разрешений на перевозку опасных грузов, в том числе 6,5 тыс. в международном сообщении и 34 тыс. по Российской Федерации;

- 740 свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом;

- свыше 37 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.

За 2021 год должностными лицами Ространснадзора проверены весогабаритные параметры более 12,1 млн транспортных средств с использованием автоматизированных систем контроля, вынесено более 98 тыс. постановлений о наложении штрафов, из них: в отношении водителей 83 тыс., в отношении должностных лиц – 4 тыс. и в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей – 10,9 тыс.

Общая сумма наложенных штрафов по итогам весогабаритного контроля составила 1362,8 млн рублей.

По всем видам транспорта и в сфере дорожного хозяйства в отчетный период осуществлялся ряд мероприятий по повышению транспортной безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Отмечаются позитивные тенденции в изменении уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры.

Так, в 2021 году выполнение индикатора 5.1.4.2 Транспортной стратегии «доля объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности», составило 115,1 %, при этом сама доля увеличилась в 1,91 раза к аналогичному периоду прошлого года и достигла 60,2 %.

По информации Ространснадзора в отчетный период доля объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности в сегменте защищенности от актов незаконного вмешательства (индикатор 5.1.4.4.), составляет 6,95 %, что в 1,1 раза превышает ожидаемое значение по базовому варианту Транспортной стратегии.

По информации ОАО «РЖД» в 2021 году доля объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, рассчитанных от общего количества объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, подлежащих категорированию, составляет 22,37 %, что на 0,34 п. п. больше, чем в 2020 году.

На воздушном транспорте в 2021 году в сфере авиационно-космического поиска и спасания осуществлялась работа по совершенствованию функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Поисково-спасательное обеспечение в части дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей по состоянию на 31.12.2021 осуществлялось с привлечением 80 экипажей поисково-спасательных воздушных судов, в том числе на самолетах – 19 экипажей, на вертолетах – 61 экипаж.

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

Указанный состав сил и средств позволил прикрывать в поисково-спасательном отношении 78 % территории Российской Федерации (индикатор 5.8 Транспортной стратегии).

В 2021 году число происшествий на воздушном транспорте сократилось на 16,7 % относительно 2020 года, при этом число погибших в них составило 71 человек (в 2 раза больше аналогичного периода прошлого года), а число раненых 11 человек (на 18 человек меньше уровня 2020 года).

Для авиационных происшествий с воздушными судами характерными являются такие типы событий, как потеря управления в полете, столкновение с землей или препятствиями в управляемом полете, отказы авиационной техники из-за нарушения правил ее эксплуатации. Сохраняется актуальность проблемы сознательных нарушений правил полетов частными владельцами воздушных судов: выполнение полета с превышением допустимых ограничений, полеты при отсутствии сертификата летной годности воздушного судна.

Ключевые мероприятия по обеспечению безопасности полетов:

- расширение 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 2021 году количество происшествий на воздушном транспорте на один полет по отношению к уровню 2010 года (индикатор 5.6) составило 64 %, что на 16,07 % меньше уровня 2020 года.

Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием (индикатор 5.7), превышает в отчетном периоде ожидаемое значение Транспортной стратегии по инновационному варианту на 1,8 % и составляет 105 тыс. часов.

В сфере железнодорожного транспорта основными причинами возникновению аварийной ситуации (схода, крушения и т.п.) являются следующие:

- неудовлетворительное состояние верхнего строения пути, в основном из-за излома рельсов;
- недостаточная надежность подвижного состава, связанная с конструктивными особенностями вагонов (платформ) и технологическими проблемами предприятий-изготовителей подвижного состава;
- слабое состояние систем диагностики и контроля подвижного состава;
- ошибки персонала, связанные с маршрутизацией поездов, подготовкой вагонов к движению, контролем вагонов в пути следования.

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 2021 году по данным Ространснадзора зарегистрировано 11 железнодорожных происшествий (на 2 больше, чем за аналогичный период прошлого года), в результате которых погиб 1 человек и ранено 2 человека.

На водном транспорте основными причинами происшествий являются:

- несоблюдение норм и правил технической эксплуатации морских судов, а также технической эксплуатации 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.

Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный и неудовлетворительный уровень безопасности (индикатор 5.5), обеспечена на уровне 8,8 %,

Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей составляет 38,3 %.

В навигацию 2021 года на внутренних водных путях обслуживалось 53 691,1 км (+189,2 км к 2020 году) со средствами навигационного оборудования, с круглосуточным движением судов 38 889,8 км.

На внутреннем водном транспорте в 2021 году происшествий не зарегистрировано.

В сфере морского транспорта в рамках мероприятий по созданию и поддержанию на должном уровне систем обеспечения безопасности мореплавания в 2021 году завершены работы по техническому перевооружению объектов Глобальная морская система связи при бедствии (далее – ГМССБ) морских районов А1, А2 порта Махачкала; объектов ГМССБ морских районов А1, А2 Финского залива; объектов ГМССБ морского района А2 порта Архангельск. Ведутся работы по техническому перевооружению объектов ГМССБ морского района А2 порта Калининград.

В декабре 2020 г. получено разрешение на ввод в эксплуатацию систем обеспечения безопасности мореплавания порта Феодосия.

В 2021 году оказание комплексных услуг по безопасному мореплаванию в пределах акватории 35 морских портов и на подходах к ним осуществлялось с использованием 24 систем управления движением судов, находящихся в хозяйственном ведении ФГУП «Росморпорт». Все системы поддерживаются в исправном техническом состоянии, освидетельствованы уполномоченным органом и успешно реализуют возложенные на них функции.

Системы управления движением судов обеспечили 1 019, 4 тыс. навигационных операций сопровождения судов, что на 6,7 % больше, чем за 2020 год. Операторами указанных систем предотвращено 3 аварийных случая.

На морских бассейнах Российской Федерации несут аварийно-спасательную готовность ФГБУ «Морспасслужба», 8 его филиалов (Балтийский, Калининградский, Северный, Азово-Черноморский, Каспийский, Приморский, Сахалинский, Камчатский), морские спасательно-координационные центры, морские спасательные подцентры.

В целях обеспечения безопасности мореплавания, поиск и спасание людей, терпящих бедствие на море, в результате аварийных случаев, имевших место в 2021 году, осуществлялся в 252 случаях, силами и средствами функциональных подсистем Росморречфлота на море проведено 246 аварийно-спасательных работ, спасено 384 человека.

Росморречфлотом совместно с ФГБУ «Морспасслужба» в 2021 году проведено 4 крупномасштабных учения.

Для решения задач поисково-спасательного обеспечения в Арктическом и Дальневосточном регионах для ФГБУ «Морспасслужба» в 2021 году построен серийный многофункциональный буксир-спасатель мощностью 2,5-3 МВт, проекта МР8У12 «ПИЛЬТУН».

В рамках федерального проекта «Северный морской путь» проводятся проектные работы по объектам «Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути»:

- станция службы НАВТЕКС в морском порту Диксон (по проектно-сметной документации получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России»);

- станция службы НАВТЕКС в морском порту Певек (проектная документация разработана и готовится для передачи в органы экспертизы).

В 2021 году начато строительство 14 единиц аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов различной мощности, в том числе многофункциональные аварийно-спасательные суда мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker 7 и мощностью 7 МВт ледового класса Icebreaker 6.

В рамках предотвращения происшествий на морском транспорте, 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.

Всего на морском транспорте в 2021 году зарегистрировано 33 происшествия (на 3 происшествия больше аналогичного периода 2020 года), в них 3 человека погибли и 1 ранен.

Во исполнение требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон № 16-ФЗ) в 2021 году Росморречфлотом:

– аккредитовано 14 специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности, продлено действие 8 свидетельств специализированных организаций;

- категорировано 694 ОТИ;
- внесено в реестр 3232 ТС;
- внесено паспортов 33 ОТИ и 2598 ТС;
- утверждены результаты проведенной оценки уязвимости 586 ОТИ;

В результате развития интегрированной системы контроля безопасности на транспорте уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами составил 90 %.

В отчетный период доступность сервиса Единой информационно-аналитической системы Ространснадзора, функционирующей в режиме 24/7, составила 99 %. 100 субъектов транспортной деятельности подключены к единому защищенному закрытому информационному пространству в сфере обеспечения безопасности населения на транспорте.

Среди основных положительных факторов, оказавших в отчетном периоде наиболее значительное позитивное влияние на достижение запланированных значений целевых индикаторов по Цели 5 Транспортной стратегии:

- реализация в большинстве крупных городских агломераций страны масштабного НП «БКД»;
- 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 участках внутренних водных путей;
- внедрение современных технических средств обеспечения транспортной безопасности (в том числе системой распознавания лиц) на ряде объектов транспортной инфраструктуры, в т.ч. в Московском метрополитене.

Среди отрицательных факторов:

- проблемы оснащенности техническими средствами обеспечения авиационной и транспортной безопасности в региональных аэропортах с малой интенсивностью полетов, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, в т.ч. из-за недостатка финансирования;
- низкие темпы оснащения современными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности на отдельных объектах, в частности, метрополитенах за пределами г. Москвы.

Показатели достижения Цели 5 Транспортной стратегии в отчетном периоде свидетельствуют об эффективности реализации мероприятий в области обеспечения безопасности на транспорте и разумной расстановке приоритетов в условиях ограничений финансовых ресурсов.

Цель 6 Транспортной стратегии направлена на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду. Значительная работа в данном направлении проводится на железнодорожном транспорте.

В целях развития системы учета и управления выбросами CO₂ и других парниковых газов в ОАО «РЖД» утверждена Программа организационно-технических мероприятий, направленных на снижение выбросов парниковых газов на 2020–2025 годы. Указанная программа призвана обеспечить выполнение задачи по снижению удельного уровня выбросов парниковых газов по отношению к 2018 году не менее чем на 4,5 % (по итогам 2020 года данный показатель снижен на 1,6 %).

Программа включает в себя такие мероприятия, как проведение инвентаризации источников выбросов парниковых газов, введение и доработку существующих систем для автоматизированного учета выбросов парниковых газов, проведение энергетических обследований объектов железнодорожной инфраструктуры, расширение использования возобновляемых источников энергии, реализация мероприятий по электрификации грузонапряженных участков железнодорожной инфраструктуры.

Снижение выбросов парниковых газов в атмосферный воздух обеспечено за счет реализации мероприятий проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» на 2021 год, направленного на энергосбережение и повышение энергетической эффективности.

При этом средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2011 года (индикатор 6.5.2) снизился в отчетном году к уровню 2020 года на 2,85 п.п. и достиг 83,54 %.

В результате объем выбросов CO₂ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте (индикатор 6.1.2) в 2021 году сократился на 0,3 п.п. к уровню аналогичного периода 2020 года и составил 80 % по отношению к уровню 2011 года.

Основными направлениями деятельности по сокращению углеродоемкости услуг на железнодорожном транспорте являются:

- повышение энергоэффективности перевозочного процесса;
- использование природного газа в качестве моторного топлива, а также поэтапное развитие эксплуатации газомоторных локомотивов;
- мероприятия по расширению полигона электрифицированных линий.

Железнодорожный транспорт отличается одним из самых низких показателей удельных выбросов парниковых газов на единицу перевозочной работы среди видов транспорта, что обусловлено в первую очередь высокой степенью электрификации инфраструктуры.

Протяженность электрифицированных линий в настоящее время составляет 44,1 тыс. км, или более 51 % от общей эксплуатационной длины железных дорог.

Расчет количества прямых выбросов осуществляется на основании данных об объемах сожженного углеродсодержащего топлива непосредственно на стационарном и мобильном оборудовании при осуществлении производственных процессов на железнодорожном транспорте.

Важную роль в снижении выбросов CO₂ играет переход на новые типы подвижного состава. В частности, расчет воздействия на окружающую среду в результате использования электропоездов «Ласточка» показал значительное преимущество железнодорожного транспорта для перевозки пассажиров по сравнению с автобусом и автомобилем. В 2021 году выбросы от использования электропоездов «Ласточка» составили 217,3 тыс. тонн CO₂, тогда как уровень

выбросов от перевозки аналогичного количества пассажиров по тем же маршрутам автомобилями составили бы 849,3 тыс. тонн CO₂ (в 3,9 раза больше).

В 2021 году объем выбросов парниковых газов снижен на 45 % к уровню 1990 года. Этого удалось добиться за счет электрификации железнодорожных линий, реализации мероприятий программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности.

В результате проведенных мероприятий в 2021 году объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км на железнодорожном транспорте по отношению к уровню 2011 года (индикатор 6.2.2. стратегии) снизился на 0,3 п. п. (с 57,9 % до 57,6 %) к уровню аналогичного периода 2020 года и превысил ожидаемое значение по базовому варианту Транспортной стратегии на 11,4 п.п.

Выбросы от передвижных источников составляют порядка 75 % валовых выбросов, из которых около 90 % приходится на магистральные и маневровые тепловозы. В период 2015–2021 годов отмечено снижение выбросов от передвижных источников. В отчетном году зафиксировано сокращение выбросов на 15,4 % к базовому уровню 2015 года. Удельные выбросы от передвижных источников за период 2015–2021 годов (на единицу перевозочной работы) уменьшены на 22 %. Сокращение выбросов от передвижных источников относительно уровня 2020 года составила около 13 %, удельных выбросов – 23 %. Основным мероприятием, обеспечившим динамику сокращения выбросов, стала замена подвижного состава на новый со сниженным расходом дизельного топлива (2-дизельный тепловоз ТЭМ14, грузовой тепловоз 2ТЭ25КМ, маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ с системой электронного управления подачей топлива, пассажирский тепловоз ТЭП70Б и др.).

Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников в 2021 году снижены на 8 % относительно уровня 2020 года. Сокращение выбросов обеспечено за счет строительства новых и реконструкции действующих котельных, перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, пеллеты, возобновляемые источники энергии), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малодеятельных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования. Оснащенность организованных источников выбросов пылегазоочистными установками составила около 10 %. Осуществленные мероприятия способствовали росту эффективности очистки выбросов (в настоящее время показатель составляет 83 %). Вместе с тем при росте оснащенности очистными сооружениями, вследствие износа снижается доля установок, находящихся в удовлетворительном состоянии.

В перспективе до 2030 года прогнозируется отложенный экологический эффект от мероприятий по повышению энергетической эффективности, реконструкции и переводу угольных и мазутных котельных на альтернативные виды топлива при сохранении потенциала сокращения выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников путем обновления и установки пылегазоулавливающего оборудования.

За счет проведения в 2021 году мероприятий, предусмотренных в области охраны атмосферного воздуха в рамках ежегодной Программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО «РЖД», на железнодорожном транспорте уменьшились выбросы вредных веществ на 3,8 тыс. тонн.

Посредством диагностических комплексов пунктов экологического контроля на железных дорогах проводятся регулярные внутренние проверки магистральных и маневровых тепловозов, путевой техники на соответствие техническим нормативам выбросов вредных веществ в атмосферный воздух. Проведение замеров выбросов осуществляется во время испытаний тепловозов на пунктах реостатных испытаний после проведения ремонта.

	<p>Важнейшими направлениями в сфере предотвращения техногенного воздействия на окружающую среду в сфере транспорта являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – внедрение инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, сокращение доли захораниваемых отходов производства и потребления, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия; – совершенствование системы управления природоохранной деятельностью; – обеспечение экомониторинга за воздействием на окружающую среду. <p>В 2021 году индикатор 6.7.2, отражающий долю организаций железнодорожного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте в общем количестве организаций транспорта, составил 67 % – выполнен на 101,9 % по базовому варианту Транспортной стратегии.</p> <p>На железнодорожном транспорте уделяется большое внимание повышению квалификации руководителей и специалистов, ответственных за экологическую безопасность. Ежегодно по экологическим программам «Обеспечение экологической безопасности объектов хозяйственной или иной деятельности руководителями и специалистами общехозяйственных систем управления», «Обеспечение экологической безопасности при работах в области обращения с отходами для I – IV классов опасности» обучаются свыше 3 тыс. человек.</p>
3.2	<p>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта.</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>Законодательное обеспечение и нормативное правовое регулирование</p> <p>План законопроектной деятельности Минтранса России на 2022 год содержит 62 законопроекта, в том числе предусматривает разработку и внесение в Правительство Российской Федерации законопроектов:</p> <p>«О высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в целях регулирования обращения и эксплуатации высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств) – направлен на регулирование отношений, возникающих в сфере инновационных транспортных средств, в части высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств, возникающие в связи с их выпуском в обращение и эксплуатацию;</p> <p>О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части комплексного регулирования отношений, связанных с эксплуатацией и функционированием высокоскоростного железнодорожного транспорта после этапа строительства и ввода в постоянную эксплуатацию объектов инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.</p> <p>«О внесении изменений в статью 31 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части уточнения оснований для расторжения договоров аренды федерального имущества в морских портах) – направлен на законодательное закрепление возможности расторжения договоров аренды федерального имущества при неисполнении предписаний контрольно-надзорных органов и решений судебных</p>

инстанций при нарушении законодательства Российской Федерации в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения и в области охраны окружающей среды;

«О внесении изменений в Федеральный закон «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» (в части создания механизма регулирования участия иностранных компаний в российских хозяйствующих структурах, оказывающих услуги по перевозке грузов, имеющих стратегическое значение).

В 2022 году и в плановом периоде до 2024 года деятельность Минтранса России будет направлена на реализацию Указов № 204 и № 474, а также Единого плана.

Основным инструментом достижения целей в 2022–2024 годах является ГП «РТС».

В 2022 году в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики разработка, реализация, внесение изменений и мониторинг государственной программы и ее структурных элементов осуществляется с учетом особенностей, предусмотренных постановлениями Правительства Российской Федерации от 04.04.2022 № 583 «Об особенностях реализации государственных программ Российской Федерации (их структурных элементов) в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики и внесении изменений в Положение о системе управления государственными программами Российской Федерации», а также от 09.04.2022 № 628 «Об особенностях реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов, ведомственных проектов и региональных проектов в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики».

Программа является инструментом реализации государственной транспортной политики. Ее приоритеты и цели соответствуют стратегическим приоритетам Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 №3363-р, и направлены на достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, определенных Указом № 474.

В соответствии с Графиком подготовки и рассмотрения документов и материалов, необходимых для разработки проектов государственных программ Российской Федерации с учетом Федерального закона «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» и продления до конца срока реализации, утвержденным Первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусовым от 18.11.2021 № 12177п-П13, Программа актуализирована и утверждена в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 24.12.2021 № 2442.

Актуализированная Программа разработана в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.05.2021 № 786 «О системе управления государственными программами Российской Федерации» и Методическими рекомендациями по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденными приказом Минэкономразвития России от 17.08.2021 № 500.

Программа подготовлена в соответствии с макроэкономическими параметрами базового сценария Прогноза социально-экономического развития на 2022 год и плановый период 2023–2024 годов, одобренными на заседании Правительства Российской Федерации от 21.09.2021 (протокол № 29, часть 1), Федеральным законом от 06.12.2021 № 390-ФЗ «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов», Единым планом.

Программа включает 7 направлений (подпрограмм):
направление 1 «Железнодорожный транспорт»;
направление 2 «Дорожное хозяйство»;
направление 3 «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»;
направление 4 «Морской и речной транспорт»;
направление 5 «Надзор в сфере транспорта»;
направление 6 «Развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»;
направление 7 «Обеспечение реализации ГП «РТС».

Новая редакция Программы содержит 6 целей:
цель 1 – ускорение товародвижения на основе повышения индекса качества транспортной инфраструктуры на 5,7 % относительно уровня 2021 года;
цель 2 – повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 9,3 тыс. пасс.-км на 1 жителя;
цель 3 – повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг и рост экспорта услуг транспортного комплекса до 22 млрд долларов США;
цель 4 – повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы с целью сокращения числа происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 6,6 % относительно уровня 2021 года;
цель 5 – доведение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 50,9 %;
цель 6 – обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 %.

Для каждой цели Программы определены целевые показатели (индикаторы), отражающие конечные общественно значимые социально-экономические эффекты (эффекты в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации) от ее реализации.

Программа включает 6 показателей конечного эффекта:
индекс качества транспортной инфраструктуры, % к 2021 году;
транспортная подвижность населения, тыс. пасс.-км;
объем экспорта услуг транспортного комплекса, млрд долларов;
число происшествий на транспорте на единицу транспортных средств, % к 2021 году;
доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %;
доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %.

Программа включает также аналитические (сквозные) показатели социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации:
индекс физического объема инвестиций в основной капитал по видам деятельности транспортного комплекса, % к 2021 году;
численность занятых в организациях транспортного комплекса, млн человек;
реальная заработная плата работников, % к 2021 году;
производительность труда в транспортном комплексе, % к 2021 году.

Целевые показатели (индикаторы) и аналитические показатели Программы уточнены и откорректированы на 2022 год и последний год реализации.

Программа сформирована по проектному принципу, ее структурными элементами являются федеральные, ведомственные проекты и комплексы процессных мероприятий.

Федеральные проекты, ведомственные проекты, комплексы процессных мероприятий и отдельные мероприятия группируются по направлениям (подпрограммам) государственной программы.

Актуализированная структура Программы включает 14 федеральных проектов, включенных в НП «БКД» и КПМИ, а также 12 федеральных проектов, не входящих в состав национальных проектов:

«Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»;

«Обеспечение доступности услуг воздушного транспорта»;

«Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта»;

«Информационно-аналитическое и научное обеспечение развития транспортной системы»;

«Организация перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении из Российской Федерации на территорию Республики Абхазия и в обратном направлении»;

«Обеспечение исполнения обязательств концедента в рамках заключенных концессионных соглашений»;

«Беспилотная аэродоставка грузов»;

«Беспилотные логистические коридоры»;

«Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»;

«Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования государственной компанией «Автодор»;

«Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»;

«Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

Актуализированная структура Программы включает также 5 ведомственных проектов:

«Научные исследования и цифровизация в сфере дорожного хозяйства»;

«Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»;

«Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации»;

«Строительство и реконструкция объектов многофункционального технологического кластера «Образцово»;

«Формирование сети транспортно-логистических центров».

Актуализированная структура Программы включает 9 комплексов процессных мероприятий:

«Обеспечение деятельности центрального аппарата и территориальных органов Федерального агентства железнодорожного транспорта, а также подведомственных федеральных государственных учреждений»;

«Обеспечение деятельности центрального аппарата Федерального дорожного агентства, а также подведомственных федеральных государственных учреждений»;

«Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»;

«Обеспечение деятельности центрального аппарата и территориальных органов Федерального агентства воздушного транспорта, а также подведомственных федеральных государственных учреждений»;

«Обеспечение деятельности центрального аппарата Федерального агентства морского и речного транспорта, а также подведомственных федеральных государственных учреждений»;

«Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»;

«Обеспечение деятельности центрального аппарата и территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а также подведомственных федеральных государственных учреждений»;

«Обеспечение содержания (эксплуатации) пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации»;

«Обеспечение деятельности центрального и зарубежного аппарата Министерства транспорта Российской Федерации, а также подведомственных федеральных государственных учреждений».

В 2022 году в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики разработка, реализация, внесение изменений и мониторинг Программы и ее структурных элементов осуществляется с учетом особенностей, предусмотренных постановлениями Правительства Российской Федерации от 04.04.2022 № 583 «Об особенностях реализации государственных программ Российской Федерации (их структурных элементов) в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики и внесении изменений в Положение о системе управления государственными программами Российской Федерации», а также от 09.04.2022 № 628 «Об особенностях реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов, ведомственных проектов и региональных проектов в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики».

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 Минтранса России и подведомственных ему агентств.

Ожидаемыми результатами станут – достижение оптимального состава и структуры федеральных организаций транспортного комплекса, находящихся в ведении Минтранса России 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

Развитие системы транспортного образования

Ключевыми задачами развития транспортного образования на 2022 год и плановый период до 2024 года являются:

1. Гарантированное обеспечение транспортной системы квалифицированным персоналом для ее устойчивой, безопасной и бесперебойной работы, включая:

– обеспечение государственной поддержки ремонта, реконструкции, строительства учебно-лабораторных зданий и общежитий, а также поддержание в актуальном состоянии учебной, лабораторной, тренажерной и исследовательской базы транспортных образовательных организаций;

- реализацию программ профессиональной переподготовки административно-управленческого и научно-педагогического состава транспортных образовательных организаций;

- обеспечение соответствия программ подготовки, повышения квалификации и переподготовки лучшим мировым стандартам, их своевременной адаптации в сфере водного и воздушного транспорта к актуальным требованиям Международной морской организации и Международной организации гражданской авиации;

- внедрение независимой оценки результатов образования и аккредитации образовательных программ с участием специалистов научных, инновационных и ведущих транспортных организаций.

2. Создание среды притяжения и подготовки будущих лидеров, в том числе:

- системное обновление моделей, методик организации и содержания образовательного процесса;

- формирование современной маркетинговой и брендинговой политики транспортных образовательных организаций, в том числе с использованием «новых медиа» – социальных сетей, популярных мессенджеров, каналов и официальных веб-сайтов;

- формирование и поддержка программ развития заинтересованных работников транспортной отрасли.

3. Формирование центров генерации технологических инноваций транспортного комплекса за счет интеграции науки и образования, создания центров и подготовки уникальных специалистов, включая:

- формирование повестки исследований на основе ключевых задач технологического развития отрасли;

- вовлечение в исследовательскую деятельность молодых ученых, создание условий для их активного становления и научного роста;

- вовлечение в проведение исследований научных организаций различных форм собственности, научно-исследовательских организаций транспортной отрасли, транспортных компаний, отраслевых транспортных университетов, фондов развития и других профильных организаций;

- создание ключевой площадки для координации научно-исследовательской и экспертной деятельности в транспортной отрасли на базе многофункционального технологического кластера «Образцово»;

- оказание содействия со стороны отраслевых научно-исследовательских и образовательных организаций в реализации научно-технической политики федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспорта.

Основные приоритеты в развитии отраслевого транспортного образования в 2022 году включают:

- модернизация образовательной деятельности, приведение образовательных программ всех уровней в соответствие с актуальными и перспективными требованиями работодателей, реализация новых образовательных программ под «профессии будущего»;

- модернизация научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности, создание точек генерации исследований мирового уровня, развитие международного научного сотрудничества;

- транспортное планирование;

- цифровизация образования и ключевых бизнес-процессов транспортных университетов;

- развитие международного сотрудничества, в том числе формирование эффективных каналов двусторонней международной мобильности, включение

<p>в глобальную научную и образовательную повестку, продвижение образовательных продуктов за рубежом;</p> <ul style="list-style-type: none">– вхождение ряда транспортных вузов в международные предметные (отраслевые) рейтинги;– формирование эффективных моделей привлечения талантов и управления ими;– совершенствование организационной структуры транспортных университетов и системы управления ими через внедрение технологий стратегического менеджмента, формирование современной корпоративной культуры;– инфраструктурное развитие, укрепление материальной базы транспортных образовательных организаций высшего образования, направленное на создание современных кампусов, оптимизацию и развитие имущественного комплекса;– обеспечение выполнения Российской Федерацией международных обязательств в области конвенционной подготовки;– активизация патриотической, профориентационной и воспитательной работы, предусматривающая усиление интеграции образовательного и воспитательного процессов.
--

4. Предложения о необходимости корректировки отраслевого документа стратегического планирования

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p align="center"><u>Перечень факторов, последствия которых окажут значительное влияние на сферу транспорта</u></p> <p>Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года признана утратившей силу.</p> <p>Вместе с тем, в данном разделе Доклада приведен анализ факторов, последствия которых могут оказать влияния на сферу транспорта, а, соответственно, и на реализацию Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.</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>Начиная с конца февраля 2022 г. внешние и внутренние условия развития российской экономики существенно изменились. В связи с этим траектория развития транспортного комплекса в кратко- и среднесрочной перспективе в настоящий момент характеризуется повышенной степенью неопределенности.</p> <p>В январе – феврале 2022 г. в российской экономике сохранялись позитивные тенденции второй половины 2021 года. Рост ВВП в первые два месяца текущего года, по оценке Минэкономразвития России, сохранился на уровне 4 квартала 2021 г. (5 % г/г). Промышленное производство в январе – феврале увеличилось на 7,5 % г/г за счет роста как добывающих, так и обрабатывающих отраслей.</p> <p>Вместе с тем, с конца февраля 2022 г. внешние условия функционирования российской экономики кардинально изменились. Введенные иностранными государствами санкционные ограничения привели к усилению волатильности валютного курса, снижению цен на финансовые активы, расширению дефицита ликвидности банковского сектора и ускорению инфляции.</p> <p>Правительством Российской Федерации 15.03.2022 принят План первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления, который на регулярной основе дополняется новыми мероприятиями в зависимости от выявляемых рисков и потребностей.</p> <p>Основной задачей указанного плана является облегчение и ускорение адаптации экономики к новым условиям. Были приняты решения по либерализации внутренней хозяйственной деятельности (радикально сокращена контрольно-надзорная деятельность, перенесено введение обязательных требований, автоматически продлены лицензии и разрешения, упрощены процедуры подтверждения соответствия). Сняты многие барьеры на пути импорта (обнуление пошлин на более чем 1000 позиций, ввоз по копиям документов, и другие). Для поступления денег предприятиям упрощены и ускорены бюджетные процедуры, в том числе упрощены правила госзакупок. Реализуются программы поддержки отдельных отраслей, в том числе транспорта. Активно идут выдачи в рамках</p>

программ льготного кредитования (системообразующих организаций, субъектов МСП).

Импорт товаров сократится на 26,5 % в реальном выражении за счет сжатия внутреннего спроса и перебоев в логистике. Номинальное снижение импорта меньше (-17,1 %) с учетом высокого дефлятора: импортируемые товары приобретаются с наценкой из-за мировой инфляции, дополнительных транзакционных издержек.

ВВП по итогам года в рамках базового сценария снизится на 7,8 %. Основной вклад в снижение ВВП внесет внутренний спрос – как потребительский, так и инвестиционный. В условиях снижения реальных располагаемых доходов населения (на 6,8 %) ожидается сокращение оборота розничной торговли на 8,7 %, объема платных услуг населению – на 7,9 %. Снижение инвестиций в основной капитал составит порядка 19 % с учетом действующих импортных и экспортных ограничений и высокой неопределенности относительно среднесрочных тенденций в экономике.

Импорт товаров сократится на 26,5 % в реальном выражении за счет сжатия внутреннего спроса и перебоев в логистике. Номинальное снижение импорта меньше (-17,1 %) с учетом высокого дефлятора: импортируемые товары приобретаются с наценкой из-за мировой инфляции, дополнительных транзакционных издержек.

В ближайшие месяцы ситуация в реальном секторе экономики будет определяться, в первую очередь, внешнеторговым балансом.

Сальдо торгового баланса вырастет до 230,4 млрд долларов США в 2022 году с 189,8 млрд долларов США в 2021 году. При этом резко сократится дефицит баланса услуг и баланса инвестиционных доходов (за счет опережающего снижения импорта услуг и выплат дивидендов за рубеж).

Среди ключевых рисков устойчивого функционирования транспортной системы необходимо отметить возможность изменения макроэкономических показателей.

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.

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.

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.

Жесткая 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.

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.

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 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 ВВП, недостаточная эффективность в работе государственных компаний и высокий уровень регулируемых тарифов естественных монополий.

Еще одним существенным риском, связанным с санкционным давлением, 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.

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 Российской Федерации или в отношении отдельных профессиональных квалификационных групп, может возникнуть риск

потери отраслью привлекательности для трудоустраивающихся или оттока уже занятого высокопрофессионального персонала, что может повлиять на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также на конкурентоспособность российских поставщиков транспортных услуг. Ускорение научно-технологического развития требует нейтрализации рисков несоответствия квалификации персонала изменяющимся требованиям к набору и содержанию компетенций за счет дальнейшего целенаправленного развития отраслевой системы подготовки, обучения и повышения квалификации специалистов.

С другой стороны, в последнее время сформировались риски роста дефицита персонала, занятого в сфере строительства, 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. Реализация целей и задач Транспортной стратегии Российской Федерации напрямую связана с развитием устойчивого транспорта и реализацией целей устойчивого развития, 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. 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

	<p>ЕАЭС, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов Союза.</p> <p>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 Российской Федерацией государств.</p> <p>Макроэкономические и внешние факторы, соответствующие изменения экономической ситуации в стране будут и в дальнейшем определять эффективность реализации целей, задач и мер Транспортной стратегии.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – потенциальные угрозы резкой эскалации геополитической напряженности могут негативно повлиять на деловую и потребительскую активность и, соответственно, снизить спрос на услуги пассажирского и грузового транспорта; – негативные внешнеэкономические процессы: общее замедление мирового экономического роста, связанное с последствиями COVID-19, обострением геополитических противоречий, 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; – резкое 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. <p>На основании анализа вышеизложенных рисков 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- 4.4	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по корректировке содержания, мероприятий и показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></p> <p>В связи с тем, что распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года признана утратившей силу, предложения по ее корректировке отсутствуют.</p> <p>Дальнейшее развитие транспортного комплекса будет осуществляться в соответствии с целями, задачами, целевыми индикаторами, основными направлениями и мероприятиями, определенными Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года,</p>

	<p>утвержденной указанным выше распоряжением Правительства Российской Федерации.</p>
--	--

В докладах за будущие отчетные периоды в случае значительных изменений макроэкономического, внешнеполитического, социального характера, открытия новых прорывных технологий в смежных отраслях промышленности, энергетики, сельском хозяйстве и строительстве, при необходимости, будут приводиться требуемые корректировки отдельных положений Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года по развитию транспорта в целом или отдельных его отраслей.

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:				
	1.1.1 Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	7,3	11,03/2,8	7,2**	
	1.1.1.1 в том числе на основных направлениях железнодорожной сети	14,2	26,3/6,3	14**	
	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, %	20,32	27,1/25,4	18,46	
	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, %	2,98	3,5/2,83	2,06	
	1.1.4 Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	16,8	47,3/0,5	16,6	
1.1.4.1 Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России в общей протяженности внутренних водных путей, %	75	17,8/8,1	75		

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	1.1.5 Доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях, %	71,92	60,8/48,8	71,5**	
	1.2 Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км	545,9	2273,4/2574	566,3	
	1.3 Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)				
	1.3.1 федерального значения, тыс. км	4,38	10,2/13,8	4,64	
	1.3.1.1 ввод новых участков, тыс. км	2,22	3,7/4,5	2,29	
	1.3.1.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	2,16	6,6/9,3	2,35	
	1.3.2 регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета), тыс. км	12,862	19,1/42,8	13,784	
	1.3.2.1 ввод новых участков, тыс. км	7,279	3,2/13,3	7,790	
	1.3.2.2 ввод реконструируемых участков, тыс. км	5,583	15,9/29,5	5,984	
	1.4.1 Ввод в эксплуатацию скоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2010 года)	1250	3308,8/3462	1250	
	1.4.2 Ввод в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных линий (нарастающим итогом с 2011 года), км	0	0/1829,8	0	
	1.4.3 Ввод в эксплуатацию скоростных автомагистралей (нарастающим итогом с 2011 года), км	1871,2	3529/6716	1982	
	1.5 Мощность морских портов, млн тонн в год	1224,9	1176/1385,3	1245	
	1.6 Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос	37	144/153	43	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	(нарастающим итогом с 2011 года), единиц				
	1.7 Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года), единиц	1	19/26,25	1	
1.8 Густота транспортной сети (общего пользования)					
	1.8.1 железные дороги, км/тыс. км ²	5,1	5,3/5,43	5,1	
	1.8.2 автомобильные дороги, км/тыс. км ²	90,7	53,5/68,98	91,56	
	1.9. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего, тыс. км	1553,7	1294,8/1307,5	1564,1	
	1.9.1 Протяженность автомобильных дорог общего федерального значения, тыс. км	60,4	55,8/58,4	63,7	
	1.9.2 Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, тыс. км	505,5	497,7/507,8	503,4	
	1.9.3 Протяженность автомобильных дорог общего пользования, в том числе местного значения, тыс. км	987,8	741,3/741,25	997*	
	1.10 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, %	12,49	8,8/11,8	11,96	
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, %	85,1	85,1/98,83	76	
	1.11.2 регионального или межмуниципального значения, %	46,42	36/46	47,78	
1.12 Перевалка грузов портами России:					
	1.12.1 морскими портами, млн тонн в год	820,9	884,3/866,3	835,2	
	1.12.2 речными портами, млн тонн в год	123,58	173,3/268,8	126,27	
	1.13 Протяженность внутренних водных путей, всего, тыс. км	101,59	101,7/101,6	101,59	
в том числе:					

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	1.13.1 с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км	50,2	48,6/67	50,44	
	1.13.2 с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км	38,9	35,7/67	38,9	
	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, %	100	46/76,75	100	
Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны*					
2.1 Средняя коммерческая скорость товардвижения на следующих видах транспорта:					
	2.1.1 железнодорожный, км в сутки	404,5	263/293	408,4	
2.2 Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:					
	2.2.1 железнодорожный, %	99,2	85,3/90,05	97,7	
	2.3 Объем перевозок грузов по Северному морскому пути, млн т	32,98	65,3/66,8	34,87	
2.4 Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта:					
	2.4.1 железнодорожный (без учета контрейлерных перевозок), %	4,5	5,2/5,9	5	
	2.4.2 автомобильный транспорт, %	2,57	2,1/2,42	2,6**	
	2.5.1 Производительность труда на транспорте, тыс. приведенных т-км на 1 человека в год	1666,8	2241,3/2516	1758	
	2.5.2 Производительность труда на транспорте, тыс. рублей на 1 человека в год	3533,1	3141,8/4083	3993,8	
	2.6 Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего, км в сутки	401,5	311,3/327	399,4	
в том числе:					
	2.6.1 контейнеров, км в сутки	570,1	498,8/625	585,9	
	2.6.2 контейнеров в транзитном сообщении, км в сутки	928,8	960,0/1075	963,5	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	2.6.3 маршрутных отправок, км в сутки	567	419,3/423,8	554,6	
	2.7.1 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом, млн т	17,57	21/27,3	16,89	
	2.7.2 Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности морским транспортом, млн т	8,41	7,3/7,02	8,59	
2.8 Средний возраст грузовых транспортных средств:					
	2.8.1 вагонов, лет	12,4	22,9/19,2	12,4	
	2.8.2 локомотивов, лет	25,67	27/24,3	24,43	
	2.8.3 автотранспортных средств общего пользования, лет	16,04	10,2/9,4	15,41	
	2.8.4 морских судов под российским флагом, лет	31	17,2/16,8	31	
	2.8.5 речных судов, лет	41	33,5/31	41	
	2.9 Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего, %	48,3	53,8/100	50,2***	
	2.9.1 в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн, %	69,9	82,5/100	72,3***	
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	6200	10069,3/10897,5	8000	
	3.1.1 на автомобильном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	4609,3	6529,5/6953,5	5345,7	
	3.1.1.1 в том числе общего пользования, пасс.-км на 1 человека в год	549,9	11003/1157,7	605,5	
	3.1.2 на железнодорожном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	533,3	1179,3/1225,5	712,9	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	3.1.3 на воздушном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	1049,7	1678/2210	1664,2	
	3.1.4 на метро, пасс.-км на 1 человека в год	210	386,3/400,3	231,2	
	3.1.5 на городском наземном пассажирском электрическом транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	39	100,5/102,5	42,9	
	3.1.6 на внутреннем водном транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	1,58	5/5	2,86	
	3.1.7 на морском транспорте, пасс.-км на 1 человека в год	0,21	0,7/0,7	0,24	
	3.2 Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	0,12	0,428/0,42	0,16	
	3.3 Авиационная подвижность населения, число отправок пассажиров на человека в год	0,47	0,76/0,83	0,76	
	3.4 Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта, %	38,4	45,8/46,9	40,7	
	3.5 Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года, %	-8,4	21,1/48,5	9,5	
	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, %	25,7	12,5/22	25,8**	
	3.7 Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью	3470	2950/4446	3545	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года), единиц				
	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, %	33,3	32,8/32,8	34,7	
3.10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:					
3.11.					
	3.10.1 пассажирских вагонов, лет	17,6	17/16,8	17,1	
	3.10.2 моторвагонного подвижного состава, лет	18,77	14/13,8	18,41	
	3.10.3 локомотивов, лет	18,76	20,5/19,5	18,1	
	3.10.4 автобусов, лет	9,89	8,9/8,4	9,4	
	3.10.5 самолетов, лет	14,5	11,8/11,8	14,7	
	3.10.6 морских судов, лет	30	25,5/24,8	29	
	3.10.7 речных судов, лет	40	35,6/33	42	
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны					
	4.1 Экспорт транспортных услуг, млрд долларов США	13,38	32,15/33,23	15,71	
	4.2 Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации, млн т	25,1	44,025/64,875	36,1	
	4.2.1 Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом, млн т	23,1	41,63/62,25	33,1	
	4.2.1.1 из них контейнеров, тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте	830,9	882,5/1192,5	1116,1	
	4.2.2 Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, млн т	2,03	1,775/2,6	3	
	4.3 Перевалка транзитных грузов в российских морских портах, млн т	61,7	78,9/79,7	64,2	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	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	7,81	11,9/12,3	10,32	
	4.5 Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали, млн т	13,9	5/14,4	21,7**	
	4.6 Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %	46,1	47,5/50	44,1	
	4.7 Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, млн т	23,1	24,8/25,7	23,5**	
	4.7.1 в том числе суммарный дедейт морского транспортного флота под российским флагом, млн т	8,75	11,4/12,2	8,9	
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	10,8	13,8/9,6	10,1	
	5.1.3 снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по отношению к уровню 2011 года, %	56,5	83,3/71	53,4	
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, %	32,23	77,5/100	17,7	
	5.1.4.2 по морскому транспорту, %	37,84	52,3/62,5	60,2	
	5.1.4.3 по внутреннему водному транспорту, %	37,84	75,5/89,5	6,32	
	5.1.4.4 по железнодорожному транспорту, %	22,03	6,3/7,1	22,37	

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	5.1.4.5 по дорожному хозяйству, %	36,68	95,1/97,8	9,25	
	5.1.4.6 по метрополитену, %	20	77,3/88,3	7,56	
	5.3 Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), единиц	462	162,8/251	523	
	5.4 Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом), км	8718,5	3701,5/3752	9517,5	
	5.5 Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, %	8,4	11,9/7,9	8,8	
	5.6 Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на 1 полет) по отношению к уровню 2010 года, %	80,07	90,3/78	64	
	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	169	98,5/103,2	105	
	5.8 Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, %	78	100/100	78	
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду					
6.1 Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года)					

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
	6.1.2 железнодорожный транспорт, %	80	62,3/62,3	80	
	6.1.3 воздушный транспорт, %	79	89/84,5	78	
	6.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года)				
	6.2.1 автомобильный транспорт, %	34,99	74/70,8	31,46	
	6.2.2 железнодорожный транспорт, %	57,9	67,5/64,3	57,6	
	6.3 Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств, %	7	18,5/21,5	7,3**	
	6.3.1 в том числе доля газомоторного топлива, %	5,99	15,3/18,3	6,23**	
	6.4 Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств, %	3,85	28,3/31,5	3,91	
	6.5 Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года)				
	6.5.1 автомобильный транспорт, %	88,43	93,5/89,5	88,1**	
	6.5.2 железнодорожный транспорт, %	86,39	93,5/89,8	83,54	
	6.5.3 воздушный транспорт, %	77,1	89/84,5	76,8**	
	6.6 Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте, %				
	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	65,75/67,8	67	
	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)				

№ п/п	Показатели отрасли/сферы	Предыдущий год	Отчетный год		Характеристика показателя
			План базов. / План иннов.	Факт	
					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, услуг; производительность труда; экологические показатели сферы/отрасли экономики – объемы выбросов загрязнений, объемы отходов)				
	6.1.2 Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту, %	80	62,3/62,3	80	
	6.1.3 Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км по воздушному транспорту, %	11,41	89/84,5	9,93	
	6.2.1 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по автомобильному транспорту, %	34,99	74/70,8	31,46	
	6.2.2 Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по железнодорожному транспорту, %	57,9	67,5/64,3	57,6	

* Оперативные данные. Согласно Федерального плана стат работ (ФПСР) официальные данные будут представлены 13.06.2022.

** Оперативные данные.

*** Оперативные данные. Официальный расчет по форме ФСН 1-ТР (автотранспорт) будет представлен после 01.08.2022.

-  - 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 2021 году осуществлялось на основании Федерального закона от 08.12.2020 № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» в соответствии с росписью расходов федерального бюджета и лимитами бюджетных обязательств. Объем бюджетных ассигнований был выделен Минтрансу России и подведомственным ему федеральной службе, и федеральным агентствам на 2021 год в размере 1 700,1 млрд рублей. Кассовые расходы составили 1 690,2 млрд рублей или 99,4 % от доведенных объемов.</p> <p>Минтранс России является ответственным исполнителем ГП «РТС». Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта за 2021 год составил 1690,2 млрд рублей (99,42 % от предусмотренного объема на 2021 год), в том числе в рамках финансирования ГП «РТС» 1639,6 млрд рублей (99,44 % от предусмотренного лимита на 2021 год), что составляет 97,01 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в отчетном периоде 2021 года.</p> <p>В 2021 году исполнение федерального бюджета в сфере транспорта осуществлялось в рамках 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 ГП «РТС» финансируются как федеральные и ведомственные проекты, так и ведомственные целевые программы. В общем объеме финансирования Государственной программы в 2021 году на проектную часть ГП «РТС» из федерального бюджета фактически выделено 853,6 млрд рублей (52,1 % бюджетных расходов ГП «РТС» за отчетный период, 99,4 % от предусмотренного лимита на 2021 год), на процессную часть ГП «РТС» – 786 млрд рублей (47,9 % бюджетных расходов ГП «РТС» за отчетный период, 99,5 % от предусмотренного лимита на 2021 год). В проектную часть ГП «РТС» входят федеральные и ведомственные проекты, которые отобраны в соответствии с их значимостью для достижения целей ГП «РТС». В рамках бюджетного финансирования наиболее крупными из проектов, входящих в проектную часть ГП «РТС», являются:</p> <p>9 федеральных проектов, входящих в КПМИ, кассовое исполнение которых составило 323,9 млрд рублей. Это составляет 98,7 % от предусмотренного объема на 2021 год или 19,8 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС», в том числе наиболее крупные из них:</p> <p>ФП «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай», кассовое исполнение которого составило 212,28 млрд рублей (99,72 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 12,95 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;</p> <p>ФП «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла», кассовое исполнение которого составило 60,84 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 3,71 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;</p>

ФП «Развитие морских портов России», кассовое исполнение которого составило 20,64 млрд рублей (99,98 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 1,26 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ФП «Развитие Северного морского пути», кассовое исполнение которого составило 11,41 млрд рублей (98,9 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 0,7 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

НП «БКД» в составе 5 федеральных проектов, кассовое исполнение которого в рамках федерального бюджета составило 355,3 млрд рублей (99,8 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 21,7 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС», в том числе наиболее крупные из них:

ФП «Развитие федеральной магистральной сети», кассовое исполнение которого составило 231,62 млрд рублей (99,81 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 14,13 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ФП «Региональная и местная дорожная сеть», кассовое исполнение которого составило 111,96 млрд рублей (99,88 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 6,82 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

6 ведомственных проектов, кассовое исполнение которых составило 174,3 млрд рублей (99,9 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 10,6 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС», в том числе наиболее крупные из них:

ВП «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта», кассовое исполнение которого составило 149,63 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 9,13 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВП «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта», кассовое исполнение которого составило 11,47 млрд рублей (99,36 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 0,7 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС».

В процессную часть (бюджет поддержания и обеспечения транспортной системы, сформированный на базе текущих расходов) ГП входят 18 ведомственных целевых программ, наиболее крупными из которых являются:

ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения», кассовое исполнение которой составило 345,6 млрд рублей (99,96 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 21,1 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», кассовое исполнение которой составило 155,2 млрд рублей (99,5 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 9,5 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования ГК «Российские автомобильные дороги», кассовое исполнение которой составило 76,02 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 4,64 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации программы «Дорожное хозяйство», кассовое исполнение которой составило 25,09 млрд рублей (96,7 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 1,53 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», кассовое исполнение которой составило 114 млрд рублей (98,7 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 6,96 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений», кассовое исполнение которой составило

21,36 млрд рублей (100 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 1,3 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС»;

ВЦП «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок», кассовое исполнение которой составило 21,27 млрд рублей (97,86 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 1,3 % от фактических бюджетных расходов на ГП «РТС».

В рамках других государственных программ Российской Федерации в отчетном периоде 2021 года на выполнение мероприятий в сфере транспорта кассовое исполнение составило 50,6 млрд рублей (98,8 % от предусмотренного объема на 2021 год) или 2,99 % от всего бюджетного финансирования в сфере транспорта за отчетный период.

За 2021 год практически на 100 % использованы средства от предусмотренного объема бюджетных ассигнований по следующим федеральным проектам: «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай», «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла», «Развитие морских портов России»; ведомственному проекту «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта», ведомственным целевым программам: «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения», «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования государственной компании «Автодор», «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений», «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации», «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок», «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях», «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации и платы за них», «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства», «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути», «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», а также транспортные мероприятия государственных программ: «Социально-экономическое развитие Калининградской области», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».

В 2021 году недостаточно осуществлялось кассовое исполнение федеральных проектов: «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» (0,83 % от предусмотренного лимита), «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» (64,6 %).

Фактический объем финансирования ГП «РТС» из всех источников ГП «РТС» в 2021 году составил 2 302,6 млрд рублей (119 % к запланированному значению), в том числе: из средств федерального бюджета – 1 639,7 млрд рублей (157,3 %), средств бюджетов субъектов Российской Федерации – 245 млрд рублей (136,3 %), средств юридических лиц – 417,8 млрд рублей (59,2 %).

В результате выполнения в 2021 году федеральных проектов, входящих в состав КППИ, индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2017 года составил 121 %.

В соответствии с Федеральным законом от 06.12.2021 № 390-ФЗ «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» объем финансирования бюджетных расходов в сфере транспорта составит в 2022 году 1 309,6 млрд рублей.

Исполнение федерального бюджета будет осуществляться в рамках государственных программ Российской Федерации. Минтранс России является ответственным исполнителем ГП «РТС». Кроме того, Минтранс России и находящиеся в его ведении федеральная служба и федеральные агентства в 2022 году являются соисполнителями или участниками еще 15 государственных программ.

Таблица 6.1
Бюджетное финансирование в сфере транспорта в 2021 году
(млн рублей)

Наименование расходов	Подлежит финансированию в 2021 году	Кассовое исполнение за январь-декабрь 2021 года
1	2	3
Всего	1 700 064,0	1 690 306,1
ГП «Развитие транспортной системы»	1 648 849,9	1 639 729,9
в том числе:		
ПРОЦЕССНАЯ ЧАСТЬ	790 124,5	786 045,2
Ведомственные целевые программы	778 758,7	774 831,3
Ведомственная целевая программа «Цифровая платформа транспортного комплекса РФ»	1 372,6	1 372,6
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации ГП РФ «Развитие транспортной системы»	2 413,9	2 401,7
Ведомственная целевая программа «Информационное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»	21,5	21,4
Ведомственная целевая программа «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	21 737,5	21 273,5
Ведомственная целевая программа «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»	4 142,2	4 142,2
Ведомственная целевая программа «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	1 181,8	1 179,2
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 и платы за них»	1 197,6	1 197,6
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	50,3	50,3
Ведомственная целевая программа «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	345 800,4	345 662,8
Ведомственная целевая программа «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	155 973,6	155 288,6

Ведомственная целевая программа «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования ГК «Российские автомобильные дороги»	76 039,0	76 016,7
Ведомственная целевая программа «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	115 500,2	114 047,3
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации программы «Дорожное хозяйство»	25 937,3	25 088,5
Ведомственная целевая программа «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	744,3	744,3
Ведомственная целевая программа «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	45,4	45,4
Ведомственная целевая программа «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	21 356,0	21 356,0
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	302,0	297,2
Ведомственная целевая программа «Содержание (эксплуатация) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»	4 943,1	4 751,5
Отдельные мероприятия	11 365,8	11 213,9
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	602,0	595,1
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	465,2	449,0
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	2 123,5	2 089,6
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	382,4	371,9
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	5 478,6	5 466,4
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	2 314,1	2 238,9
ПРОЕКТНАЯ ЧАСТЬ	858 725,4	853 551,6
Национальный проект «Безопасные качественные дороги»	355 887,9	355 282,1
Федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть»	112 093,4	111 960,8
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	20,0	20,0
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	7 504,7	7 483,4
Федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»	4 202,3	4 199,4
Федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»	232 067,5	231 618,5
Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года	328 289,3	323 925,6
Федеральный проект «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай»	212 871,0	212 283,8
Федеральный проект «Развитие морских портов России»	20 647,6	20 644,0
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	6,9	1,3
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»	84,0	84,0
Федеральный проект «Развитие Северного морского пути»	11 538,5	11 411,2
Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»	3 291,0	27,4
Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»	234,5	151,6
Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»	60 836,1	60 836,1
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов»	18 779,7	18 486,3
Ведомственные проекты	174 548,2	174 343,8

Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	149 634,7	149 634,7
Ведомственный проект «Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»	4 673,4	4 650,0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	5 103,1	5 092,4
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	3 292,4	3 219,9
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	11 540,6	11 466,9
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	304,0	304,0
Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»	0	2,90
Другие государственные программы	51 211,1	50 576,2
ПП «Повышение безопасности дорожного движения» Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	200,7	200,7
ГП «Космическая деятельность России»	677,0	676,8
Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»	5 150,0	5 150,0
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя»	194,2	170,6
Государственная программа «Развитие образования»	7 033,5	7 016,8
Государственная программа «Научно-технологическое развитие Российской Федерации»	20 151,5	20 008,5
Государственная программа «Социальная поддержка граждан»	563,1	559,4
Государственная программа «Доступная среда»	10,8	10,8
Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия	9 258,5	8 848,0
Государственная программа Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации»	125,7	125,7
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Калининградской области»	5 947,3	5 947,3
ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Карелия»	679,5	652,8
Государственная программа «Развитие здравоохранения»	920,0	910,0
Государственная программа «Информационное общество»	146,3	146,3
Государственная программа «Развитие культуры и туризма»	101,2	101,2
Реализация иных функций федеральных органов исполнительной власти	51,8	51,3

Таблица 6.1.1
Данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств
на реализацию пилотной ГП «РТС» в 2021 году
(тыс. рублей)

Наименование государственной программы, проекта (программы), ведомственной целевой программы, мероприятия	Источник финансирования	План (тыс. рублей)	Факт (тыс. рублей)
Развитие транспортной системы	Всего:	1 935 072 092,3	2 302 583 888
	федеральный бюджет	1 042 385 658,3	1 639 729 928,8
	Фонд национального благосостояния	7 000 000	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	179 809 291,4	245 020 284,7
	средства юридических лиц, в том числе:	705 877 142,6	417 833 674,5
	ГК «Автодор»	170 098 362,5	91 804 321,9
	ОАО «РЖД»	299 503 152,9	220 168 500

Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»	Всего:	402 443 163,3	549 830 291,7
	федеральный бюджет	102 940 010,4	325 293 491,7
	Фонд национального благополучия	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	299 503 152,9	224 536 800
	ОАО «РЖД»	297 087 952,9	220 168 500
Проектная часть			
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»	Всего:	0	1 244,9
	федеральный бюджет	0	1 244,9
	Фонд национального благополучия	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	0	0
	ОАО «РЖД»	0	0
Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог»	Всего:	177 776 452,9	138 914 100
	федеральный бюджет	0	0
	Фонд национального благополучия	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	177 776 452,9	138 914 100
	ОАО «РЖД»	177 776 452,9	136 422 000
Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово- Черноморского бассейна»	Всего:	44 852 993,9	10 343 735,8
	федеральный бюджет	7 510 793,9	27 435,77
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	37 342 200	10 316 300
	ОАО «РЖД»	37 342 200	10 316 300
Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо- Западного бассейна»	Всего:	51 985 820	19 846 097,1
	федеральный бюджет	9 751 620	151 597,15
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	42 234 200	19 694 500
	ОАО «РЖД»	42 234 200	19 694 500
Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»	Всего:	63 881 199	108 531 799
	федеральный бюджет	30 186 099	60 836 099
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	33 695 100	47 695 700
	ОАО «РЖД»	33 695 100	47 695 700
Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»	Всего:	6 040 000	6 040 000
	федеральный бюджет	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	6 040 000	6 040 000
	ОАО «РЖД»	6 040 000	6 040 000
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта»	Всего:	2 415 200	151 510 931

	федеральный бюджет	0	149 634 731
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	2 415 200	1 876 200
	ОАО «РЖД»	2 415 200	1 876 200
Процессная часть			
ВЦП «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта»	Всего:	54 900 553,3	114 047 260,5
	федеральный бюджет	54 900 553,3	114 047 260,5
	средства юридических лиц	0	0
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере железнодорожного транспорта»	Всего:	590 944,2	595 123,4
	федеральный бюджет	590 944,2	595 123,4
Подпрограмма «Дорожное хозяйство»	Всего:	1 155 666 297,9	1 506 124 893,8
	федеральный бюджет	789 243 044	1 165 852 129,2
	Фонд национального благосостояния	7 000 000	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	178 681 791,4	243 890 509,2
	средства юридических лиц, в том числе:	180 741 462,5	96 382 255,4
	ГК «Автодор»	170 098 362,5	91 804 321,9
Проектная часть			
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	Всего:	19 471 138,8	7 483 389,1
	федеральный бюджет	7 705 106,7	7 483 389,10
	бюджеты субъектов Российской Федерации	11 106 032,1	0
	средства юридических лиц	660 000	0
Федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»	Всего:	228 987 480,5	262 396 122,8
	федеральный бюджет	155 373 768,9	231 618 489,61
	фонд национального благосостояния	7 000 000	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц, в том числе:	66 613 711,6	30 777 633,2
	ГК «Автодор»	66 613 711,6	30 777 633,2
Федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть»	Всего:	260 392 263,1	348 476 071,8
	федеральный бюджет	101 945 272,3	111 960 830,63
	бюджеты субъектов Российской Федерации	158 446 990,8	236 515 241,1
	средства юридических лиц	0	0
Федеральный проект «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа-Западный Китай»	Всего:	116 115 422,8	216 910 254,3
	федеральный бюджет	31 132 322,8	212 283 748,96
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	48 571,9
	средства юридических лиц, в том числе:	84 983 100	4 577 933,485
	ГК «Автодор»	75 000 000	0
Процессная часть			
ВЦП «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»	Всего:	344 364 442,7	345 662 803,1
	федеральный бюджет	344 364 442,7	345 662 803,13
ВЦП «Содействие развитию автомобильных дорог регионального,	Всего:	81 040 858	162 615 369,8

межмуниципального и местного значения»			
	федеральный бюджет	71 912 089,5	155 288 673,62
	бюджеты субъектов Российской Федерации	9 128 768,50	7 326 696,22
ВЦП «Доверительное управление федеральными автомобильными дорогами общего пользования Государственной компанией «Российские автомобильные дороги»	Всего:	78 311 861,8	137 043 365,5
	федеральный бюджет	49 827 210,9	76 016 676,8
	средства юридических лиц, в том числе:	28 484 650,9	61 026 688,7
	ГК «Автодор»	28 484 650,9	61 026 688,7
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Дорожное хозяйство»	Всего:	26 297 911,3	25 088 489,9
	федеральный бюджет	26 297 911,3	25 088 489,9
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства»	Всего:	684 918,9	449 027,4
	федеральный бюджет	684 918,9	449 027,4
Подпрограмма «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	Всего:	70 660 538,1	59 891 189,3
	федеральный бюджет	59 030 138,1	53 513 140,2
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	84 500	86 775,4
	средства юридических лиц	11 545 900	6 291 273,7
Проектная часть			
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов»	Всего:	40 622 318,2	24 864 335,2
	федеральный бюджет	28 991 918,2	18 486 286,1
	бюджеты субъектов Российской Федерации	84 500	86 775,4
	средства юридических лиц	11 545 900	6 291 273,7
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»	Всего:	7 423 605	5 092 498,4
	федеральный бюджет	7 423 605	5 092 498,4
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»	Всего:	0	2 936,1
	федеральный бюджет	0	2 936,1
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Процессная часть			
ВЦП «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»	Всего:	14 885 453,7	21 273 510,7
	федеральный бюджет	14 885 453,7	21 273 510,7
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»	Всего:	4 142 221	4 142 221
	федеральный бюджет	4 142 221	4 142 221

ВЦП «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте»	Всего:	1 181 193,4	1 179 159,4
	федеральный бюджет	1 181 193,4	1 179 159,40
ВЦП «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них»	Всего:	822 145,4	1 196 725,3
	федеральный бюджет	822 145,4	1 196 725,28
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»	Всего:	50 260,9	50 260,9
	федеральный бюджет	50 260,9	50 260,9
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта»	Всего:	1 533 340,5	2 089 542,4
	федеральный бюджет	1 533 340,5	2 089 542,4
Подпрограмма «Морской и речной транспорт»	Всего:	269 485 176	154 780 032,6
	федеральный бюджет	68 906 015,8	69 556 687,2
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	200 579 160,2	85 223 345,4
Проектная часть			
Федеральный проект «Развитие морских портов»	Всего:	219 895 665,8	105 867 361,8
	федеральный бюджет	19 316 505,6	20 644 016,42
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	200 579 160,2	85 223 345,4
Федеральный проект «Развитие Северного морского пути»	Всего:	12 300 047,5	11 411 185,9
	федеральный бюджет	12 300 047,5	11 411 185,9
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	Всего:	4 638 592,8	3 219 884,5
	федеральный бюджет	4 638 592,8	3 219 884,5
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	Всего:	10 059 594,4	11 466 870,9
	федеральный бюджет	10 059 594,4	11 466 870,94
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Процессная часть			
ВЦП «Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства»	Всего:	744 316,5	744 316,5
	федеральный бюджет	744 316,5	744 316,5
ВЦП «Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути»	Всего:	45 409,3	45 409,3
	федеральный бюджет	45 409,3	45 409,3

ВЦП «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений»	Всего:	21 277 605,4	21 355 947
	федеральный бюджет	21 277 605,4	21 355 947
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	Всего:	313 265,5	297 160,2
	федеральный бюджет	313 265,5	297 160,2
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	Всего:	210 678,8	371 896,3
	федеральный бюджет	210 678,8	371 896,3
Подпрограмма «Надзор в сфере транспорта»	Всего:	4 193 874,9	5 791 838,7
	федеральный бюджет	4 193 874,9	5 791 838,7
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Проектная часть			
Ведомственный проект «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»	Всего:	238 210,3	303 995,2
	федеральный бюджет	238 210,3	303 995,2
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Процессная часть			
Ведомственная целевая программа «Информационное обеспечение реализации подпрограммы «Надзор в сфере транспорта»	Всего:	21 637,3	21 404,2
	федеральный бюджет	21 637,3	21 404,24
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере контроля и надзора на транспорте»	Всего:	3 934 027,3	5 466 439,3
	федеральный бюджет	3 934 027,3	5 466 439,3
Подпрограмма «Развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»	Всего:	9 182 945,7	9 401 555,3
	федеральный бюджет	9 182 945,7	9 401 555,3
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	0	0
Проектная часть			
Ведомственный проект «Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»	Всего:	4 660 273,6	4 650 039,6
	федеральный бюджет	4 660 273,6	4 650 039,63
Процессная часть			
ВЦП «Содержание (эксплуатация) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»	Всего:	4 522 672,1	4 751 515,7
	федеральный бюджет	4 522 672,1	4 751 515,7
Подпрограмма «Обеспечение реализации государственной программы «Развитие транспортной системы»	Всего:	16 126 050,9	9 907 502,5
	федеральный бюджет	6 975 583,9	8 864 502,5
	Фонд национального благосостояния	0	0

	бюджеты субъектов Российской Федерации	1 043 000	1 043 000
	средства юридических лиц	8 107 467	0
Проектная часть			
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	Всего:	20 000	20 000
	федеральный бюджет	20 000	20 000
Федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»	Всего:	12 652 767	5 242 400
	федеральный бюджет	3 502 300	4 199 400
	бюджеты субъектов Российской Федерации	1 043 000	1 043 000
	средства юридических лиц	8 107 467	0
Процессная часть			
ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»	Всего:	1 751 565,2	2 406 169,8
	федеральный бюджет	1 751 565,2	2 406 169,8
Основное мероприятие «Управление реализацией государственной программы»	Всего:	1 701 718,7	2 238 932,7
	федеральный бюджет	1 701 718,7	2 238 932,7
Подпрограмма «Цифровой транспорт и логистика»	Всего:	7 314 045,5	6 856 584
	федеральный бюджет	1 914 045,5	1 456 584
	Фонд национального благосостояния	0	0
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	5 400 000	5 400 000
Проектная часть			
Ведомственный проект «Формирование сети транспортно-логистических центров»	Всего:	5 400 000	5 484 000
	федеральный бюджет	0	84 000
	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0
	средства юридических лиц	5 400 000	5 400 000
Процессная часть			
ВЦП «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации»	Всего:	1 914 045,5	1 372 584
	федеральный бюджет	1 914 045,5	1 372 584

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 в рамках ГП «РТС» за 2021 год составил 417 833,7 млн рублей.</p> <p>Объем внебюджетных инвестиций (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составил в 2021 году 765,2 млрд рублей. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 664,4 млрд рублей (86,8 %) в общем объеме внебюджетных средств, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 132,65 млрд рублей, автомобильного и городского пассажирского транспорта – 129,6 млрд рублей, водного транспорта – 13,64 млрд рублей, воздушного транспорта – 18,9 млрд рублей.</p> <p>Привлеченные внебюджетные инвестиции в рамках основного капитала по организациям транспортного комплекса, составили 100,84 млрд рублей (или 13,18 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 36,15 млрд рублей – кредиты банков; 25,06 млрд рублей – заемные средства других организаций; 3,3 млрд рублей – инвестиции из-за рубежа; 25,58 млрд рублей – прочие средства.</p> <p>Ниже представлена таблица, в которой указаны данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах ГЧП, в рамках реализации Транспортной стратегии, а также об источниках финансирования инвестиций с основным капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 7.1</p> <p style="text-align: center;">Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах ГЧП, в рамках реализации Транспортной стратегии за 2021 год</p> <table border="1" data-bbox="357 1413 1501 1648"> <thead> <tr> <th data-bbox="357 1413 459 1469">№ п/п</th> <th data-bbox="459 1413 927 1469">Наименование направления</th> <th data-bbox="927 1413 1241 1469">Объем бюджетного финансирования</th> <th data-bbox="1241 1413 1501 1469">Источник информации</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="357 1469 459 1536">7.1</td> <td data-bbox="459 1469 927 1536">Внебюджетные средства в рамках ГП «РТС» за 2021 год</td> <td data-bbox="927 1469 1241 1536">417 833,7 млн рублей</td> <td data-bbox="1241 1469 1501 1536">Отчет по ГП «РТС» за 2021 год</td> </tr> <tr> <td data-bbox="357 1536 459 1648">7.3</td> <td data-bbox="459 1536 927 1648">Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства</td> <td data-bbox="927 1536 1241 1648">765 220 млн рублей</td> <td data-bbox="1241 1536 1501 1648">Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2021 год</td> </tr> </tbody> </table>			№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации	7.1	Внебюджетные средства в рамках ГП «РТС» за 2021 год	417 833,7 млн рублей	Отчет по ГП «РТС» за 2021 год	7.3	Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства	765 220 млн рублей	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2021 год
№ п/п	Наименование направления	Объем бюджетного финансирования	Источник информации												
7.1	Внебюджетные средства в рамках ГП «РТС» за 2021 год	417 833,7 млн рублей	Отчет по ГП «РТС» за 2021 год												
7.3	Внебюджетные инвестиции в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства	765 220 млн рублей	Форма П-2, таблица «Инв-5бсм» за 2021 год												

Таблица 7.2

**Источники финансирования инвестиций в основной капитал
по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам
малого предпринимательства в 2021 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 инвестиции, 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
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	134,11	132,65	1,45	0,3	0	0	1,14
Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	77,2	75,76	1,43	0,3			1,12
Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	4,31	4,31	0				
Деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские перевозки	52,6	52,58	0,02				0,01
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	134,77	97,34	37,43	15,7	9,74	3,3	8,62
Автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам	104,31	82,54	21,77	8,48	6,2	3,3	3,79
Автомобильный пассажирский транспорт	30,46	14,8	15,66	7,22	3,54	0	4,83
Регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	24,47	8,91	15,56	7,22	3,54		4,8
Регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении	0,15	0,12	0,03				
Регулярные перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении	0		0				
Перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам	5,33	5,26	0,07				0,03
Деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем	0,5	0,5	0				
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ	32,42	32,28	0,13	0	0	0	0,11
Регулярные перевозки пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении	0,89	0,78	0,11				0,11
Регулярные перевозки пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении	4,08	4,07	0,01				
Перевозка пассажиров метрополитеном	27,44	27,44	0,01				
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	15,91	7,88	8,03	2,72	0	0	0
Деятельность морского пассажирского транспорта	5,14	0,13	5,01				
Деятельность морского грузового транспорта	10,76	7,74	3,02	2,72			
ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	9,88	5,76	4,12	2,98	0,94	0	0
Деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта	0,41	0,23	0,18				
Деятельность внутреннего водного грузового транспорта	9,46	5,53	3,93	2,98	0,94		

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ	20,9	18,9	2	0	0	0	0
Деятельность пассажирского воздушного транспорта	18,97	16,96	2				
Деятельность грузового воздушного транспорта	1,94	1,94	0				
ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С ТРАНСПОРТОМ	359,18	320,01	39,17	9,3	13,77	0	14,03
Деятельность вспомогательная, связанная с железнодорожным транспортом	263,44	256,58	6,86				4,8
Деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом	14,48	12,47	2,01	0,67	0,93		0,42
Деятельность вспомогательная, связанная с морским транспортом	24,23	20,37	3,86		0,94		2,92
Деятельность вспомогательная, связанная с внутренним водным транспортом	0,51	0,36	0,15				0,15
Деятельность вспомогательная, связанная с воздушным транспортом	56,51	30,23	26,28	8,63	11,9		5,75
ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	58,06	49,55	8,51	5,16	1,61	0	1,67
Деятельность транспортного комплекса	765,22	664,37	100,84	36,15	26,06	3,3	25,58

**Анализ выполнения плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии
Российской Федерации на среднесрочный период (2014–2018 годы)
по состоянию на 31.12.2021**

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).

В 2021 году выполнялись мероприятия по 27 пунктам Плана мероприятий.

В период с 2014 года по 31.12.2021 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"> – разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо, полученных в предыдущем году в размере, превышающем прогнозный уровень, заложенный в закон о бюджете; – расширение общественного контроля за расходованием средств дорожных фондов с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности в дорожном хозяйстве; – 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; – расширение механизмов привлечения внебюджетных источников к решению задач развития автомобильных дорог и улучшения обслуживания пользователей 	Федеральный закон	2014–2015 годы ДДХ, ФАУ «Росдорнии»	<p>Исполнен.</p> <p>1. Федеральным законом от 23.05.2016 № 145-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и статью 6 Федерального закона «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и статью 30 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений» 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. Федеральным законом от 04.06.2018 № 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. Принят Федеральный закон от 06.03.2022 № 39-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>Законопроект № 1134454-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за нарушение порядка представления информации в систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов и порядка ее эксплуатации» принят Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации в первом чтении 19.05.2021.</p> <p>2. В настоящее время разработан полнофункциональный прототип прикладного программного обеспечения контроля за формированием и эффективностью расходования средств дорожных фондов (СКДФ), проведена</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>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 НП «БКД».</p> <p>На 31.12.2021 количество зарегистрированных активных пользователей СКДФ составило 18 867 человек, из них 18 319 представителей владельцев дорог федерального, регионального или межмуниципального и местного значений из 9079 организаций 84 субъектов Российской Федерации. На текущий момент службой технической поддержки ФАУ «РОСДОРНИИ» в СКДФ зарегистрировано активных пользователей 19 756 человек, из них 19 191 представителей владельцев дорог федерального, регионального или межмуниципального и местного значений из 9079 организаций 84 субъектов Российской Федерации.</p> <p>В соответствии с паспортом федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», утвержденным протоколом заседания проектного комитета по Национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20.12.2018 № 4 (далее – ФП «ОМРДХ»), в 2019 году СКДФ наполнен первичными данными об автомобильных дорогах. Владельцы автомобильных дорог проверяют и подтверждают их корректность. На 31.12.2021 в СКДФ владельцами автомобильных дорог подтверждены сведения: о 100 % автомобильных дорог федерального значения, о 98,99 % автомобильных дорог регионального значения или межмуниципального значения (на текущий момент – 99,13 %) кроме г. Москва, о 80,31% автомобильных дорог местного значения (на текущий момент – 84,43 %).</p> <p>Также паспортом ФП «ОМРДХ» предусмотрена ежегодная актуализация</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>общедоступной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней.</p> <p>Минтранс России разработаны проекты федеральных законов:</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>Указанные проекты федеральных законов 01.04.2020 внесены в Правительство Российской Федерации.</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> <p>4. Значительный вклад в развитие ГЧП в дорожном хозяйстве в России обеспечивается государственной компанией «Автодор», в том числе в части разработки новых инструментов и форм сотрудничества. Программой деятельности государственной компании «Автодор» на долгосрочный период (2010–2024 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 2146-р, предусматриваются различные механизмы ГЧП:</p> <ul style="list-style-type: none"> – концессионные соглашения, предусматривающие плату концедента или прямой сбор платы в доход концессионера; – долгосрочные инвестиционные соглашения при структурировании инвестиционных проектов, включающие

№ 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>полный цикл дорожных работ (рабочее проектирование, строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт, эксплуатация систем взимания платы и автоматизированных систем управления дорожным движением);</p> <p>– 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 ИТС. 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 «Автодор» понесенных оператором затрат в соответствии с определенной соглашением нормой доходности на инвестированный капитал;</p> <p>– корпоративное ГЧП – форма ГЧП, предусматривающая участие государства (государственных компаний) в капитале специальных проектных компаний, осуществляющих реализацию проектов ГЧП, с привлечением частных инвесторов через механизмы корпоративных сделок (соглашений).</p>
2 (20)	<p>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.</p>	<p>постановление Правительства Российской Федерации</p>	<p>2014–2015 годы</p> <p>ДМР (ДЭФ) Росморречфлот</p>	<p>Исполнен частично.</p> <p>Постановлением Правительства Российской Федерации от 02.12.2014 № 1295 утверждены Нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.</p> <p>Работа по переходу на 100-процентное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей продолжается.</p> <p>Федеральным законом от 02.12.2019 № 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, в 2021 году – 20,5 млрд рублей, в 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 исполнение мероприятий</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
				по совершенствованию нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей за счет федерального бюджета будет продолжено.

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)	Исполнен частично. Распоряжением Минтранса России от 30.03.2015 № 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». 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. 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).
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)	Исполнен. В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 03.02.2016 № АД-П9-17пр Минтрансом России проводилась работа по подготовке предложений по консолидации рынка оперирования полувагонов (доклады Минтранса России от 25.04.2016 № АЦ-11/5108, от 10.05.2016 № АЦ-11/5686). 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.
3 (49).	Проведение комплекса работ по совершенствованию структуры и механизмов использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах его пользователей на основе	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	2015 год ДГА (Росавиация)	Исполнен. Письмом Минтранса России от 30.07.2019 АЮ-Д1-10/12176 направлен доклад в Правительственную комиссию по транспорту о разработке и внедрении новой структуры воздушного пространства Московской зоны Единой 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
	современных и перспективных методов организации воздушного движения			<p>организации воздушного движения Российской Федерации.</p> <p>Во исполнение пункта 3 раздела III протокола заседания Правительственной комиссии по транспорту от 10.12.2019 № 4 с 03 декабря 2020 г. внедрена новая структура воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД.</p> <p>Принято постановление Правительства Российской Федерации от 02.12.2020 № 1991 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».</p>

**Цель 3. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения
в соответствии с социальными стандартами».**

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (51)	Утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	приказ Росавтодора	ежегодно	<p>Исполнен.</p> <p>В отчетном периоде предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство подъездов к общественно значимым объектам населенных пунктов, расположенных на сельских территориях, и объектам производства и переработки продукции осуществлялось в рамках государственной программы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 31.05.2019 № 696. Этой государственной программой Российской Федерации 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 30.09.2014 № 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 08.12.2020 № 385-ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» на основании решений главных распорядителей средств федерального бюджета, формируемых в государственной интегрированной информационной системе управления общественными финансами «Электронный бюджет». Указанные соглашения на 2021 год в по состоянию на 01.10.2021 заключены в установленном порядке с 38 субъектами Российской Федерации.</p>
2 (71)	Внедрение дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом особенностей и объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на содержание	федеральный закон, изменения в Федеральные авиационные правила	2014–2015 годы ДГА	<p>Исполнен.</p> <p>Принят Федеральный закон от 21.07.2014 № 253-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации», предусматривающий создание благоприятных условий для развития аэродромов авиации общего назначения.</p> <p>Издан приказ Минтранса России от 13.08.2015 № 246 (в редакции от 14.01.2020) «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям,</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
	аэродромов, в том числе в сфере авиации общего назначения			осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил».
3 (77).	Создание условий для реализации проектов по организации высокоскоростных перевозок	проект распоряжения Правительства Российской Федерации	2014–2018 годы ДЖТ, Росжелдор	Исполнен. В рамках исполнения Указа № 474 ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России проведена работа по корректировке КПМИ, протоколом совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Булуосова от 25.09.2020 № АБ-П16-183пр определена обновленная структура КПМИ, включающая федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей».

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 (97).	Сближение и гармонизация транспортных систем стран Содружества Независимых Государств. Реализация инициатив Минтранса России по либерализации рынка транспортных услуг на пространстве Содружества Независимых Государств.	Многосторонние и двусторонние соглашения по развитию рынка транспортных услуг	2021 год ДМС	<p>Исполнен.</p> <p>1. Стратегия экономического развития СНГ на период до 2030 года</p> <p>В соответствии с Планом мероприятий по реализации первого этапа (2021–2025 годы) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2030 года в 2021 году было продолжено выполнение мероприятий по:</p> <ul style="list-style-type: none"> – формированию и реализации согласованной политики в области обеспечения транспортной безопасности; – совершенствованию рынка транспортных, экспедиторских и других логистических услуг, включая формирование сети логистических центров, применение эффективных технологий перевозок и создание необходимой транспортной инфраструктуры; – разработке (в том числе совместной) и внедрению цифровых технологий на транспорте и ИТС, современных систем управления транспортными процессами, включающими механизмы мониторинга изменения транспортных потоков, управления техническими средствами регулирования и организации дорожного движения, повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры, слежения за движением грузов и транспортных средств, внедрения электронного документооборота; – содействию повышению уровня экологической безопасности транспортных средств, расширению применения современных энергоэффективных транспортных средств, в том числе работающих на альтернативных видах моторного топлива; – развитию инфраструктуры МТК на территориях государств-участников СНГ; – совершенствование взаимодействия железнодорожных администраций и органов государственного контроля в пунктах пропуска через государственные границы государств-участников СНГ; – совершенствованию тарифной политики железных дорог государств -участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении с учетом положений Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ от 18.10.1996; – совершенствованию взаимодействия государств-участников СНГ по вопросам межгосударственных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом; – подготовке предложений по дальнейшей либерализации рынка воздушных сообщений государств-участников СНГ; – развитие автодорожной инфраструктуры и систематическое проведение работ

№ 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>(реконструкция, ремонт) по поддержанию в нормативном состоянии имеющейся сети международных автомобильных дорог государств-участников СНГ и их модернизация с использованием передовых технологий в дорожном хозяйстве.</p> <p>12.11.2021 решением Совета глав правительств СНГ утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве» 1520.</p> <p>Положения Концепция соответствуют действующим в государствах-участниках СНГ документам, определяющим стратегию развития железнодорожного транспорта, и отражают согласованную позицию по дальнейшему развитию наиболее актуальных направлений сотрудничества, а также по подходам к формированию рынка транспортных услуг в сфере железнодорожного транспорта.</p> <p>22.12.2021 под председательством Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева состоялось 41-е заседание Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (КТС СНГ), в котором приняли участие руководители и представители транспортных ведомств стран СНГ.</p> <p>По инициативе российской стороны в повестку были включены вопросы цифровизации транспортной отрасли, в том числе опыт внедрения Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), а также развития международных транспортных коридоров, как важной составляющей экономик стран Содружества.</p> <p>Также в 2021 году состоялась Одиннадцатая сессия отраслевых Советов КТС СНГ.</p> <p>Проведены заседания:</p> <p>Совета по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту, Совета по морскому и внутреннему водному транспорту, Совета по безопасности на транспорте, Совета по образованию и науке, Совета по информатизации на транспорте, Совета по международным транспортным коридорам СНГ. Были рассмотрены вопросы дальнейшего укрепления и развития сотрудничества в транспортной сфере между государствами СНГ.</p> <p>Пленарное заседание сессии Советов возглавил статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации Д.С. Зверев.</p> <p>Обсуждались вопросы общетранспортного характера, в т.ч. выработка подходов к созданию наиболее благоприятных условий для совместного использования транзитного потенциала и транспортного пространства СНГ, а также повышение эффективности и безопасности функционирования транспортных систем.</p> <p>2. Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территориях государств-</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>участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении.</p> <p>Продолжается выполнение мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 29.05.2015.</p> <p>Данная работа осуществляется в рамках деятельности Совета по безопасности на транспорте при Координационном транспортном совещании государств-участников СНГ во взаимодействии с компетентными органами государств-участников СНГ, Антитеррористическим центром государств-участников СНГ и другими органами отраслевого сотрудничества СНГ и направлена на выработку и реализацию государствами-участниками СНГ согласованной системы правовых, экономических, организационных и иных мер, направленных на устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса при перевозках пассажиров и грузов в международном сообщении и соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.</p> <p>06.11.2020 в г. Ташкенте решением Совета глав правительств СНГ утвержден План мероприятий по реализации Стратегии на период 2020–2025 годы.</p> <p>План мероприятий подготовлен в развитие аналогичного Плана на период 2017–2019 годов, утвержденного Решением Совета глав правительств СНГ 26.05.2017, и определяет комплекс дальнейших мер, направленных на практическую реализацию согласованных подходов к обеспечению транспортной безопасности при осуществлении перевозок в международном сообщении. В основу Плана легли основные задачи, указанные в Стратегии. Ответственными исполнителями Плана мероприятий являются государства СНГ, их компетентные органы, Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ и заинтересованные органы отраслевого сотрудничества СНГ.</p> <p>Положения Плана мероприятий являются основой для организации тесного взаимодействия государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>В целях выполнения Плана мероприятий сформирована Рабочая группа, осуществляющая разработку предложений по выполнению основных задач, определенных в Стратегии, в состав которой вошли представители транспортных и силовых ведомств государств, подписавших Решение Совета глав правительств СНГ об утверждении Стратегии.</p> <p>В рамках выполнения Плана мероприятий продолжается работа по реализации Соглашения об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения</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>транспортной безопасности от 30.05.2014 (Соглашение подписали Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан).</p> <p>К настоящему времени всеми государствами СНГ, подписавшими Соглашение, завершены внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления его в силу.</p> <p>Завершается работа по определению в государствах СНГ компетентных органов, уполномоченных осуществлять информационное взаимодействие по реализации Соглашения, а также созданию необходимых условий для реализации Соглашения в рамках двусторонних договоров.</p> <p>С 2019 года заседания Совета по безопасности на транспорте и Рабочей группы проходят совместно не реже 2-х раз в год. На заседаниях рассматриваются вопросы, связанные с выполнением Плана мероприятий по реализации Стратегии и Соглашения в государствах СНГ, осуществляется обмен информацией о совершенствовании государствами СНГ законодательных и иных нормативных правовых актов в области защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, обсуждаются проблемные вопросы в данной сфере.</p> <p>3. Приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года.</p> <p>В рамках отраслевых органов СНГ в 2021 году проводилась работа в соответствии с Приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года, утвержденными 29.05.2020 Советом глав правительств СНГ.</p> <p>Документ содержит как сохраняющие свою актуальность существующие положения, так и новые, касающиеся вопросов цифровизации на транспорте, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, сотрудничества в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>1. Формирование сети МТК на пространстве СНГ.</p> <p>Осуществляется реконструкция существующих и строительство новых объектов железнодорожной инфраструктуры российских участков МТК-2 (Берлин – Варшава – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга) и МТК-9 (Хельсинки – Буловская – Санкт-Петербург – Москва – Суземка – Киев – Александрополис, с ответвлением на Минск – Вильнюс – Нестеров – Калининград). Модернизация и дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры предусматривает комплекс технических мероприятий в целях повышения конкурентоспособности транспортных коридоров и реализации их транзитного потенциала.</p> <p>2. Повышение эффективности тарифной политики.</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>Обсуждение указанного вопроса осуществляется в рамках деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ и Тарифной Конференции железнодорожных администраций-участниц Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств-участников СНГ на основе реализации комплекса многосторонних правовых актов, в том числе обеспечивающих возможность формирования транспортных тарифов в международном железнодорожном сообщении с государствами-участниками СНГ, предусматривающих проведение согласованной тарифной политики и применение сквозных тарифных ставок при осуществлении комбинированных и мультимодальных перевозок грузов на направлениях МТК.</p> <p>Указанные и другие вопросы отраслевого сотрудничества регулярно обсуждаются на заседаниях Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ и Тарифной Конференции железнодорожных администраций-участниц Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств-участников СНГ.</p> <p>3. Устранение негативного влияния административных барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок.</p> <p>По инициативе Минтранса России подготовлены, одобрены Координационным транспортным совещанием государств-участников СНГ, внесены на рассмотрение высших органов СНГ и приняты следующие документы:</p> <ul style="list-style-type: none"> – протокол о внесении изменений в Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков СНГ от 24.11.2006 (подписан на Совета глав правительств СНГ 03.11.2017), который устанавливает единые формы свидетельства на профессиональную компетентность водителей и специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок. Указанные изменения соответствуют требованиям Хартии качества. – внесены изменения в Рекомендуемый Порядок проведения экзаменов на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков СНГ, устанавливающие единый срок действия свидетельства, подтверждающего профессиональную компетентность как для водителей, так и для специалистов, ответственных за организацию международных автомобильных перевозок решением 75 заседания Экономического совета СНГ от 15.09.2017. <p>Актуальные вопросы в части осуществления международных автомобильных перевозок регулярно рассматриваются в ходе заседаний Совета по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту при Координационном транспортном совещании</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>государств-участников СНГ (САиГПТ при КТС СНГ). Так, в ходе заседания от 05.06.2018 в г. Минске одобрен проект Отчета о деятельности САиГПТ при КТС СНГ по выполнению решений высших органов СНГ, включая Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг от 14.11.2008.</p> <p>4. Сотрудничество в области организации воздушного движения государств-участников СНГ.</p> <p>Одним из основных механизмов выполняемых в рамках сотрудничества мероприятий является федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2020 годы)», реализация которой осуществляется путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и позволяет приступить к поэтапному переходу к региональной аэронавигационной системе. На постоянной основе с участием экспертов стран-участников СНГ проводится целенаправленная работа по развитию сети воздушных трасс, внедряются экономически выгодные маршруты и оптимальные эшелоны полета.</p> <p>Согласно протокольному решению Экономического Совета СНГ от 09.09.2016 авиационным администрациям государств – участников СНГ рекомендовано проработать вопрос об актуализации положений Концепции гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств – участников СНГ, утвержденной Решением Совета глав государств СНГ от 19.09.2003 (далее – Концепция).</p> <p>В этой связи разработан проект новой Концепции, определяющий цели и направления гармонизации национальных систем ОрВД государств – участников СНГ, первоочередные и стратегические мероприятия, их организацию и финансирование. Комиссия по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ 17.04.2018 одобрила проекты Концепции и Решения Совета глав правительств СНГ по данному вопросу.</p> <p>5. Повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта предусматривает интеграцию российских железных дорог в мировую транспортную систему, что предполагает тесную координацию с морскими торговыми портами в рамках МТК и создание эффективных «бесшовных» технологий перевозок внешнеторговых грузов. Решением существующих проблем организации взаимодействия нескольких видов транспорта остается дальнейшее формирование логистических центров, глобальной задачей которых является ускорение продвижения материальных потоков, снижение суммарных</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
				затрат грузоотправителей и грузополучателей грузов.
2 (101).	Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)	двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения	2014–2021 годы ДМС	<p>Исполнен.</p> <p>В рамках ЕАЭС в отчетный период продолжена работа по реализации основных направлений согласованной транспортной политики, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19.</p> <p>Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 15 утвержден план мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС на 2021–2023 годы.</p> <p>Упомянутый План предусматривает перечень мероприятий, направленных на реализацию задач и приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС по различным видам транспорта, а также по так называемым «горизонтальным» вопросам, связанным с внедрением цифровых технологий, развитием ИТС, а также сотрудничеством в области снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду.</p> <p>В целях реализации задач в области транспорта представители Минтранса России и причастных организаций регулярно принимают участие в заседаниях подкомитетов по автомобильному транспорту и дорожному хозяйству, водному транспорту, гражданской авиации, инфраструктуре и логистике, железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК.</p> <p>13.07.2021 в ходе подкомитета по водному транспорту продолжена работа по согласованию проекта международного межведомственного договора о требованиях к минимальному составу экипажей судов, который ляжет в реализацию Соглашения о судоходстве, подписанного 01.02.2019 в ходе заседания Евразийского межправительственного совета в г. Алматы (Республика Казахстан).</p> <p>02.09.2021 в рамках подкомитета по автомобильному транспорту и дорожному хозяйству на экспертном уровне в целом одобрен проект Соглашения «О допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров». Одобрены структуры аналитических докладов по формированию правовых основ для создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети ИТС государств-членов ЕАЭС и о лицензировании деятельности в области международных автомобильных пассажирских</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>перевозок (допуска к осуществлению международных автомобильных пассажирских перевозок) в рамках ЕАЭС. Одновременно в ходе подкомитета, по предложению Минтранса России, рассмотрен вопрос относительно выработки общих подходов государств-членов ЕАЭС к регулированию деятельности такси.</p> <p>10.09.2021 на площадке ЕЭК состоялось заседание Рабочей группы по цифровым коридорам, в ходе которого обсуждался вопрос реализации Плана первоочередных мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны (одобрен распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 17).</p> <p>10.09.2021 в рамках подкомитета по инфраструктуре и логистике согласован проект Доклада «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг», в т.ч. в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь». Продолжена работа по проекту аналитического доклада по анализу контейнерных перевозок в рамках Союза в целях выработки предложений по их развитию, а также проекту комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров.</p> <p>20.10.2021 состоялось 21 заседание Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК, в ходе которого российская сторона представила информацию по вопросу синхронизации законодательства государств-членов ЕАЭС в части регулирования рынка пассажирских перевозок в такси, формирования на транспорте доступной среды для инвалидов и маломобильных групп населения, а также проблематики экологии в рамках ЕАЭС.</p> <p>В соответствии с Основными направлениями реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года, утвержденными Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11.10.2017 № 12, а также Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденными Решением Высшего ЕАЭС от 11.12.2020 № 12, ведется работа по формированию цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.</p> <p>В отчетном периоде решением Совета ЕЭК от 14.09.2021 № 87 начата реализация проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС».</p> <p>В рамках реализации Плана мероприятий («дорожной карты») по развитию единой системы таможенного транзита товаров в ЕАЭС на основе системы отслеживания перевозки товаров с использованием навигационных пломб, утвержденного распоряжением Совета ЕЭК от 21.02.2020 № 4, и в соответствии</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>с распоряжением Совета ЕЭК от 29.10.2021 № 18 проект Соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок направлен в государства-члены для проведения до 01.12.2021 внутригосударственных процедур, необходимых для его подписания.</p> <p>Наряду с этим Минтранс России принимает участие в работе по:</p> <ul style="list-style-type: none"> – совершенствованию положений Договора о ЕАЭС; – реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности; – внедрению технических регламентов ЕАЭС; – подготовке проектов соглашений между ЕАЭС и третьими странами в части, касающейся вопросов транспорта; – по вопросам устранения разногласий и спорных ситуаций и обеспечения свободы перемещения товаров в ЕАЭС; – содействию в присоединении Республики Узбекистан и Республики Таджикистан к ЕАЭС.
3 (104).	Совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок	федеральный закон, постановления Правительства Российской Федерации	2014–2018 годы ДГТ (ДМС)	<p>Исполнен.</p> <p>Принят Федеральный закон от 18.07.2019 № 192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».</p> <p>Издано постановление Правительства Российской Федерации от 24.04.2018 № 495 «О внесении изменений в Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».</p> <p>Принят Федеральный закон от 08.12.2020 № 398-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>Издан приказ Минтранса России от 14.01.2020 № 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 06.04.2020 согласно Указу Президента Российской Федерации от 24.06.2019 № 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</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
				пломбирования на территории Российской Федерации является ООО «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.

Цель 5. «Повышение уровня безопасности транспортной системы»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (108)	Обеспечение реализации Федерального закона «О транспортной безопасности» за счет выполнения системы правовых экономических, организационных и иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, а также повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности	Доклад в Правительственную комиссию по транспорту	ежегодно ДТБ (Росавиация, Росжелездор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор)	<p>Исполнен.</p> <p>В настоящее время на государственном уровне сформирована и функционирует скоординированная система защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства в том числе террористического характера, важнейшим элементом которой является Закон № 16-ФЗ и изданные в его развитие нормативные правовые акты.</p> <p>В условиях сохраняющихся внешних и внутренних угроз безопасности Российской Федерации своевременная реализация требований законодательства о транспортной безопасности имеет первостепенное значение для предотвращения противоправных действий на ОТИ и ТС.</p> <p>Принимая во внимание изложенное, федеральными агентствами по видам транспорта в рамках возложенных на них государственных функций проводится целенаправленная работа по реализации положений Закона № 16-ФЗ и иных подзаконных актов путем проведения категорирования ОТИ, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, обработки паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, не подлежащих категорированию, и ТС, аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и аккредитации подразделений транспортной безопасности.</p> <p>Эффективность работы по реализации установленных требований законодательства о транспортной безопасности, являющихся неотъемлемой составной частью антитеррористической защищенности объектов (территорий), регулярно рассматривается на выездных совещаниях Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации совместно с полномочными представителями Президента Российской Федерации в федеральных округах. Организовывается исполнение предусмотренных решений.</p> <p>По результатам проведенного анализа практики применения требований законодательства о транспортной безопасности, рассмотрения проблемных вопросов при их реализации, в рамках совершенствования нормативной правовой базы в области обеспечения транспортной безопасности за 2021 год проведена следующая работа:</p> <ul style="list-style-type: none"> - внесено в Правительство Российской Федерации 4 проекта федеральных законов; - издано 5 постановлений Правительства Российской Федерации и 16 ведомственных приказов. <p>Необходимо отметить, что в 2021 году значительное внимание было уделено формированию дополнительных правовых мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ, в том числе политически и экономически значимых для Российской Федерации, таких,</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>как транспортный переход через Керченский пролив и подходы к нему.</p> <p>Для совместной деятельности сил обеспечения транспортной безопасности указанного объекта Минтрансом России регулярно организовывается проведение учебно-практических тренировок по отработке вопросов взаимодействия и реагирования сил обеспечения транспортной безопасности, а также других органов государственной власти по обмену информацией об угрозах совершения и совершении актов незаконного вмешательства и выполнения физическими лицами, следующими на транспортный переход через Керченский пролив, требований по обеспечению транспортной безопасности, определения достаточности сил и средств для обеспечения его транспортной безопасности.</p> <p>По итогам 2021 года отмечается рост эффективности деятельности СТИ в части обеспечения транспортной безопасности, а также повышение уровня антитеррористической защищенности транспортного комплекса Российской Федерации в целом.</p>
2 (114)	Внесение поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог), включая неоплату проезда пользователем	федеральный закон	2014–2015 годы ДДХ ГК «Автодор»	<p>Исполнен.</p> <p>В целях установления ответственности за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге, платным участкам автомобильной дороги приняты следующие федеральные законы, подготовленные Минтрансом России:</p> <ul style="list-style-type: none"> - от 15.10.2020 № 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 22.12.2020 № 448-ФЗ «О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации; - от 30.12.2020 № 521-ФЗ «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».
3 (133)	Приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения	ведомственный нормативный акт	2018 год	Реализация данного пункта в отчетном периоде осуществлялась в рамках бюджетных ассигнований, выделенных на эти цели по ГП «РТС» в размере 10 203,1 млн рублей. Кассовые расходы за отчетный период составили 5 992,7 млн рублей, или 58,7 % годового объема бюджетных ассигнований.
4 (138)	Внедрение на объектах транспорта современных интегрированных систем обеспечения технической и технологической безопасности	ведомственные нормативные акты	2018 год	В отчетном периоде внедрение на объектах дорожного хозяйства современных систем обеспечения технической и технологической безопасности осуществлялось в рамках мероприятий ГП «РТС» путем оснащения объектов транспортной инфраструктуры инженерно-

№ 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
				техническими средствами (системами) обеспечения транспортной безопасности. Бюджетные ассигнования на эти цели предусмотрены на 2021 год в объеме 883,5 млн рублей. Кассовые расходы за отчетный период составили 260,6 млн рублей, или 29,5 % годового объема бюджетных ассигнований.
5 (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	Повышение технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры в отчетном периоде осуществлялось Росавтодором в рамках ГП «РТС». Общие ассигнования, связанные с обеспечением транспортной безопасности в сфере ведения Росавтодора на 2021 год предусмотрены в размере 5 529 млн рублей. Кассовые расходы за отчетный период составили 3 273,5 млн рублей или 59,2 % годового объема бюджетных ассигнований.
6 (147)	Проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценка уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности	ведомственные нормативные акты	2018 год	Исполнен. В целях обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортного комплекса Российской Федерации, федеральными агентствами по видам транспорта с учетом осуществления ими государственных функций проводится целенаправленная работа по реализации положений Закона № 16-ФЗ и иных подзаконных актов. Минтранс России на постоянной основе проводится мониторинг хода выполнения указанных мероприятий. Так, по состоянию на конец 2021 года компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности присвоены категории более 48 тыс. ОТИ и более 183 тыс. ТС, утверждено 28 тыс. оценок уязвимости ОТИ, более 18 тыс. планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, обработано 7 тыс. паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, не подлежащих категорированию, и 54 тыс. паспортов обеспечения транспортной безопасности ТС, аттестовано более 190 тыс. сил обеспечения транспортной безопасности, а также аккредитовано 435 подразделений транспортной безопасности.
7 (148)	Оснащение объектов транспорта современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Повышение антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля пассажиров и обнаружения несанкционированного проникновения	ведомственные нормативные акты	2018 год	Исполнен. В соответствии с частью 1 статьи 4 Закона № 16-ФЗ обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено данным федеральным законом и иными федеральными законами. Исходя из положений требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, изданных во исполнение статьи 8 Закона № 16-ФЗ, оснащение ОТИ и ТС осуществляется СТИ (перевозчиками) на основании планов и паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС. По состоянию на конец 2021 года компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности утверждено более 18 тыс. планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, обработано 7 тыс. паспортов обеспечения транспортной безопасности ОТИ, не подлежащих

№ 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
				категорированию, и 54 тыс. паспортов обеспечения транспортной безопасности ТС. Количественный и качественный состав технических средств обеспечения транспортной безопасности определяется субъектом транспортной инфраструктуры (перевозчиком) самостоятельно.
8 (150)	Совершенствование государственной системы управления транспортной безопасностью.	ведомственные нормативные акты	2014–2018 годы Ространснадзор, ДПТ, (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор)	<p>Исполнен.</p> <p>30.01.2020 вступил в силу Федеральный закон от 02.08.2019 № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», в соответствии с которым необходимо разработать паспорт обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС, которые ранее не категорировались.</p> <p>Закон № 16-ФЗ является основополагающим в вопросах обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности ОТИ и ТС. Данный нормативный правовой акт устанавливает основные термины и понятия по вопросам транспортной безопасности. Закон № 16-ФЗ обязателен к исполнению всеми СТИ, владеющими ОТИ и 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> <p>Мероприятия, предусмотренные пунктом 150 Плана, завершены в 2020 году.</p>
9 (153)	Разработка и реализация (с участием МЧС России) более совершенных программ оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность	ведомственные нормативные акты	2014–2018 годы ДПР (Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор)	<p>Исполнен.</p> <p>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 20.12.2016 № 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 11.01.2018 № 12, и на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 25.10.2003 № 1544-р</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
				совместным приказом МЧС России и Минцифры России от 31.07.2020 № 578/365 утверждено Положение о системах оповещения населения.
10 (155)	Развитие систем информационного мониторинга при осуществлении перевозок пассажиров, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов с использованием технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС	ведомственные нормативные акты	декабрь 2021 г.	Исполнен. В рамках ведомственной целевой программы «Организационное, информационное и научное обеспечение» в составе ГП «РТС» за отчетный период осуществлялось сопровождение средств защиты информации (программно-аппаратных комплексов) информационных систем, обеспечивающих оказание государственной услуги по выдаче специальных разрешений на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.
11 (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	Исполнен. В соответствии с Правилами организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2013 № 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 вступила в силу с 30.06.2020.

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 экологических 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>Исполнен.</p> <p>Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации 22.10.2014 № 7116п-П9 утвержден Комплексный план мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта.</p> <p>Минтранс России подготовлен и внесен в установленном порядке в Правительство Российской Федерации (письмо от 27.05.2015 № 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 экологических 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 Организации Объединенных Наций и Глобального экологического фонда (ООН/ГЭФ) – Минтранса России «Сокращение выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта в городах России».</p> <p>В целях реализации мероприятий по стимулированию спроса на экологичную технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, принято постановление Правительства Российской Федерации от 12.07.2016 № 667 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета производителям техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива».</p> <p>Подготовлен и принят Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>Подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации по вопросу разработки схемы отчетности субъектов Российской Федерации по экологически дружественным («чистым») видам городского транспорта.</p> <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 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, документации по планировке территории, а также при подготовке проектной документации».</p> <p>Кроме того, с 01.04.2018 вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 19.03.2018 № 300</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
				«О внесении изменений в перечень видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора», предусматривающее индексацию ставки утилизационного сбора на колесные транспортные средства (шасси) и прицепов к ним, используемых для пассажирских перевозок.
2 (180)	Повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации	изменения в Авиационные правила	2014–2018 годы ДГА (Росавиация)	Исполнен. Пунктом 21.18 федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184 (зарегистрирован Минюстом России 06.09.2019 № 55851) установлены требования к охране окружающей среды, соответствующие положениям стандартов и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации.

Раздел 7. «Реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий»

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
1 (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)	Исполнен. Проект Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, включающей основные положения по созданию интеллектуальной дорожной инфраструктуры направлен в Минпромторг России письмом от 01.08.2019 № 8/16699-ИС. Минпромторг России письмом от 20.09.2019 № МД-65545/20 в Правительство Российской Федерации внес 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 25.03.2020 № 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 инновационных транспортных технологий и систем с использованием возможностей глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и других телекоммуникационных технологий, в том числе: - создание федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов и транспортных технологий, а также сети региональных научно-внедренческих центров; - развитие транспортных коридоров, в том числе на региональном	научно-исследовательские работы, распоряжение Правительства Российской Федерации	2014–2018 годы	Завершается выполнение опытно-конструкторской работы, целью которой является создание опытного образца системы управления движением железнодорожных транспортных средств на малоделятельных направлениях, функционирующей с использованием спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС/GPS/GALILEO и цифровых систем связи, представляющего собой тиражируемое и масштабируемое техническое решение, предполагающее широкомасштабное внедрение. Выполнена НИР по теме «Разработка модели и механизмов при организации регулярного контрейлерного сообщения на территории Российской Федерации».

№ п/п (№ пункта Плана)	Содержание мероприятия в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Вид документа в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Срок реализации в соответствии с приложением № 7 к Транспортной стратегии	Анализ выполнения мероприятий и причины в случае возможного невыполнения
	<p>уровне;</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие системы контрейлерных перевозок; - организация и развитие региональных и межрегиональных автотранспортных конвейеров; - рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне; - развитие транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта; - контейнеризация транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам 			
3 (224)	<p>Внедрение в дорожной отрасли контрактных схем, предусматривающих сквозную ответственность исполнителя контракта на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги (проектирование, строительство, эксплуатация)</p>	<p>программа деятельности государственной компании «Автодор» на долгосрочный период (2010–2019 годы), стратегия развития государственной компании «Автодор» до 2030 года</p>	декабрь 2021 г.	<p>Исполнен. Внедрение в дорожной отрасли контрактных схем, предусматривающих сквозную ответственность исполнителя контракта на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги (проектирование, строительство, эксплуатация) осуществляется в соответствии с мероприятиями и в сроки, установленные федеральным проектом «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в рамках НП «БКД».</p>

АНАЛИЗ УРОВНЯ И ТЕНДЕНЦИЙ ДОСТИЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ОСНОВНЫХ ОБЪЕМНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В 2021 ГОДУ

Целью анализа реализации Транспортной стратегии, уровня и динамики (тенденций) достижения показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота в 2021 года является формирование аналитических оценок уровня достижения прогнозных значений показателей объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, заданных приложением № 2 к Транспортной стратегии, 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 развитие отраслей транспорта.

Для анализа уровня и динамики (тенденций) достижения прогнозных значений показателей за отчетный период 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 2020 год, что позволяет проследить динамику (тенденцию) функционирования отдельных видов транспорта и всего транспортного комплекса 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 2021 года, всего	1	9	7	3	4	24
Количество показателей 2020 года, всего	2	11	7	2	2	24

За 2021 год уровень достижения четырех показателей 2021 года превысил прогнозное значение. Для трех показателей уровень достижения составил от 90 до 100 %. Для семи показателей уровень достижения находится в интервале 70-90 %, для девяти – в интервале 50-70 % и для одного показателя уровень достижения составил менее 50 %.

Графическое отображение уровня достижения объемных показателей работы различных видов транспорта приведены также в сравнении с показателями допандемийного уровня 2019 года, что характеризует динамику и степень восстановления отдельных видов транспорта в России.

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, относящимся к компетенции Минтранса России, представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема перевозок грузов за 2020–2021 годы реализации Транспортной стратегии, (без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2020 год	Динамика изменений значений показателя 2020 года к 2019 году	2021 год	Динамика изменений значений показателя 2021 года к 2020 году
1	Перевозки грузов* - всего, млн т	Факт	6905,99	↓	7026,66	↑
		План базовый	9525,14		9718,26	
		% вып.	72,5	↓	72,3	↓
		План инновац.	10772,76		11171,91	
		% вып.	64,11	↓	62,9	↓
2	железнодорожный**	Факт	1366,42	↓	1403,93	↑
		План базовый	1558,3		1576,88	
		% вып.	87,69	↓	89,03	↑
		План инновац.	1737,7		1764,93	
		% вып.	78,63	↓	79,55	↑
3	автомобильный	Факт	5404,68	↓	5487,73	↑
		План базовый	7769,4		7938,58	
		% вып.	69,56	↓	69,13	↓
		План инновац.	8822,3		9185,38	
		% вып.	61,26	↓	59,74	↓
4	морской***	Факт	24,6902	↑	23,2378	↓
		План базовый	31,6		32,35	
		% вып.	78,13	↑	71,83	↓
		План инновац.	38,7		40,75	
		% вып.	63,8	↑	57,03	↓
5	внутренний водный***	Факт	109,026	↑	110,28	↑
		План базовый	164,5		169,08	
		% вып.	66,28	↓	65,22	↓
		План инновац.	172,6		179,33	
		% вып.	63,17	↓	61,5	↓
6	воздушный	Факт	1,174	↑	1,477	↑
		План базовый	1,34		1,39	
		% вып.	87,65	↓	106,23	↑
		План инновац.	1,46		1,53	
		% вып.	80,44	↓	96,51	↑

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за период 2020–2021 годов.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река за период 2020–2021 годов.

В условиях сложной экономической ситуации в стране и за рубежом объем перевозок грузов за 2021 год возрос на 120,67 млн тонн (см. табл. 2.2 и 2.3) и составил 7026,66 млн тонн (72,3 % выполнения ожидаемого уровня Транспортной стратегии по базовому варианту развития).



Таблица 2.3

Динамика перевозок грузов по видам транспорта в 2020–2021 годах
(без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта,
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Перевезено грузов*, млн т	
		2020 год	2021 год
Всего		6905,99	7026,66
в процентном отношении	к 2019 году	95,01	96,67
	к 2020 году	-	101,75
железнодорожный**		1366,42	1403,93
в процентном отношении	к 2019 году	97,2	99,87
	к 2020 году	-	102,75
автомобильный		5404,68	5487,73
в процентном отношении	к 2019 году	94,24	95,68
	к 2020 году	-	101,54
морской***		24,6902	23,2378
в процентном отношении	к 2019 году.	135,41	125,57
	к 2020 году	-	94,12
внутренний водный***		109,03	110,28
в процентном отношении	к 2019 году	100,8	101,96
	к 2020 году	-	101,15
воздушный		1,174	1,477
в процентном отношении	к 2019 году	102,38	128,71
	к 2020 году	-	125,72

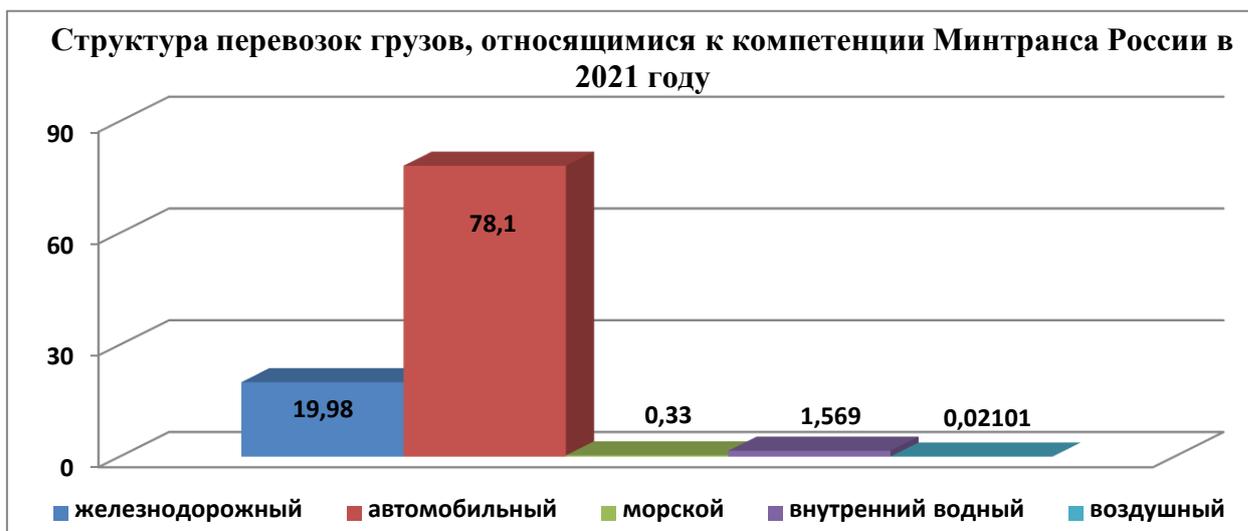
* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ за период 2020–2021 годов.

Увеличение объема перевозок грузов видами транспорта, относящимися к компетенции Минтранса России, в 2021 году обусловлено ростом объема грузоперевозок емкими видами транспорта (см. табл. 2.2 и 2.4) – автомобильным (+83,05 млн тонн) и железнодорожным (+37,51 млн тонн).

Структура перевозок грузов по видам транспорта, относящимся к компетенции Минтранса России, в 2020–2021 годах
(в процентах, без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта)

Всего	2020 год		2021 год	
	100 %		100 %	
железнодорожный	19,79	↑	19,98	↑
автомобильный	78,26	↓	78,1	↓
морской	0,36	↑	0,33	↑
внутренний водный	1,579	↑	1,569	↓
воздушный	0,01701	↑	0,02101	↑



Объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в 2021 году составил 1403,93 млн тонн (+37,51 млн тонн), а уровень достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии – 89,03 %.



Несмотря на нестабильную эпидемиологическую и сложную экономическую ситуацию в стране объем перевозок грузов на сети российских железных дорог в 2021 году увеличился на 2,75 % по сравнению с 2020 годом и составил 1403,93 млн тонн (+37,51 млн тонн). Уровень достижения ожидаемых значений Транспортной стратегии составил 79,55 %. Рост объема грузоперевозок железнодорожным транспортом обусловлен увеличением общего объема погрузки (в 2021 году она составила 1282,815 млн тонн), что выше показателя 2020 года на 3,16 % (1243,55 млн тонн) (см. табл. 2.5).

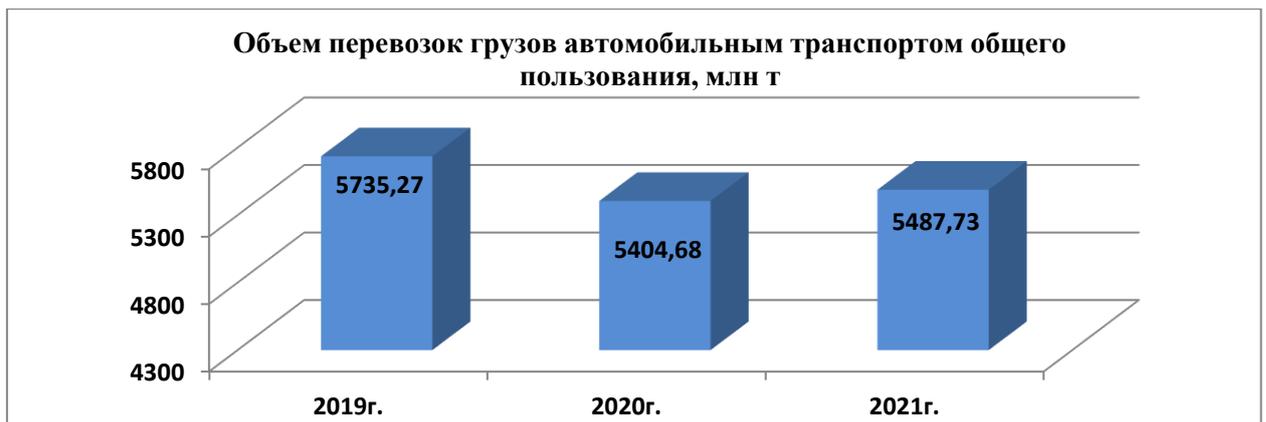
Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте*
по видам грузов в 2020–2021 годах, млн т

	2020 год	2021 год	Динамика
Погрузка (млн тонн)	1243,55	1282,815	↑ 3,16 %
Лом черных металлов	14,334	16,394	↑ 14,37 %
Грузы в контейнерах	41,677	46,055	↑ 10,5 %
Кокс	11,193	12,034	↑ 7,52 %
Промышленное сырье и формовочные материалы	33,791	35,715	↑ 5,69 %
Цемент	25,070	26,451	↑ 5,51 %
Каменный уголь	353,254	371,66	↑ 5,21 %
Черные металлы	66,42	69,283	↑ 4,32 %
Нефть и нефтепродукты	208,82	217,509	↑ 4,16 %
Химические и минеральные удобрения	62,733	64,987	↑ 3,59 %
Лесные грузы	40,6895	41,776	↑ 2,67 %
Руда железная и марганцевая	119,693	119,983	↑ 0,24 %
Химикаты и сода	24,481	24,334	↓ 0,6 %
Руда цветная и серное сырье	19,949	19,668	↓ 1,4 %
Строительные грузы	131,622	126,642	↓ 3,78 %
Зерно	27,91	25,085	↓ 10,13 %

* Статистические данные о погрузке грузов ОАО «РЖД» по форме ГО-10 за 2020–2021 годы.

В 2021 году (см. табл. 2.2 и 2.3) положительную динамику изменения объема перевозок грузов демонстрирует автомобильный транспорт. По итогам 2021 года объем перевозок грузов автомобильным транспортом возрос на 1,54 % и составил 5487,73 млн тонн (+83,05 млн тонн).

Под влиянием восстановления рынка после пандемии средняя цена автомобильной грузоперевозки в 2021 году выросла на 20 %.



На ряде ключевых направлений, в том числе соединяющих Москву с Санкт-Петербургом, Екатеринбург и Краснодарским краем, цены увеличились на 50–100 %. Это обусловлено дефицитом грузового автомобильного транспорта, вызванного множеством факторов, в том числе нехваткой водителей, увеличением стоимости запчастей и топлива. Кроме того, пандемия отрицательно повлияла на регулярность импортных и экспортных поставок и также привела к удорожанию перевозок грузов автомобильным транспортом.

За отчетный период объем грузоперевозок внутренним водным транспортом незначительно возрос (на 1,2 %). По данным Росморречфлота, навигация 2021 года

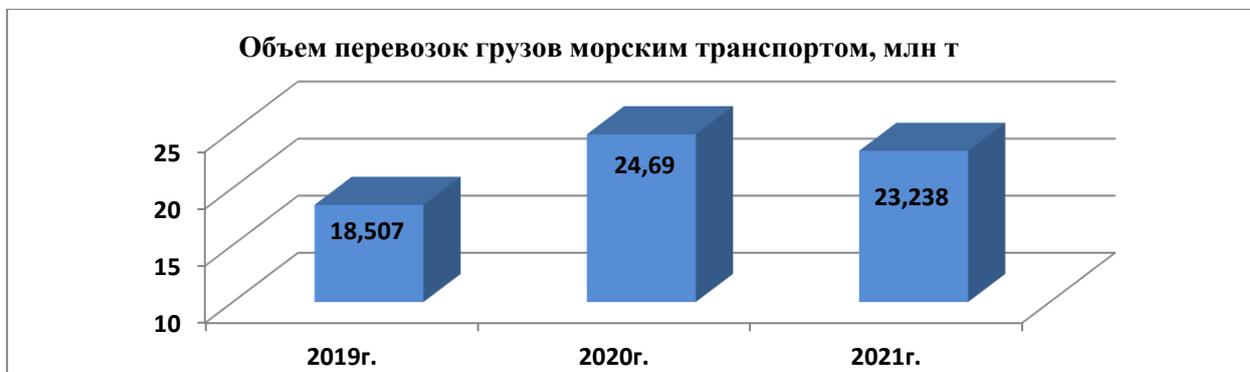
для грузовых перевозок внутренним водным транспортом проходила в штатном режиме, а объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте сопоставим с уровнем 2020 года и составил 110,281 млн тонн. Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 65,22 %.



Главной проблемой речных перевозок, которая существенно снижает 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 2000–2021 годов уменьшилось на 25,66 %, а транспортный потенциал внутренних водных путей использован всего на 20 %. Это обусловлено тем, что в разных регионах страны работники речного транспорта столкнулись с сильным маловодьем, особенно на реках Центральной России.

Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом в 2021 году составил 16,892 млн тонн, что на 0,672 млн тонн (-3,83 %) меньше достигнутого уровня выполнения этого показателя в 2020 году. В отчетный период наблюдается снижение объема перевозок по сухогрузам (в 2021 году он составил 13,866 млн тонн, что ниже показателя 2020 года на 5,06 % (-0,739 млн тонн)) и лесных грузов в плотках (в 2021 году он составил 1,418 млн тонн, что ниже показателя 2020 года на 0,51 % (-0,007 млн тонн)), в сравнении с 2020 годом. Так же следует отметить снижение объема отправления грузов внутренним водным транспортом в заграничном сообщении – 29,211 млн тонн (-0,854 млн тонн). Однако, в отчетный период наблюдается рост объема перевозок по наливным грузам (в 2021 году он составил 1,608 млн тонн, что выше показателя 2020 года на 4,89 % (+0,075 млн тонн)) и объема отправления грузов внутренним водным транспортом во внутреннем сообщении (в 2021 году он составил 74,404 млн тонн, что выше показателя 2020 года на 7,67 % (+5,303 млн тонн))

В 2021 году объем перевозок морским транспортом снизился на 5,88 % по сравнению с 2020 годом и составил 23,238 млн тонн (-1,45 млн тонн). Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 71,83 %

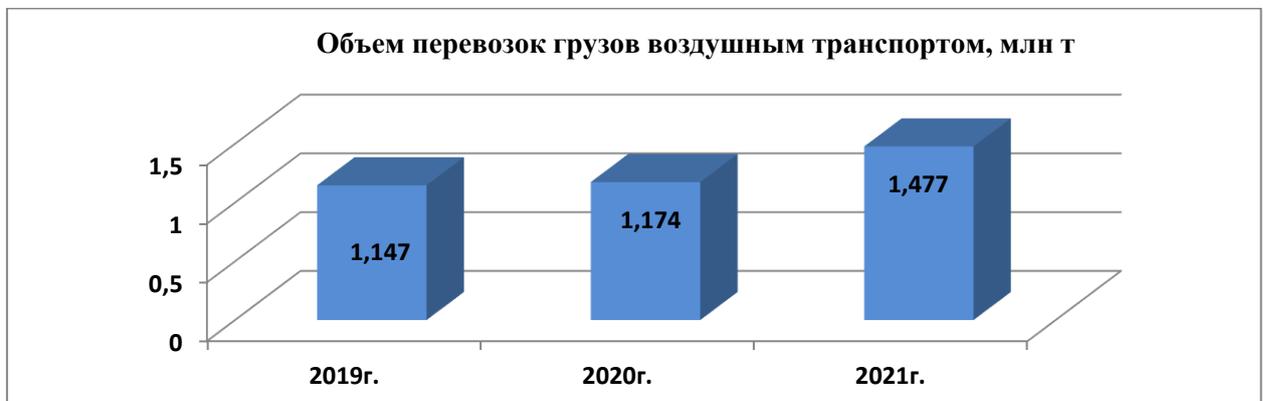


За отчетный период отмечается активизация экономической деятельности в труднодоступных районах Крайнего Севера России и в районе Северного морского пути (см. табл. 2.6).

Отправление грузов морским транспортом
в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности
(с ограниченными сроками завоза), тыс. тонн

	2019 год	2020 год	2021 год
Отправлено грузов морским транспортом	7 607,4	8 406,8	8 587,8
из них:			
<i>сухогрузов</i>	2 552,3	3 966,2	4 121,6
<i>наливных грузов</i>	5 055,1	4 440,6	4 466,2

В 2021 году объем перевозок грузов на воздушном транспорте вырос на 0,03 млн тонн и составил 1,477 млн тонн, что выше уровня 2019 года на 28,71 %, а уровня 2020 года – на 25,72 % (см. табл. 2.3). Уровень достижения ожидаемых значений показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.2) составил 106,23 % против 87,65 % в 2020 году.



Анализ структуры перевозок грузов в Российской Федерации (без учета промышленного железнодорожного транспорта) (см. табл. 2.4) показывает следующее:

– сложная ситуация в России и в мире в 2021 года вследствие волнового распространения COVID-19 не позволила достичь отраслям транспортного комплекса России допандемийного уровня 2019 года. Сложная ситуация сложилась с автомобильным транспортом – показатель ниже на 4,32 % и железнодорожным – на 0,13 % по сравнению с 2019 годом;

– активизация экономической деятельности в труднодоступных районах Крайнего Севера России и в акватории Северного морского пути обусловила 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, относящимся к компетенции Минтранса России

Оценки уровня и динамики (тенденции) достижения ожидаемых значений показателей объема грузооборота за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта, относящимся к компетенции Минтранса России, представлены в таблице 2.7.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема грузооборота
в 2020–2021 годах реализации Транспортной стратегии
(без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта)

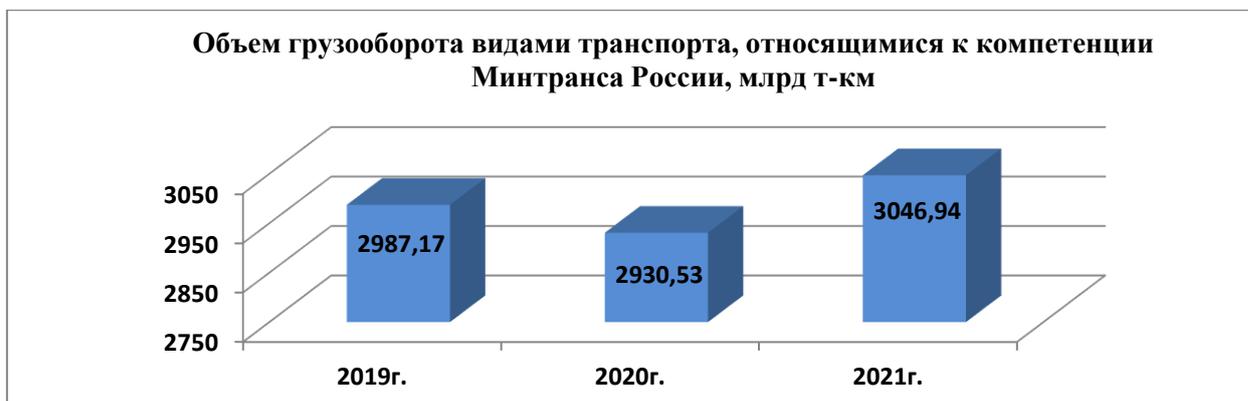
№ п/п	Показатель	Вид	2020 год	Динамика изменений значений показателя 2020 года к 2019 году	2021 год.	Динамика изменений значений показателя 2021 года к 2020 году
1	Грузооборот* - всего, млрд т-км	Факт	2930,53	↓	3046,94	↑
		План базовый	3160,8		3206,45	
		% вып.	92,71	↓	95,03	↑
		План инновац.	3503,42		3556,55	
		% вып.	83,65	↓	85,67	↑
2	железнодорожный**	Факт	2544,83	↓	2638,56	↑
		План базовый	2680		2712,75	
		% вып.	94,96	↓	97,27	↑
		План инновац.	2978		3009,23	
		% вып.	85,45	↓	87,68	↑
3	автомобильный	Факт	271,82	↓	285,33	↑
		План базовый	328,8		336,78	
		% вып.	82,67	↓	84,72	↑
		План инновац.	355,4		369,33	
		% вып.	76,48	↓	77,26	↑
4	морской***	Факт	42,5042	↑	43,2429	↑
		План базовый	65,6		67,8	
		% вып.	64,79	↑	63,78	↓
		План инновац.	80,1		84,40	
		% вып.	53,06	↑	51,24	↓
5	внутренний водный***	Факт	64,259	↓	70,605	↑
		План базовый	79,4		81,85	
		% вып.	80,93	↓	86,26	↑
		План инновац.	82,4		85,73	
		% вып.	77,98	↓	82,36	↑
6	воздушный	Факт	7,115	↓	9,194	↑
		План базовый	7		7,28	
		% вып.	101,64	↓	126,29	↑
		План инновац.	7,52		7,88	
		% вып.	94,61	↓	116,68	↑

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Статистические данные перевозок грузов ОАО «РЖД» по форме ЦО-12 за 2020–2021 годы.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

В 2021 году объем грузооборота по транспортному комплексу вырос на 116,41 млрд т-км по сравнению с 2020 годом и составил 3046,94 млрд т-км (см. табл. 2.7). Положительная динамика обеспечивается ростом объема грузооборота наиболее емкими видами транспорта, обеспечивающим грузоперевозку на дальние расстояния (железнодорожным, автомобильным и авиационным транспортом).



В 2021 году отмечена положительная динамика роста достижения уровня ожидаемых значений по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7) в 2019 году 97,02 %, в 2020 году 92,71 %, в 2021 году 95,03 %.

Таблица 2.8

Динамика грузооборота по видам транспорта
в 2020–2021 годах реализации Транспортной стратегии
(без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Грузооборот*, (млрд т-км)	
		2020 год	2021 год
Всего		2930,53	3046,94
в процентном отношении	к 2019 году	98,1	102
	к 2020 году	-	103,97
железнодорожный**		2544,83	2638,56
в процентном отношении	к 2019 году	97,81	101,41
	к 2020 году	-	103,68
автомобильный		271,82	285,33
в процентном отношении	к 2019 году	98,69	103,6
	к 2020 году	-	104,97
морской***		42,504	43,243
в процентном отношении	к 2019 году	116,37	118,39
	к 2020 году	-	101,74
внутренний водный****		64,259	70,605
в процентном отношении	к 2019 году	97,5	107,13
	к 2020 году	-	109,87
Воздушный		7,115	9,194
в процентном отношении	к 2019 году	96,29	124,43
	к 2020 году	-	129,22

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Оперативные данные перевозок грузов на железнодорожном транспорте по форме ЦО-12 СЕТЬ 2020–2021 годов.

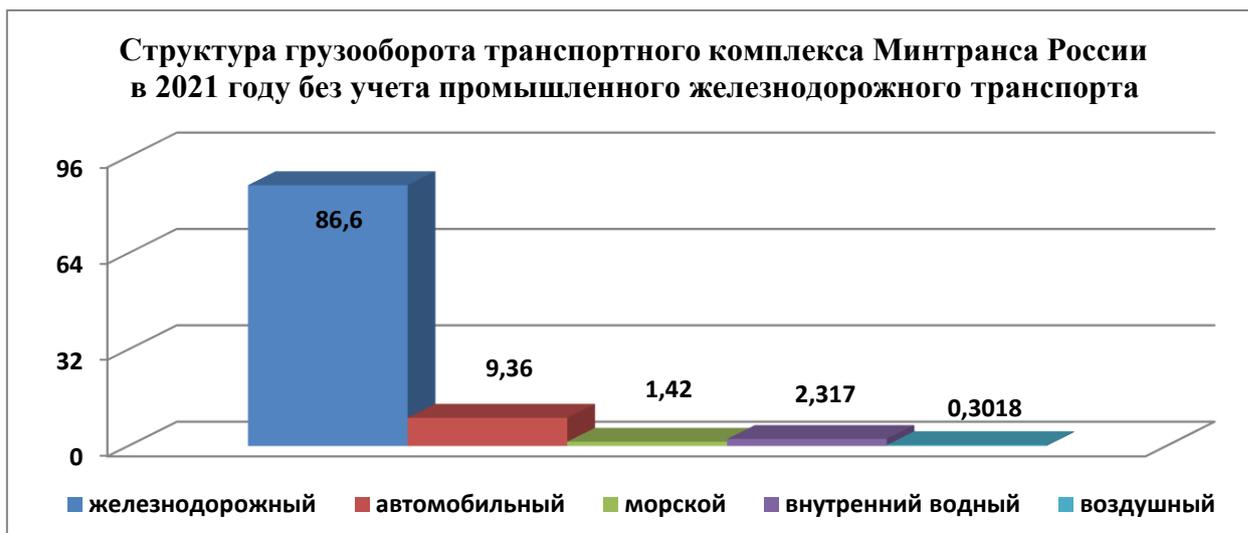
*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

Анализ структуры грузооборота видами транспорта, относящимися к компетенции Минтранса России, (см. табл. 2.9) показал, что в 2021 году доля автомобильного, внутреннего водного и воздушного транспорта несколько повысилась относительно прошлого года и составила 9,36 % против 9,276 %, 2,317 % против 2,193 % и 0,3018 % против 0,2428 % соответственно.

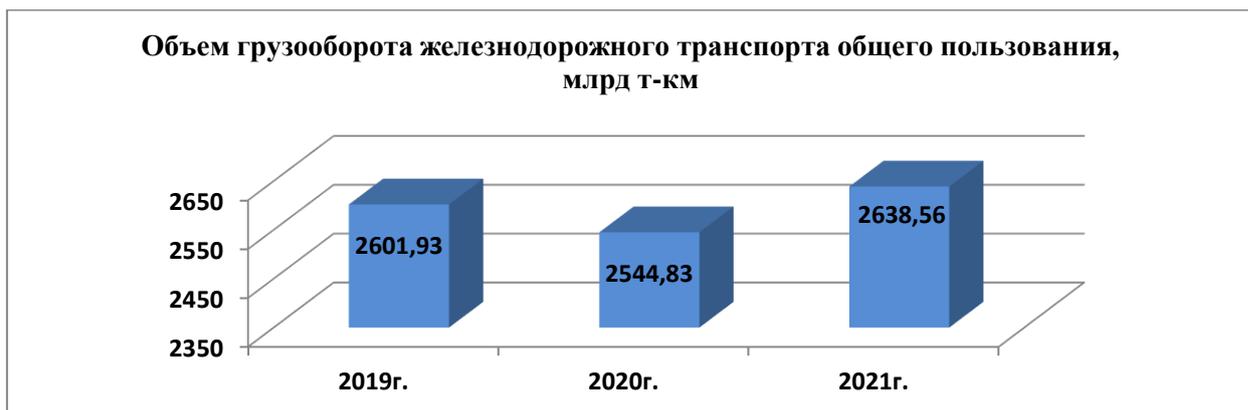
**Структура грузооборота по видам транспорта
общего пользования в 2020–2021 годах**

(в процентах, без учета городского электротранспорта и промышленного железнодорожного транспорта)

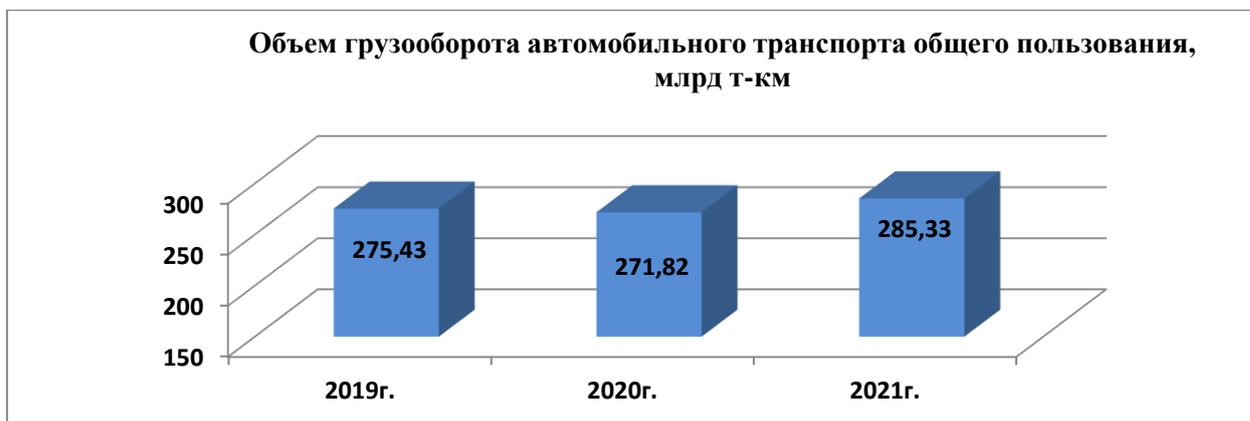
Всего	2020 год		2021 год	
	100 %		100 %	
железнодорожный	86,84	↓	86,6	↓
автомобильный	9,276	↑	9,36	↑
морской	1,45	↑	1,42	↓
внутренний водный	2,193	↓	2,317	↑
воздушный	0,2428	↓	0,3018	↑



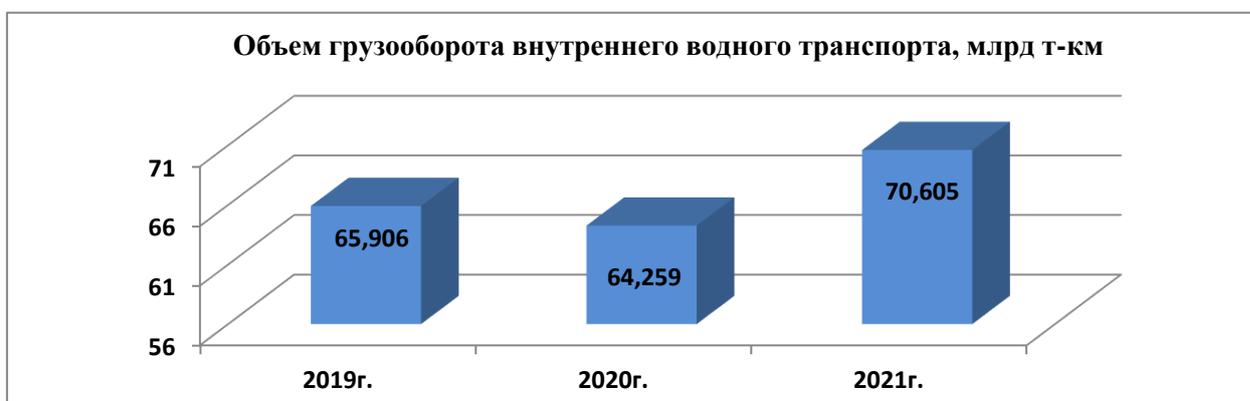
В 2021 году объем грузооборота железнодорожного транспорта вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,68 % (+93,73 млрд т-км) и составил 2638,56 млрд т-км (97,27 % от ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7)).



В 2021 году объем грузооборота автомобильного транспорта значительно вырос (+4,97 %) и даже превысил показатель допандемийного 2019 года. Показатель достиг значения 285,33 млрд т-км, что на 13,51 млрд т-км выше, чем в 2020 году, и на 9,9 млрд т-км выше показателя 2019 года. Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7) составил 84,72 %.

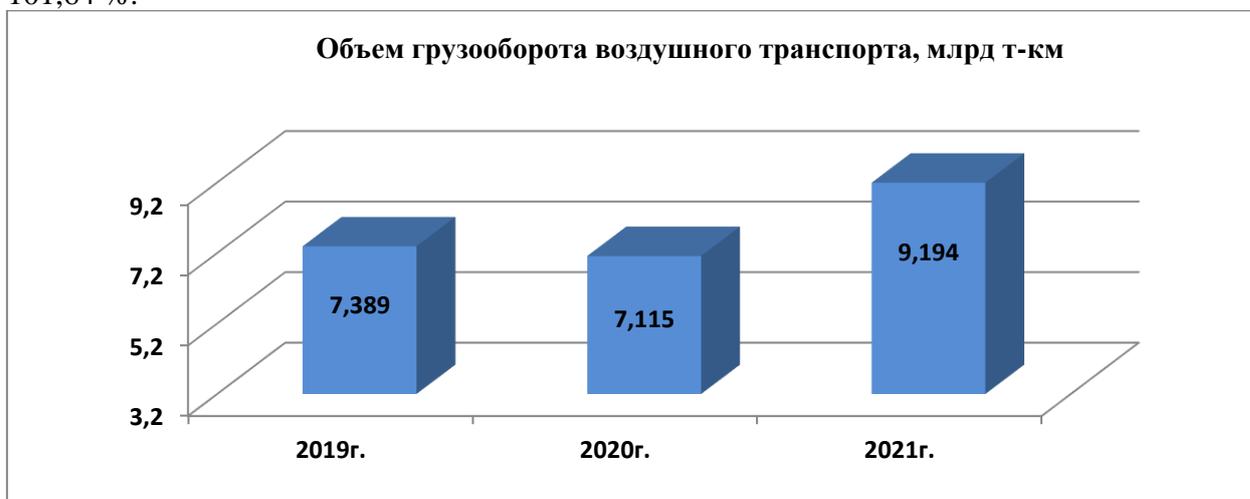


В 2021 году наблюдается положительная динамика изменения показателя объема грузооборота внутреннего водного транспорта (табл. 2.7 и 2.8). В отчетный период объем грузооборота внутреннего водного транспорта составил 70,605 млрд т-км (+6,35 млрд т-км) и превысил показатель допандемийного 2019 года.

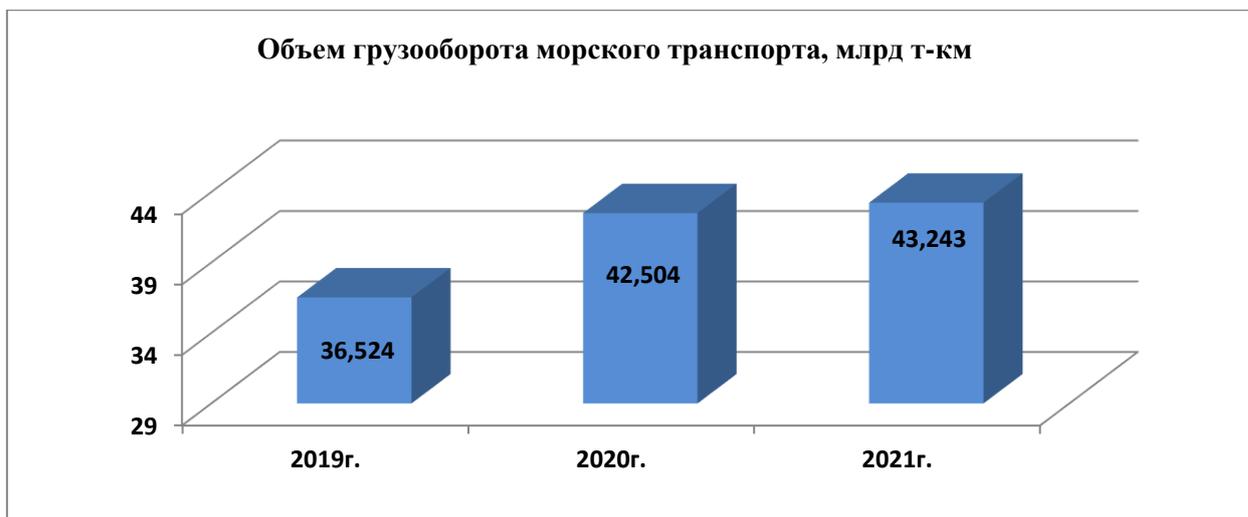


Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в отчетный период (табл. 2.7) составил 86,26 %.

В 2021 году объем грузооборота воздушного транспорта составил 9,194 млрд т-км, что на 1,805 млрд т-км больше чем в 2019 году и на 2,082 млрд т-км больше чем в 2020 году (см. 2.7 и 2.8). За отчетный период отмечена положительная динамика достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7). В 2021 году уровень достижения составил 126,29 %, в 2020 году – 101,64 %.



В 2021 году объем грузооборота морского транспорта составил 43,243 млрд т-км (+0,74 млрд т-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии (см. табл. 2.7) составил 63,78 %.



Объем грузооборота морских портов в 2021 году увеличился на 1,7 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 835,21 млн тонн. Относительно допандемийного 2019 года отмечен спад перевалки грузов морскими портами на уровне 0,6 % (с 840,3 млн тонн). Объем перевалки сухих грузов по итогам 2021 года вырос на 2 % по сравнению с 2020 годом и составил 412,86 млн тонн. Перевалка наливных грузов выросла на 1,5 %, до 422,35 млн тонн.

В 2021 году рост грузооборота демонстрируют морские порты Балтийского, Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов России, а порты Арктического и Каспийского бассейнов показали снижение объема грузооборота (см. табл. 2.10).

Таблица 2.10

Объем грузооборота морских портов бассейнов России в 2021 году

	Грузооборот в 2021 году, (млн тонн)	в % отношении грузооборот 2021 года к 2020 года
Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил:		
Общий	252,8	+4,7 %
Сухие грузы	118,2	+4,8 %
Наливные грузы	134,6	+4,6 %
<i>Грузооборот портов:</i>		
<i>Приморск</i>	53	+7,5 %
<i>Усть-Луга</i>	109,2	+6,5 %
<i>Санкт-Петербург</i>	62	+3,6 %
<i>Высоцк</i>	16,9	-9,3 %
Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил:		
Общий	256,8	+1,9 %
Сухие грузы	114,3	+2,4 %
Наливные грузы	142,5	+1,4 %
<i>Грузооборот портов:</i>		
<i>Тамань</i>	35,8	рост в 1,6 раза
<i>Новороссийск</i>	142,8	+0,7 %
<i>Туапсе</i>	24,7	-8,1 %
<i>Ростов-на-Дону</i>	15,6	-12,9 %
<i>Кавказ</i>	17,1	-21,9 %
Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил:		

	Грузооборот в 2021 году, (млн тонн)	в % отношении грузооборот 2021 года к 2020 года
Общий	224,3	+0,6 %
Сухие грузы	148,7	+1,4 %
Наливные грузы	75,6	-1,0 %
Грузооборот портов:		
<i>Владивосток</i>	29,6	+19,8 %
<i>Пригородное</i>	14,5	+11,8 %
<i>Ванино</i>	35,4	+5,5 %
<i>Восточный</i>	77,7	+0,4 %
<i>Находка</i>	26,8	+0,1 %
<i>Шахтерск</i>	10,9	-9 %
Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил:		
Общий	94,3	-1,9 %
Сухие грузы	29	-3,8 %
Наливные грузы	65,3	-1 %
Грузооборот портов:		
<i>Сабетта</i>	27,9	+0,4 %
<i>Архангельск</i>	3,2	-2 %
<i>Мурманск</i>	54,5	-3 %
<i>Варандей</i>	4,6	-5,7 %
Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил:		
Общий	7	-14 %
Сухие грузы	2,6	-22,3 %
Наливные грузы	4,4	-8 %
Грузооборот портов:		
<i>Астрахань</i>	2,3	-10,4 %
<i>Махачкала</i>	4,4	-12,6 %

Оценки уровня и динамики (тенденций) достижения заданных значений показателей объема перевозки пассажиров за отчетный период реализации Транспортной стратегии по видам транспорта общего пользования

Объем пассажирских перевозок в 2021 году существенно зависел от влияния распространения и мутации коронавирусной инфекции в России и в мире в целом. В связи с ослаблением карантинных ограничений возрос уровень активности международного туризма. В частности, по данным Всемирной туристской организации ООН число международных туристских прибытий выросло на 4 % в 2021 году по сравнению с 2020 годом, но по сравнению с 2019 годом падение остается значительным (-72 %).

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 2.11.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема перевозок пассажиров в 2020–2021 годах реализации Транспортной стратегии (без учета городского электрического транспорта)

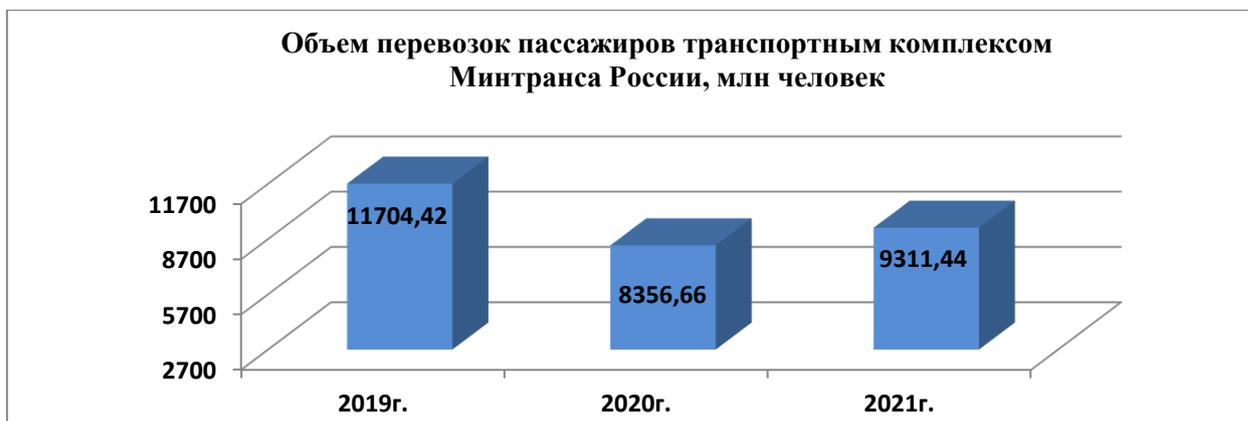
№ п/п	Показатель	Вид	2020 год	Динамика изменений значений показателя 2020 года к 2019 году	2021 год	Динамика изменений значений показателя 2021 года к 2020 году
1	Перевозки пассажиров* транспортом общего пользования - всего, млн человек	Факт	8356,66	↓	9311,43	↑
		План базовый	15922,4		16145,11	
		% вып.	52,48	↓	57,67	↑
		План инновац.	16715,7		17063,91	
		% вып.	49,99	↓	54,57	↑
2	железнодорожный**	Факт	871,976	↓	1053,56	↑
		План базовый	1154,2		1165,93	
		% вып.	75,55	↓	90,36	↑
		План инновац.	1280,3		1299,68	
		% вып.	68,11	↓	81,06	↑
3	автомобильный	Факт	7403,1	↓	8133,74	↑
		План базовый	14646,8		14853,15	
		% вып.	50,54	↓	54,76	↑
		План инновац.	15305,9		15629,08	
		% вып.	48,37	↓	52,04	↑
4	морской***	Факт	4,616	↓	4,5147	↓
		План базовый	1,5		1,5	
		% вып.	307,73	↓	300,98	↓
		План инновац.	1,5		1,5	
		% вып.	307,73	↓	300,98	↓
5	внутренний водный***	Факт	7,7216	↓	8,6113	↑
		План базовый	14,6		14,78	
		% вып.	52,89	↓	58,26	↑
		План инновац.	15,1		15,25	
		% вып.	51,14	↓	56,47	↑
6	воздушный	Факт	69,244	↓	111,007	↑
		План базовый	105,3		109,75	
		% вып.	65,76	↓	101,15	↑
		План инновац.	112,9		118,4	
		% вып.	61,33	↓	93,76	↑

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Статистические данные перевозок пассажиров ОАО «РЖД» по формам ЦО-32 и ЦО-22 пригород за 2020–2021 годы.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

2021 год для транспортного комплекса Минтранса России характерен динамикой восстановления объема перевозок пассажиров до уровня допандемийного 2019 года. Объем перевозок пассажиров в 2021 году транспортом общего пользования составил 9311,43 млн человек, что на 11,43 п.п. выше уровня 2020 года (+954,77 млн человек), однако на 20,45 п.п. ниже уровня 2019 года (-2392,99 млн человек).



Отрицательное влияние на активность и мобильность населения Российской Федерации в 2021 году оказывают снижение реальных доходов населения и рост индекса цен (тарифов) на услуги пассажирского транспорта (см. табл. 2.12) и как следствие снижение пассажиропотока на внутренних линиях.

Таблица 2.12

Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта*
в 2020–2021 годах

	2020 года в % отношении к 2019 года	2021 года в % отношении к 2020 года
Индексы потребительских цен по России	103,38	106,69
Индексы потребительских цен на услуги по России	102,72	103,82
Услуги пассажирского транспорта	102,16	105,48

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) «Об индексе потребительских цен», 2020–2021 годы.

В целом в 2021 году отмечена отрицательная тенденция изменения ценовой доступности транспортных услуг для населения страны (см. табл. 2.13).

Таблица 2.13

Индексы ценовой доступности транспортных услуг пассажирского
транспорта по видам транспорта в 2020–2021 годах

	2020 год	2021 год
Индекс ценовой доступности транспортных услуг пассажирского транспорта, всего	0,995	1,016

В 2021 году отмечены следующие изменения тарифов на услуги пассажирского транспорта:

– **в январе**, выросли цены на проезд в метро – на 5,5 %, комбинированный билет для проезда в городском пассажирском транспорте – на 5,1 %, проезд в троллейбусе – на 4,7 %, трамвае – на 4,4 %, пригородном поезде – на 3,7 %, городском автобусе – на 2,4 %. Снизились цены: на проезд в поездах дальнего следования – на 10,7 %, авиаперелет экономическим классом – на 3,3 %;

– **в феврале**, выросли цены на авиаперелет экономическим классом – на 7,6 %, проезд в купейных вагонах скорых фирменных и нефирменных поездов – на 2,7 % и 2,6 % соответственно, в такси – на 1,8 %, в пригородном поезде – на 1 %, снизились цены на проезд в плацкартных вагонах скорых фирменных поездов на 0,5 %;

– **в марте**, выросли цены на авиаперелет экономическим классом – на 5,1 %, проезд в поездах дальнего следования – на 3,7 %, маршрутном такси – на 1,6 %, снизились цены на проезд в такси на 0,9 %.

– **в апреле**, стал дороже проезд в поездах дальнего следования – на 5,7 % и аренда автомобиля – на 0,8 %. В то же время авиаперелет экономическим классом подешевел на 0,9 %, проезд в такси – на 0,1 %;

– **в мае**, выросли цены на проезд в поездах дальнего следования – на 3,1 %, авиаперелет экономическим классом – на 1,6 %, аренду автомобиля – на 1,5 %, проезд в такси – на 1 %;

– **в июне**, выросли цены на проезд в различных вагонах поездов дальнего следования – от 2,7 % до 23,8 %, авиаперелет экономическим классом – на 1,8 %, проезд в такси – на 1,1 %, аренду автомобиля – на 0,8 %;

– **в июле**, выросли цены на авиаперелет экономическим классом – на 3 %, проезд в поездах дальнего следования – на 1,4 %, проезд в такси и услуги аренды автомобиля – на 0,7 %;

– **в августе**, выросли цены на авиаперелет экономическим классом – на 9,3 %, проезд в купейных вагонах скорых нефирменных и фирменных поездов дальнего следования – соответственно на 3,5 % и 1 %, проезд в междугородном автобусе – на 0,9 %, такси – на 0,6 %, аренду автомобиля – на 0,4 %. В то же время проезд в плацкартных вагонах скорых фирменных и нефирменных поездов подешевел на 1,3 % и 0,4 % соответственно;

– **в сентябре**, снизились цены на проезд в плацкартных вагонах скорых нефирменных и фирменных поездов – на 15,1 % и 14,6 % соответственно, авиаперелет экономическим классом – на 14,7 %, проезд в купейных вагонах скорых фирменных и нефирменных поездов – на 6,4 % и 5,8 % соответственно. В то же время проезд в такси подорожал на 0,7 %, в междугородном автобусе – на 0,2 %, в городском автобусе – на 0,1 %;

– **в октябре**, наблюдалось снижение тарифов на железнодорожном транспорте – на 5,2 %, в том числе на проезд в различных типах вагонов в поездах дальнего следования – от 4,6 % до 7,3 %, одновременно проезд в маршрутном такси подорожал на 2,2 %, авиаперелет экономическим классом – на 0,8 %, проезд в городском автобусе – на 0,4 %, междугородном автобусе – на 0,3 %, троллейбусе – на 0,1 %;

– **в ноябре**, снизились цены на проезд в плацкартных вагонах поездов дальнего следования – на 6,1-6,3 % и авиаперелет экономическим классом – на 5,8 %, одновременно тарифы на проезд в купейных вагонах поездов дальнего следования выросли на 2,2-3,8 %, в городском автобусе – на 1,3 %, маршрутном такси – на 0,9 %, междугородном автобусе – на 0,7 %, такси – на 0,6 %, троллейбусе, трамвае – на 0,1 %;

– **в декабре**, проезд в различных типах вагонов в поездах дальнего следования стал дороже на 13,7-18,8 %, авиаперелет экономическим классом – на 14,6 %, проезд в такси – на 1,8 %, городском автобусе, маршрутном такси – на 0,9 %, междугородном автобусе – на 0,8 %, трамвае – на 0,3 %, троллейбусе – на 0,2 %.

Таблица 2.14

Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта в 2020–2021 годах
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам,
без учета городского электрического транспорта)

		Перевезено пассажиров*, (млн человек)	
		2020 год	2021 год
Транспорт, Минтранс России		8356,66	9311,43
в процентном отношении	к 2019 году	71,4	79,55
	к 2020 году	-	111,43
железнодорожный**		871,98	1053,56
в процентном отношении	к 2019 году	72,8	87,96
	к 2020 году	-	120,82
автобусный общего пользования		7403,1	8133,74
в процентном отношении	к 2019 году	71,45	78,5

		Перевезено пассажиров*, (млн человек)	
		2020 год	2021 год
	к 2020 году	-	109,87
морской***		4,616	4,515
в процентном отношении	к 2019 году	76,36	74,68
	к 2020 году	-	97,81
внутренний водный***		7,722	8,611
в процентном отношении	к 2019 году	69,79	77,83
	к 2020 году	-	111,52
Воздушный		69,244	111,007
в процентном отношении	к 2019 году	54,04	86,64
	к 2020 году	-	160,31

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

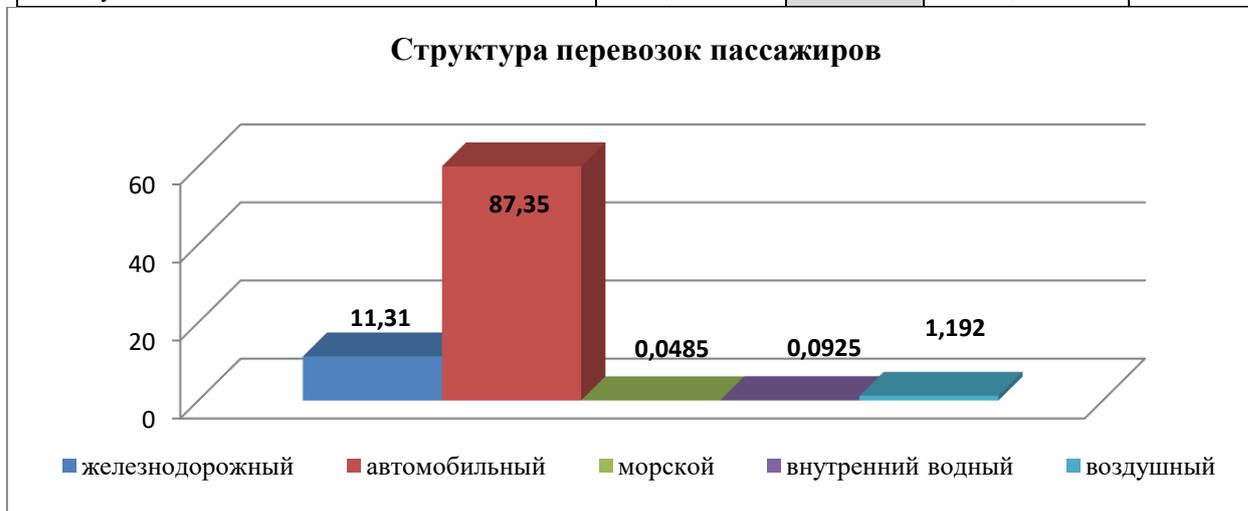
** Статистические данные перевозок пассажиров ОАО «РЖД» по формам ЦО-32 и ЦО-22 пригород за 2020–2021 годы.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

Таблица 2.15

Структура перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования в 2020–2021 годах
(в процентах, без учета городского электрического транспорта)

Транспорт отраслей Минтранса России – всего	2020 год		2021 год	
	100 %		100 %	
железнодорожный	10,43	↑	11,31	↑
автомобильный	88,59	↑	87,35	↓
морской	0,0552	↑	0,0485	↓
внутренний водный	0,0924	↓	0,0925	↑
воздушный	0,829	↓	1,192	↑



В структуре перевозок пассажиров транспортом общего пользования (без учета городского электрического транспорта) автомобильный транспорт занимает лидирующее место (87,35 % см. табл. 2.15).

Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2021 году вырос (см. 2.11 и 2.14). Так, в 2019 году перевезено 10361,3 млн человек (-250,91 млн человек), в 2020 году – 7403,1 млн человек (-2958,24 млн человек), в 2021 году – 8133,74 млн человек (+730,63 млн человек).

Отчетный 2021 год по отношению к 2019 году характеризуется восстановлением рынка автобусных перевозок от 90 % до 130 % в зависимости от регионов, где автовокзалы и перевозчики решили вопрос по возврату пассажиров. В основном это регионы,

где ковидная ситуация не обанкротила перевозчиков и в момент восстановления спроса в регионах было достаточное количество перевозчиков с необходимым количеством транспортных средств.



В 2021 году наблюдалось плавное восстановление рынка железнодорожных перевозок. Всего за 2021 год железнодорожным транспортом было отправлено (см. табл. 2.11, 2.14 и 2.16) 1053,56 млн пассажиров, что на 181,6 млн пассажиров больше чем в 2020 году (871,976 млн пассажиров). Однако уровень допандемийного 2019 года достигнут не был (-144,28 млн пассажиров).

Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии так же снизился. В 2020 году он составил 75,55 %, в 2021 году – 90,36 %.



Относительно 2020 года рост пассажиропотока на маршрутах пригородного сообщения вырос на 119,5 % и составил 961,6 млн пассажиров, а на маршрутах дальнего следования – 136,3 % и 91,9 млн пассажиров, соответственно. По сравнению с допандемийным 2019 годом объем перевозок пассажиров составил 88 %.

Таблица 2.16

Динамика перевозок пассажиров железнодорожным транспортом
по видам сообщений в 2019–2021 годах
(в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

		Перевезено пассажиров*, (млн человек)		
		2019 год	2020 год	2021 год
Всего железнодорожным транспортом, (млн пассажиров)		1197,838	871,976	1053,56
в процентном отношении	к 2019 году	-	72,8	87,96
	к 2020 году	-	-	120,82
Дальнее следование, (млн пассажиров)		116,51	67,436	91,919

в процентном отношении	к 2019 году	-	57,88	78,89
	к 2020 году	-	-	136,31
Пригородное сообщение, (млн пассажиров)		1081,328	804,54	961,641
в процентном отношении	к 2019 году	-	74,4	88,93
	к 2020 году	-	-	119,53

В годы пандемии Российские железные дороги вынуждены были отменить некоторые поезда дальнего следования и сократить частоту курсирования по части маршрутов, а международные поезда дальнего следования полностью отменить.

В 2021 году отмечено, что для путешествия чаще всего пассажиры выбирали следующие направления (см. табл. 2.17): Москва – Санкт-Петербург (оформлялся каждый десятый билет (10,7 %)), Москва – Нижний Новгород, Москва – Брянск, Сочи – Краснодар и Москва – Владимир.

Таблица 2.17

Популярные направления железнодорожных поездов
по России в 2020–2021 годах

Направление	Позиция в рейтинге, 2020 год	Позиция в рейтинге, 2021 год	Доля пассажиров, 2020 год	Доля пассажиров, 2021 год	Средний чек в одну сторону, 2020	Средний чек в одну сторону, 2021	Динамика среднего чека
Москва – С-Петербург	1	1	10,6 %	10,7 %	2690	2917	▲ 8 %
Москва – Н. Новгород	2	2	2 %	2,1 %	1691	1616	▼ 4 %
Москва – Брянск	3	3	1,4 %	1,4 %	813	863	▲ 6 %
Сочи – Краснодар	14	4	0,9 %	1,3 %	852	834	▼ 2 %
Москва – Владимир	4	5	1,3 %	1,2 %	965	1041	▲ 8 %
Москва – Казань	8	6	1,1 %	1,2 %	2558	2740	▲ 7 %
Москва – Ярославль	6	7	1,2 %	1,2 %	874	948	▲ 8 %
Москва – Тула	5	8	1,2 %	1,1 %	564	705	▲ 25 %
Москва – Воронеж	9	9	1,1 %	1,1 %	1625	1757	▲ 8 %
Москва – Рязань	10	10	1 %	1 %	688	770	▲ 12 %
Москва – Смоленск	11	11	1 %	1 %	856	897	▲ 5 %
Москва – Белгород	12	12	1 %	0,9 %	1967	1998	▲ 2 %
Москва – Иваново	7	13	1,2 %	0,9 %	826	1038	▲ 26 %
Краснодар – Адлер	18	14	0,6 %	0,9 %	946	960	▲ 1 %
Москва – Курск	15	15	0,9 %	0,8 %	1415	1502	▲ 6 %
Москва – Саратов	16	16	0,8 %	0,7 %	2443	2602	▲ 7 %
Москва – Калуга	19	17	0,6 %	0,7 %	616	685	▲ 11 %
С-Петербург – Псков	13	18	0,9 %	0,7 %	619	743	▲ 20 %
Москва – Орел	17	19	0,7 %	0,7 %	1069	1085	▲ 1 %
Москва – Анапа	26	20	0,5 %	0,5 %	4138	4309	▲ 4 %

Кроме того, из Москвы в 2021 году в список популярных железнодорожных направлений вошли Казань, Ярославль, Тула, Воронеж, Рязань, Смоленск, Белгород, Иваново, Курск, Калуга, Саратов, Орел и Анапа. Из Санкт-Петербурга были востребованы поездки в Псков. По итогам 2021 года также популярно направление Краснодар – Адлер.

В 2021 году было восстановлено международное железнодорожное сообщение с Республикой Беларусь и Абхазией, а с 12 декабря возобновлено сообщение с Финляндией. Чаще всего поездок совершалось в Минск из Москвы и Санкт-Петербурга (см. табл. 2.18). Кроме того, из Москвы популярны поездки в: Оршу, Брест, Гомель, Могилев и Барановичи, из Санкт-Петербурга в Витебск. Также популярны направления Смоленск – Минск и Ростов-на-Дону – Гагра.

Популярные зарубежные железнодорожные направления
в 2020–2021 годах

Направление	Доля пассажиров, 2021 год	Средний чек в одну сторону, 2019 год	Средний чек в одну сторону, 2020 год	Динамика среднего чека
Москва – Минск	40,4 %	3777	3499	↓ 7 %
Санкт-Петербург – Минск	6,8 %	3617	4376	↑ 21 %
Москва – Орша	5 %	2588	2167	↓ 16 %
Москва – Брест	3,3 %	4026	4474	↑ 11 %
Москва – Гомель	2,8 %	3707	3815	↑ 3 %
Смоленск – Минск	2,4 %	1715	1429	↓ 17 %
Ростов-на-Дону – Гагра	2,1 %	2237	2204	↓ 1 %
Санкт-Петербург – Витебск	2 %	2800	2958	↑ 6 %
Москва – Могилев	1,6 %	3158	3007	↓ 5 %
Москва – Барановичи	1,5 %	3519	3753	↑ 7 %

В конце 2021 года в расписание вернулись поезда «АлLEGRO» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки. Сообщение с Казахстаном, Узбекистаном и другими странами ближнего зарубежья пока отсутствует.

Объем пассажирских перевозок российских авиакомпаний в 2021 году существенно зависел от влияния распространения и мутации коронавирусной инфекции в России и в мире в целом. Однако в связи с частичным ослаблением карантинных ограничений возрос уровень активности внутреннего и международного туризма и как следствие увеличился пассажиропоток особенно на внутренних авиалиниях. По итогам 2021 года российские авиакомпании перевезли 111,007 млн пассажиров, что в 1,6 раза больше, чем в 2020 году.



Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии также вырос: в 2019 году он составил 126,48 %, в 2020 году – 65,76 %, а в 2021 году – 101,15 %.

По данным Международной ассоциации аэропортов пассажиропоток крупнейших аэропортов Российской Федерации в 2021 году восстановился на 93 % в сравнении с «доковидным» 2019 годом.

Перевозки на международных воздушных линиях, включающие перевозки российских и иностранных авиакомпаний, до сих пор существенно ограничены из-за COVID-19 и в 2021 году сократились на 61 % по сравнению 2019 годом. Однако, пассажиропоток российских авиаперевозчиков в 2021 году составил около 112 млн человек, что на 62 % выше показателя 2020 года, когда было перевезено 69,2 млн человек, а в сравнении с показателем 2019 года (128 млн человек) – на 13 % меньше. Кроме того,

показатель пассажиропотока на внутренних маршрутах, так же вырос на 22 % по сравнению с 2020 годом.

Объемы перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями в 2021 году составили 160,31 % от показателя прошлого года. На внутренних авиалиниях пассажиропоток увеличился на 55,82 п.п. и составил 87,504 млн пассажиров, а на международных на 79,59 п.п. и составил 23,502 млн пассажиров (см. табл. 2.11, 2.14 и 2.19).

Таблица 2.19

Перевозка пассажиров гражданской авиацией России*
в 2019–2021 годах по видам сообщения (млн человек)

		2019 год	2020 год	2021 год
Международные перевозки		55,068	13,086	23,502
в процентном отношении	к 2019 году	-	23,76	42,68
	к 2020 году	-	-	179,59
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		48,865	11,63	17,011
в процентном отношении	к 2019 году	-	23,8	34,81
	к 2020 году	-	-	146,27
между Россией и странами СНГ		6,204	1,456	6,491
в процентном отношении	к 2019 году	-	23,47	104,63
	к 2020 году	-	-	445,81
Внутренние перевозки		73,061	56,158	87,504
в процентном отношении	к 2019 году	-	76,86	119,77
	к 2020 году	-	-	155,82
местные перевозки		1,971	1,766	2,625
в процентном отношении	к 2019 году	-	89,62	133,19
	к 2020 году	-	-	148,61

* Данные Росавиации по формам № 10-ГА 2019–2021 годов.

В России приоритетом внутренних перевозок остаются рейсы на южные курорты. Переориентация в 2021 году значительной части турпотока с зарубежных курортов на черноморское побережье дала значительный прирост объемов пассажирских авиаперевозок внутри страны. Открытие Турции, Египта и ряда других международных направлений темп восстановления пассажиропотока не высок.

Лучшего результата по авиаперевозкам в 2021 году достигли ООО «Авиакомпания «Икар» – 226,1 %, ООО «Северный Ветер» – 201,6 %, АО «Ред Вингс» – 195 %, ООО «АЗУР эйр» – 193,1 %, ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал» – 180,4 %. Аутсайдером по авиаперевозкам по итогам 2021 года из-за потери зарубежных направлений стал ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – 147,1 % (см. табл. 2.20).

Перевозка пассажиров и процент занятости пассажирских кресел
гражданской авиации России в 2020–2021 годах
(международные и внутренние перевозки)

Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, млн человек			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	2020 год	2021 год	% 2021 год к 2020 году	2020 год	2021 год	+/- 2021 год к 2020 году
ООО «Авиакомпания «Икар»	0,76	1,72	226,1	74,1	83	+8,9
ООО «Северный Ветер»	2,94	5,93	201,6	81,4	81,9	+0,5
АО «Ред Вингс»	1,54	3	195	79	77,3	-1,7
ООО «АЗУР эйр»	1,93	3,73	193,1	92,8	92,1	-0,7
ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал»	0,7	1,26	180,4	60,4	70,3	+9,9
АО «Авиакомпания «Россия»	5,71	9,96	174,5	78,2	83,1	+4,9
АО «Авиакомпания «АЗИМУТ»	1,22	2,09	171,4	76,2	85,8	+9,6
ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии»	5,63	9,20	163,4	72,2	80,3	+8,1
АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ»	0,92	1,49	162,8	92	90,1	-1,9
ООО «Авиакомпания «Победа»	9,09	14,43	158,8	91,6	93,6	+2
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	4,76	7,12	149,7	78,5	82,3	+3,8
ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»	14,56	21,42	147,1	66,9	74,3	+7,4
АО «Авиакомпания «Сибирь»	12,35	17,83	144,4	73,1	86,4	+13,3
АО «Авиакомпания «Аврора»	0,8	1,07	134,3	52,3	63,6	+11,3
АО «Авиакомпания «НордСтар»	0,88	1,16	132,5	67,8	68,1	+0,3

Объем перевозок пассажиров морским транспортом в 2019–2021 годах снижается (см. табл. 2.22 и 2.25). В 2019 году он составил 6,045 млн человек (-1,43 млн человек), в 2020 году – 4,616 млн человек (-1,43 млн человек), в 2021 году – 4,515 млн человек (-0,1 млн человек).

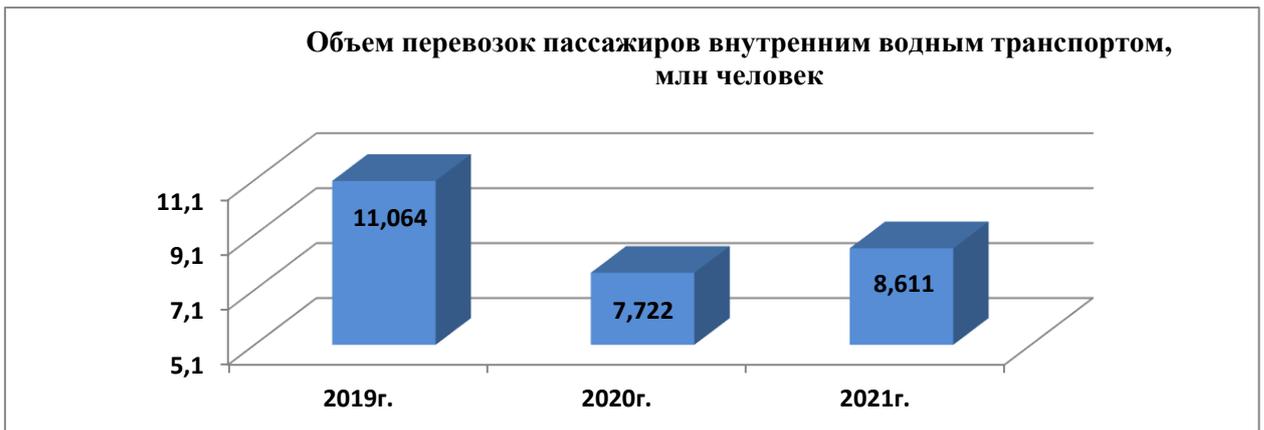
За январь–декабрь 2021 г. в морских портах России было обслужено 20,9 тыс. пассажирских судов (+39,9 %), в том числе количество отправленных пассажиров из портов составило 11 980,5 тыс. человек (увеличение в 42,2 раза по сравнению с 2020 годом), прибывших – 303,7 тыс. человек (+21,1 тыс. человек). Обслуживание транзитных пассажиров составило 5,8 тыс. человек, в прошлом году было 1,14 тыс. человек.

На специализированных пассажирских терминалах обслужено пассажиров, в портах Севастополь – 11 577,4 тыс. человек, Ялта – 366,2 тыс. человек (в 2020 году 419,2 тыс. человек, снижение по отношению к аналогичному периоду прошлого года составило 19,8 %), Сочи – 184,7 тыс. человек (в 2020 году 89,6 тыс. человек, увеличение по отношению к аналогичному периоду прошлого года составило почти в 2 раза).



Сокращение объема перевозок пассажиров морским транспортом обусловлено прекращением работы Керченской паромной переправе из-за отсутствия спроса после открытия автодорожной (в 2018 году) и железнодорожной (в 2019 году) частей транспортного перехода через Керченский пролив.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в 2021 году вырос по сравнению с 2020 годом (см. табл. 2.11 и 2.14), но не достиг уровня 2019 года. Так, в 2019 году он составил 11,064 млн человек (-1,27 млн человек), в 2020 году – 7,722 млн человек (-3,34 млн человек.), в 2021 году – 8,611 млн человек (+0,89 млн человек).



Маловодный цикл на реках России усугубил проблему недостатка глубин для прохождения пассажирских судов на реках Волжско-Камского, Донского и Кубанского бассейнов. Данный фактор негативно сказывается на востребованность речных пассажирских и туристических маршрутов.

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 2.21.

Динамика достижения ожидаемых значений показателей объема пассажирооборота
в 2020–2021 годах реализации Транспортной стратегии
(без учета городского электрического транспорта)

№ п/п	Показатель	Вид	2020 год	Динамика изменений значений показателя 2020 года к 2019 году	2021 год	Динамика изменений значений показателя 2021 года к 2020 году
1	Пассажирооборот* транспорта общего пользования – всего, млрд пасс. км	Факт	312,29	↓	435,67	↑
		План базовый	604,22		619,89	
		% вып.	51,69	↓	70,28	↑
		План инновац.	637,93		660,15	
		% вып.	48,95	↓	66	↑
2	железнодорожный**	Факт	78,135	↓	103,447	↑
		План базовый	156,2		158,35	
		% вып.	50,02	↓	65,33	↑
		План инновац.	172,5		175,95	
		% вып.	45,3	↓	58,79	↑
3	автобусный общего пользования	Факт	80,381	↓	88,503	↑
		План базовый	155,6		157,93	
		% вып.	51,66	↓	56,04	↑
		План инновац.	162,5		166,13	
		% вып.	49,46	↓	53,27	↑
4	морской***	Факт	0,0327	↓	0,0362	↑
		План базовый	0,1		0,1	
		% вып.	32,73	↓	36,18	↑
		План инновац.	0,1		0,1	
		% вып.	32,73	↓	36,18	↑
5	внутренний водный***	Факт	0,2318	↓	0,4187	↑
		План базовый	0,72		0,73	
		% вып.	32,2	↓	57,35	↑
		План инновац.	0,73		0,74	
		% вып.	31,76	↓	56,58	↑
6	воздушный	Факт	153,512	↓	243,262	↑
		План базовый	291,6		302,78	
		% вып.	52,64	↓	80,34	↑
		План инновац.	302,1		317,23	
		% вып.	50,82	↓	76,68	↑

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Статистические данные перевозок пассажиров ОАО «РЖД» по формам ЦО-32 и ЦО-22 пригород за 2020–2021 годы.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

Динамика пассажирооборота по видам транспорта
общего пользования в 2020–2021 годах
(без учета городского электрического транспорта,
в натуральных величинах и процентном отношении к прошлым годам)

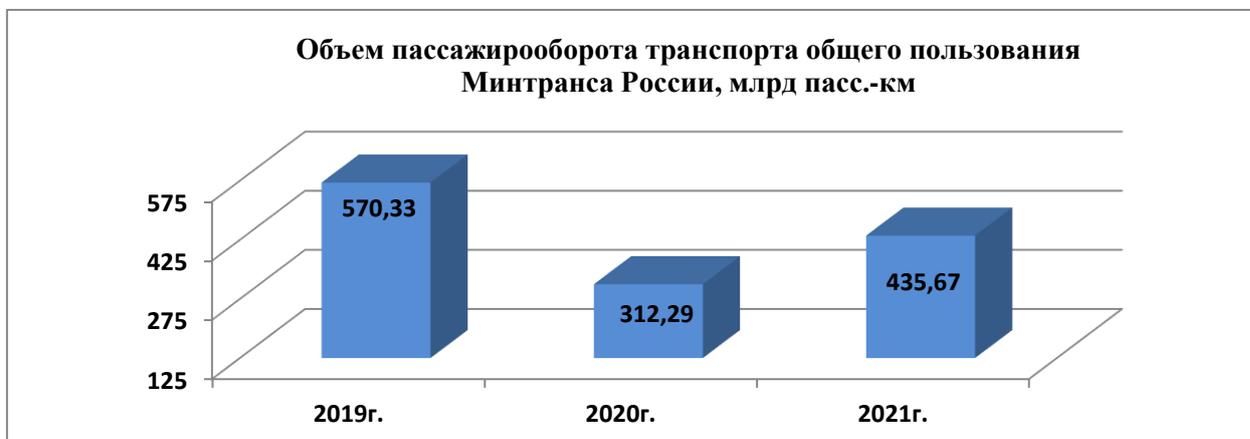
		Пассажирооборот*, (млрд пасс.-км)	
		2020 год	2021 год
Транспорт, Минтранс России		312,29	435,67
в процентном отношении	к 2019 году	54,76	76,39
	к 2020 году	-	139,51
железнодорожный**		78,135	103,447
в процентном отношении	к 2019 году	58,58	77,56
	к 2020 году	-	132,4
автобусный общего пользования		80,381	88,503
в процентном отношении	к 2019 году	70,91	78,07
	к 2020 году	-	110,1
морской***		0,0327	0,0362
в процентном отношении	к 2019 году	63,04	69,69
	к 2019 году	-	110,56
внутренний водный***		0,2318	0,4187
в процентном отношении	к 2019 году	41,86	75,59
	к 2020 году	-	180,59
воздушный		153,512	243,262
в процентном отношении	к 2019 году	47,53	75,32
	к 2020 году	-	158,46

* Оперативные данные Федеральной службы Государственной статистики (РОССТАТ) перевозок грузов по видам транспорта от 09.02.2022.

** Статистические данные перевозок пассажиров ОАО «РЖД» по формам ЦО-32 и ЦО-22 пригород за 2020–2021 годы.

*** Оперативные данные Росморречфлота по формам 1-море и 1-река 2020–2021 годов.

В связи с частичным или полным снятием карантинных ограничений на транспорте наблюдается рост объема пассажирооборота транспорта общего пользования (см. табл. 2.21 и 2.22). Так, в 2019 году он составил 570,33 млрд пасс.-км (+38,41 млрд пасс.-км), в 2020 году – 312,29 млрд пасс.-км (-258,04 млрд пасс.-км), в 2021 году – 435,67 млрд пасс.-км (+123,37 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии в 2021 году составил 70,28 %.



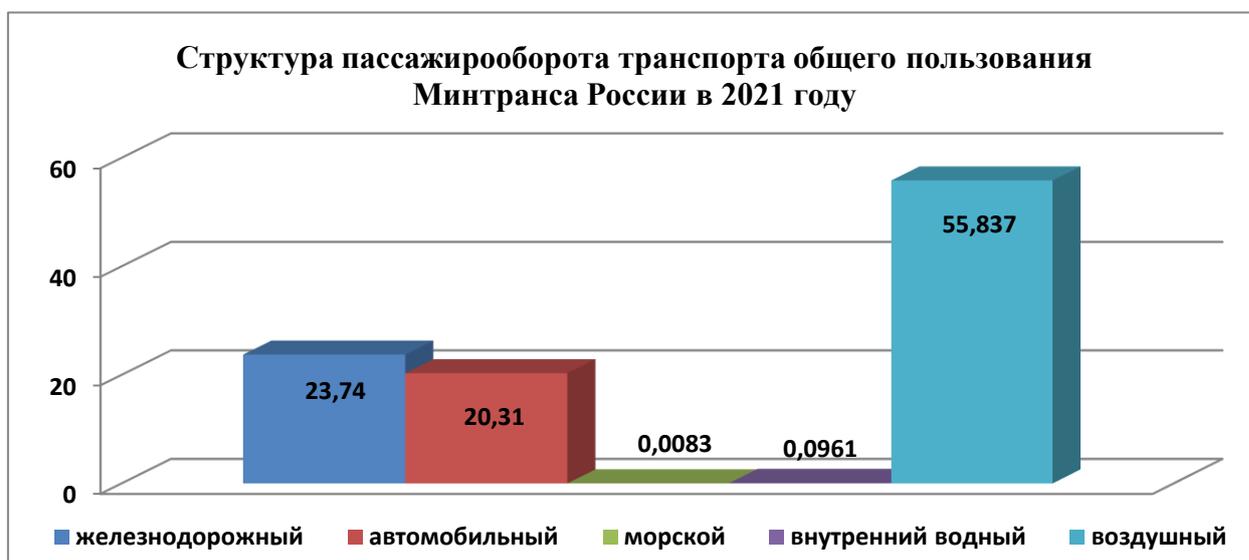
Рост объема пассажирооборота транспорта общего пользования и как следствие увеличение транспортной подвижности населения страны в 2021 году обусловлен снятием

карантинных ограничений на всех видах транспорта (см. табл. 2.21 и 2.22): внутренний водный (рост на 80,59 п.п.), воздушный (на 58,46 п.п.), железнодорожный (на 32,4 п.п.), автомобильный (на 10,1 п.п.), морской (на 10,56 п.п.).

Таблица 2.23

Структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в 2020–2021 годах
(в процентах, без учета городского электрического транспорта)

	2020 год		2021 год	
Транспорт общего пользования Минтранса России – всего	100 %		100 %	
железнодорожный	25,02	↑	23,74	↓
автомобильный	25,74	↑	20,31	↓
морской	0,0105	↑	0,0083	↓
внутренний водный	0,074	↓	0,0961	↑
воздушный	49,16	↓	55,837	↑



В 2021 году пассажирооборот авиакомпаний составил 158,46 % от уровня прошлого года. По итогам года отмечен значительный рост объема пассажирооборота воздушного транспорта общего пользования (см. табл. 2.21 и 2.22). Так, в 2019 году он составил 322,99 млрд пасс.-км (+36,06 млрд пасс.-км), в 2020 году – 153,51 млрд пасс.-км (-169,47 млрд пасс.-км), а в 2021 году – 243,26 млрд пасс.-км (+89,75 млрд пасс.-км). Однако достичь показателя 2019 года не удалось (-79,73 млрд пасс.-км).

Лидерами среди авиакомпаний являются: АО «Авиакомпания «Смартавиа», ООО «Северный Ветер», АО «Авиакомпания «Икар», ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал» и АО «Ред Вингс» (см. табл. 2.24).

Таблица 2.24

Пассажирооборот гражданской авиации России в 2020–2021 годах
(международные и внутренние перевозки)

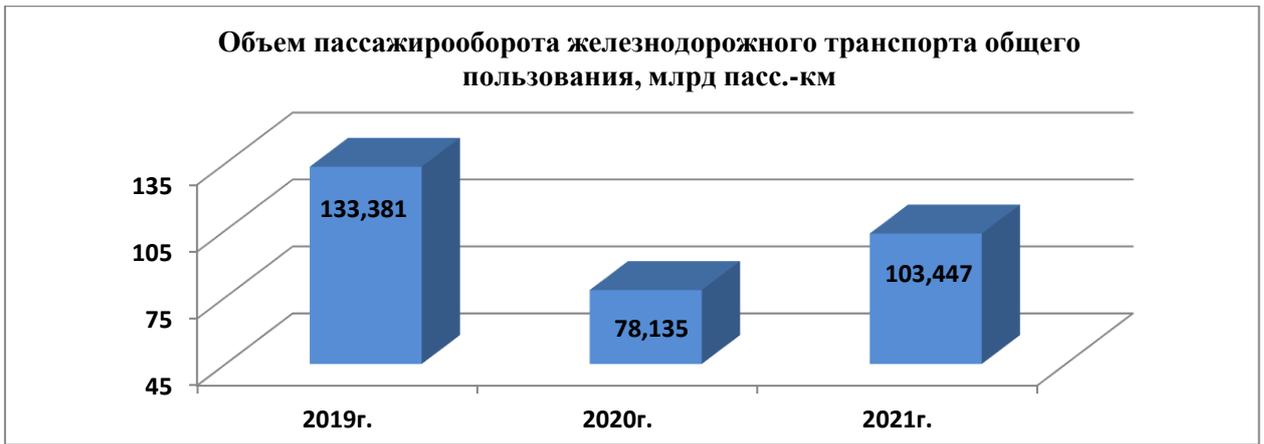
Авиапредприятие	Пассажирооборот, (млрд пасс.-км)		
	2020 год	2021 год	% 2021 года к 2020 году
АО «Авиакомпания «Смартавиа»	2,52	5,91	234,5
ООО «Северный Ветер»	9,18	19,27	209,9
ООО «Авиакомпания «Икар»	2,11	4,41	208,8

Авиапредприятие	Пассажиروоборот, (млрд пасс.-км)		
	2020 год	2021 год	% 2021 года к 2020 году
ОАО «Авиационная транспортная компания «Ямал»	1,27	2,60	205,1
АО «Ред Вингс»	3,16	6,05	191,4
АО «Авиакомпания «АЗИМУТ»	1,75	2,99	170,5
ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии»	12,36	20,78	168,1
ООО «АЗУР эйр»	8,25	13,86	168
ООО «Авиакомпания «Победа»	15,48	24,08	155,5
АО «Авиакомпания «Россия»	16,01	24,40	152,4
ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	7,79	11,60	148,9
АО «Авиакомпания «Сибирь»	25,13	36,76	146,3
ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»	35,43	51,63	145,7
АО «Авиакомпания «НордСтар»	1,83	2,55	139,9
АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ»	3,96	5,51	139
АО «Авиакомпания «Аврора»	1,09	1,49	137,3

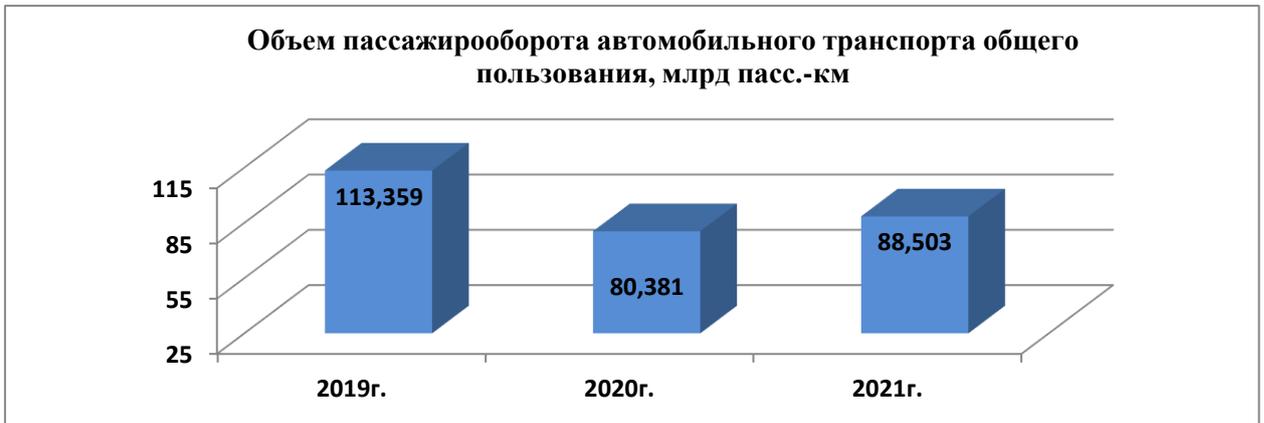
Следует отметить, что ведущей авиакомпании ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» из-за прекращения международного авиасообщения в 2020 году так и не удалось в 2021 году компенсировать резкое снижение авиаперевозок.



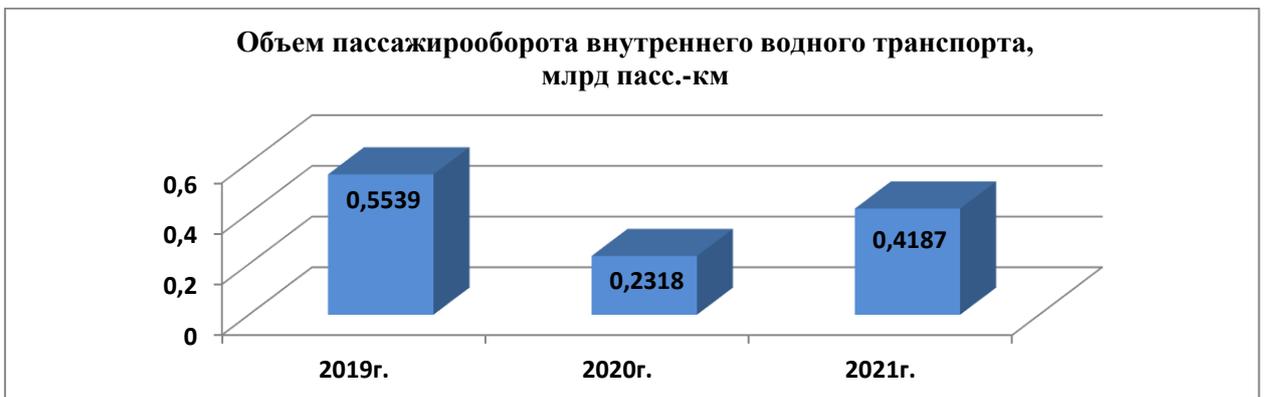
Объем пассажирооборота железнодорожного транспорта в 2021 году вырос на 32,4 п.п. по сравнению с аналогичным периодом 2020 года (см. табл. 2.21 и 2.22). В 2019 году он составил 133,381 млрд пасс.-км (+3,84 млрд пасс.-км), в 2020 году – 78,135 млрд пасс.-км (-55,25 млрд пасс.-км), в 2021 году – 103,447 млрд пасс.-км (+25,31 млрд пасс.-км). Кроме того, пассажирооборот в пригородном сообщении составил 28,938 млрд пасс.-км (+17,33 %), в направлении дальнего следования – 74,509 млрд пасс.-км (+39,35 %). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии по железнодорожному транспорту растет, так в 2019 году уровень составил 86,44 %, в 2020 году – 50,02 %, а в 2021 году – 65,33 %.



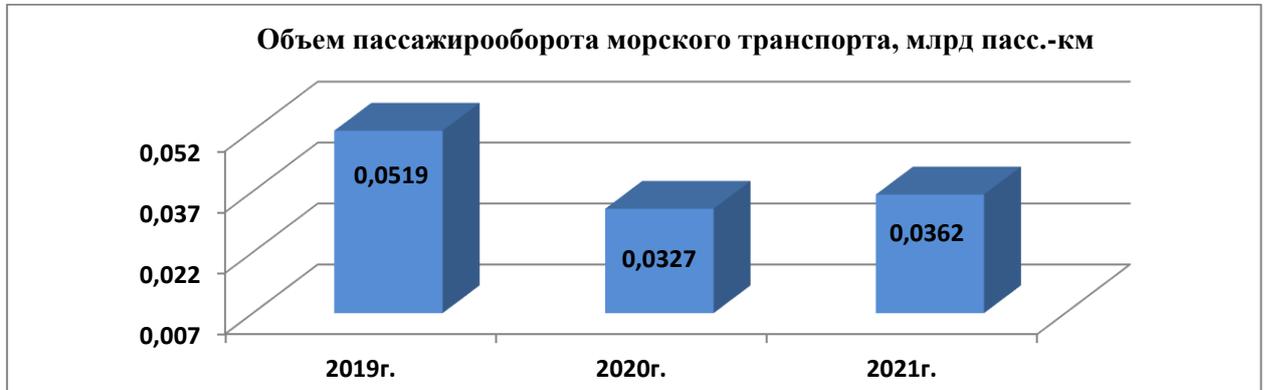
В 2021 году наблюдается рост объема пассажирооборота на автомобильном транспорте (см. табл. 2.21 и 2.22). Так, в 2019 году он составил 113,359 млрд пасс.-км (-1,46 млрд пасс.-км), в 2020 году – 80,381 млрд пасс.-км (-32,98 млрд пасс.-км), в 2021 году – 88,503 млрд пасс.-км (+8,12 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии по автомобильному транспорту растет, так в 2019 году уровень составил 73,97 %, в 2020 году – 51,66 %, а в 2021 году – 56,04 %.



В 2021 году значительно увеличился объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта (см. табл. 2.21 и 2.22), однако он не достиг уровня допандемийного 2019 года. Так, в 2019 году объем пассажирооборота внутреннего водного транспорта составлял 0,554 млрд пасс.-км (-0,0167 млрд пасс.-км), в 2020 году – 0,2318 млрд пасс.-км (-0,322 млрд пасс.-км), в 2021 году – 0,4187 млрд пасс.-км (+0,1868 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии по внутреннему водному транспорту растет, так в 2019 году уровень составил 76,93 %, в 2020 году – 32,2 %, а в 2021 году – 57,35 %.



На рост объема пассажирооборота морского транспорта в 2021 году повлияло восстановление туристического пассажиропотока на внутренних морских линиях (см. табл. 2.21 и 2.22). Так, в 2019 году пассажирооборот морского транспорта составил 0,0519 млрд пасс.-км (-0,0055 млрд пасс.-км), в 2020 году – 0,0327 млрд пасс.-км (-0,0192 млрд пасс.-км), в 2021 году – 0,0362 млрд пасс.-км (+0,0035 млрд пасс.-км). Уровень достижения ожидаемого значения показателя по базовому варианту реализации Транспортной стратегии по внутреннему морскому транспорту растет, так в 2019 году уровень составил 51,92 %, в 2020 году – 32,73 %, а в 2021 году – 36,18 %.



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 за 2015–2021 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 плотность транспортной сети и другие.

ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ МЕСТО СФЕРЫ/ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ СРЕДИ ГОСУДАРСТВ ЧЛЕНОВ ЕАЭС

Сопоставление показателей, характеризующих место транспортной отрасли России и других стран членов ЕАЭС в сфере транспорта, подготовлено на основе официальных данных аналитического обзора ЕЭК от 28.02.2022. В приложении содержатся сравнительные данные о динамике основных показателей в сфере транспорта.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ГОСУДАРСТВАМИ ЧЛЕНАМИ ЕАЭС

В данном разделе представлены международные сравнения объема перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС в 2021 году.

Объем перевозки грузов транспортом государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) в 2021 году составил 10,965 млрд тонн и по сравнению с 2020 годом увеличился на 1,4 %.

Объем перевозки грузов по видам транспорта (млн тонн)	2021 год	в % к 2020 году
Объем перевозки грузов (без трубопроводного транспорта) – всего		
ЕАЭС	10 964,5	101,4
Армения	15,2	116,8
Беларусь	285,9	99,4
Казахстан	3 731,9	100,8
Кыргызстан	28,3	115,8
Россия	6 903,2	101,8
железнодорожный транспорт		
ЕАЭС	1 834	102,6
Армения	3,1	97,6
Беларусь	128,6	102,9
Казахстан	416,1	100,7
Кыргызстан	2,1	104,9
Россия	1 284,1	103,2
автомобильный транспорт		
ЕАЭС	8 997,8	101,3
Армения	12,1	123,1

Объем перевозки грузов по видам транспорта (млн тонн)	2021 год	в % к 2020 году
Беларусь	154,8	96,9
Казахстан	3 314,2	100,8
Кыргызстан	26,2	116,8
Россия	5 490,5	101,6
воздушный транспорт (тыс. тонн)		
ЕАЭС	1 564,6	125,5
Армения ¹⁾	17,3	108,1
Беларусь	36,4	115,1
Казахстан	34	140,8
Кыргызстан	0,4	в 4 раза
Россия ²⁾	1 476,5	125,7
водный транспорт (тыс. тонн) ³⁾		
ЕАЭС	131 155,4	94,9
Армения	...	...
Беларусь	2 426,2	90
Казахстан	1 597,3	88,8
Кыргызстан	...	...
Россия	127 131,9	95,1

1) В данных отражены также грузоперевозки, выполненные самолетами других стран.

2) По данным Росавиации.

3) Внутренний водный и морской транспорт.

В 2021 году **объем грузооборота всех видов транспорта** государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) составил 3,579 трлн т-км, что на 2,9 % больше, чем в 2020 году.

Объем грузооборота по видам транспорта (млрд т-км)	2021 год	в % к 2020 году
Объем грузооборота (без трубопроводного транспорта) – всего		
ЕАЭС	3 579	102,9
Армения	1,9	107,2
Беларусь	74,2	104,1
Казахстан	458,2	98,8
Кыргызстан	2,4	108,1
Россия	3 042,3	103,5
железнодорожный транспорт		
ЕАЭС	2 984,9	102,9
Армения	0,8	96,4
Беларусь	44,5	104,9
Казахстан	299,2	99
Кыргызстан	1	107
Россия	2 639,4	103,4
автомобильный транспорт		
ЕАЭС	475,7	102,6
Армения	1,1	117,1
Беларусь	29,6	102,8
Казахстан	158,3	98,5
Кыргызстан	1,4	107,8
Россия	285,3	105
воздушный транспорт (млн т-км)		
ЕАЭС	9 391,6	129,4
Армения	2,1	в 3 раза
Беларусь	92,8	121,6
Казахстан	81,7	145,3
Кыргызстан	20,8	в 2,9 раза
Россия ¹⁾	9 194,2	129,2
водный транспорт (млн т-км) ²⁾		
ЕАЭС	109 056,1	101,5
Армения	...	...

Объем грузооборота по видам транспорта (млрд т-км)	2021 год	в % к 2020 году
Беларусь	33,3	111,4
Казахстан	619,2	89,3
Кыргызстан	...	...
Россия	108 403,6	101,5

1) По данным Росавиации.

2) Внутренний водный и морской транспорт.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК ГОСУДАРСТВАМИ ЧЛЕНАМИ ЕАЭС

В данном разделе представлены международные сравнения объема перевозок пассажиров транспортом государств – членов ЕАЭС в 2021 году.

В 2021 году объем перевозки пассажиров составил 19,1 млрд человек, что на 1,1 % больше, чем в 2020 году.

Объем перевозки пассажиров по видам транспорта (млн человек)	2021 год	в % к 2020 году
Объем перевозки пассажиров – всего		
ЕАЭС	19 053	101,1
Армения	107,3	154,2
Беларусь	1 547,2	96,5
Казахстан	7 577	90,3
Кыргызстан	504,3	119,5
Россия	9 317,2	111,4
железнодорожный транспорт		
ЕАЭС	1 137,3	120
Армения	0,4	142,7
Беларусь	61,4	102,4
Казахстан	15,9	140,1
Кыргызстан	0,3	в 3,5 раза
Россия	1 059,3	120,9
автомобильный транспорт ¹⁾		
ЕАЭС	17 114,8	99,7
Армения	82,1	149,7
Беларусь	940,7	94,8
Казахстан	7 485,8	90
Кыргызстан	472,5	118,2
Россия	8 133,7	109,9
воздушный транспорт (млн т-км)		
ЕАЭС	125,7	161,6
Армения ²⁾	2,4	в 2,7 раза
Беларусь	1,9	112,1
Казахстан	9,5	171,8
Кыргызстан	0,9	211,1
Россия ³⁾	111	160,3
водный транспорт (тыс. человек) ⁴⁾		
ЕАЭС	13 493,1	108,2
Армения	...	...
Беларусь	141,7	в 2,6 раза
Казахстан	165,1	205,2
Кыргызстан	...	...
Россия	13 186,3	106,9

1) По Армении, Казахстану и Кыргызстану перевозки пассажиров автобусным и таксомоторным транспортом, по Беларуси и России – автобусным транспортом.

2) В данных отражены также пассажироперевозки, выполненные самолетами других стран.

3) По данным Росавиации.

4) Внутренний водный и морской транспорт.

Объем пассажирооборота государств – членов ЕАЭС в 2021 году по сравнению с 2020 годом увеличился на 28 % и составил 574,2 млрд пасс.-км.

Объем пассажирооборота по видам транспорта (млн пасс.-км)	2021 год	в % к 2020 году
Объем пассажирооборота – всего		
ЕАЭС	574 186,8	128,4
Армения	1 618,8	181,9
Беларусь	20 217,8	112,1
Казахстан	106 813,1	98,6
Кыргызстан	9 087,3	127,2
Россия	436 449,8	139,6
железнодорожный транспорт		
ЕАЭС	121 044	133
Армения	42,2	156,9
Беларусь	4 490,6	120
Казахстан	12 286,1	142
Кыргызстан	21	в 3,1 раза
Россия	104 204,1	132,6
автомобильный транспорт ¹⁾		
ЕАЭС	184 721,6	98,9
Армения	1 072,2	151,7
Беларусь	7 942	96,1
Казахстан	79 350,7	87,2
Кыргызстан	7 854,2	120,7
Россия	88 502,5	110,1
воздушный транспорт		
ЕАЭС	264 182,8	159,8
Армения ²⁾	416,5	в 4,1 раза
Беларусь	4 602,3	161,2
Казахстан	14 815,7	177,8
Кыргызстан	1 086	202
Россия ³⁾	243 262,3	158,5
водный транспорт ⁴⁾		
ЕАЭС	484,7	182,2
Армения	...	...
Беларусь	1,9	в 2,7 раза
Казахстан	2	в 2,5 раза
Кыргызстан	...	...
Россия	480,8	181,8

1) По Армении, Казахстану и Кыргызстану пассажирооборот автобусного и таксомоторного транспорта, по Беларуси и России – автобусного транспорта.

2) Данный показатель рассчитывается только по пассажироперевозкам самолетами национальной авиакомпании.

3) По данным Росавиации.

4) Внутренний водный и морской транспорт.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ГРУЗООБОРОТОВ ВОЗДУШНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В данном разделе представлены международные сравнения объемов грузооборотов воздушного и железнодорожного транспорта, в тех случаях, когда требуется доставка груза на большие расстояния.

Грузооборот воздушного транспорта (на регулярных рейсах гражданской авиации)	Грузооборот, млн т-км				
	2010	2016	2017	2018	2020
Россия¹⁾	4715,4	6609,2	7856,1	7812,7	7114
Страны – члены Европейского союза					
Австрия	357,8	388	391	...	320 ²⁾
Германия	7426	6943	7391	...	5 455
Испания	1253	1068	1066	...	493
Италия	...	...	...	...	978
Польша	76	156	222	...	140

Грузооборот воздушного транспорта (на регулярных рейсах гражданской авиации)	Грузооборот, млн т-км				
	2010	2016	2017	2018	2020
Португалия	370,4	327	422	...	278
Финляндия	728,9	762	852	...	480
Франция	4755	4155	4261	...	2 623
Чехия	18,0	25	28	...	25 ³⁾
Европа					
Беларусь	43,6	108,1	82,7	74,6	...
Республика Молдова	1,7	0,7	0,9	1	...
Соединенное Королевство (Великобритания)	6072	5513	5917	...	...
Украина	379,1	225,9	272,7	339,7	...
Азия					
Азербайджан	138,5	683,4	738,4	919,4	...
Армения	9,7	–	0,2	0,1	...
Вьетнам	427,6	451	453	...	...
Казахстан	90,1	42,9	53,8	57,6	...
Киргизия	2,6	0,1	0,1	0,2	...
Китай	16857	21305	23324	...	...
Таджикистан	5,3	5	4,8	4,3	...
Узбекистан	168	132,2	156,9	123,5	...
Япония	7289	9361	10685	...	...
Америка					
США	39237	38658	41592	...	...

1) По данным Росавиации – по регулярным и нерегулярным перевозчикам. 2019 год: грузооборот – 7389,2 млн т-км.

2) 2019 год.

3) 2018 год.

Грузооборот железнодорожного транспорта (млрд т-км)	2016	2017	2018	2019	2020
Россия	2344	2493	2598	2602	2545
Страны СНГ					
Азербайджан	5,2	4,6	4,5	5,2	4,9
Армения	0,7	0,7	0,7	0,9	0,8
Беларусь	41,1	48,5	52,6	48,2	42,4
Казахстан	239	266,6	283,3	286,7	299,2
Киргизия	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Республика Молдова ¹⁾	0,8	1	1	0,9	0,6
Таджикистан	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Туркмения	12	11	...	...	...
Узбекистан	22,9	22,9	22,9	23,4	23,6
Украина	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6
Страны БРИКС					
Бразилия	...	...	...	...	...
Индия	621	693	739	708	...
Китай	2379	2696	2882	3018	3037
Страны ЕС Страны – члены Европейского союза					
Австрия	21,4	22,3	22	21,7	20,5
Бельгия	7,3	7,3	7,3	7,3	...
Болгария	3,4	3,9	3,8	3,9	4,5

Грузооборот железнодорожного транспорта (млрд т-км)	2016	2017	2018	2019	2020
Венгрия	10,5	13,4	10,6	10,6	11,6
Германия	126,7	117,4	117,9	119,5	...
Дания	2,6	2,7	2,6	2,5	...
Италия	22,7	22,3	22,1	21,3	20,8
Литва	13,8	15,4	16,9	16,2	15,9
Нидерланды	6,6	6,5	7	7	...
Польша	50,7	54,8	59,4	54,6	51,1
Румыния	13,5	13,8	13,1	13,3	...
Финляндия	9,5	10,4	11,2	10,3	10,1
Франция	32,6	33,4	32,0	31,8	...
Швеция	21,4	21,8	23,4	22,7	...
Другие страны					
Мексика	84,7	86,3	87,9	89	86,2
Норвегия	3,8	4	4	3,9	4,1
Республика Корея	8,4	8,2	7,9	7,4	...
Соединенное Королевство (Великобритания) ²⁾	17,1	17,2	17,2	16,9	15,2
США	2315	2450	2523	2364	2105
Турция	11,4	12,7	12,6	14,7	...
Япония	21,3	21,7	19,4	20	...

1) Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

2) Великобритания вышла из состава ЕС 01.02.2020.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПАССАЖИРООБОРОТА ВОЗДУШНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В данном разделе представлены международные сравнения объемов пассажирооборота воздушного и железнодорожного транспорта, в тех случаях, когда требуется доставка пассажиров на большие расстояния.

Пассажирооборот железнодорожного транспорта (млрд пасс.-км)	2016	2017	2018	2019	2020
Россия	124,6	123,1	129,5	133,6	78,6
Страны СНГ					
Азербайджан	0,4	0,5	0,5	0,5	0,2
Армения	0,05	0,06	0,06	0,07	0,03
Беларусь	6,4	6,3	6,2	6,3	3,7
Казахстан	17,9	18,2	18,6	17,7	9,2
Киргизия	0,04	0,04	0,04	0,04	0,01
Республика Молдова ¹⁾	0,1	0,1	0,1	0,07	0,03
Таджикистан	0,02	0,03	0,03	0,03	0,02
Туркмения	2,4	2,2	...	...	...
Узбекистан	3,9	4,3	4,3	4,4	1,8
Украина ²⁾	36,8	28,1	28,7	28,4	10,7
Страны БРИКС					
Индия	1150	1178	1157	1151	...
Китай	1258	1346	1415	1471	827
Страны – члены Европейского союза					
Австрия	12,6	12,7	13,2	13,4	...

Пассажирооборот железнодорожного транспорта (млрд пасс.-км)	Пассажирооборот, млрд пасс.-км				
	2016	2017	2018	2019	2020
Бельгия	10	10,4	10,7	11,1	...
Болгария	1,5	1,4	1,5	1,5	1,1
Венгрия	7,7	7,7	7,8	7,8	4,9
Германия	94,2	95,5	98,2	100,4	...
Дания	6,3	6,3	6,2	6,2	...
Италия	52,2	53,2	55,5	56,6	22,4
Литва	0,3	0,3	0,4	0,4	...
Нидерланды	18	18,4	18,9	19,4	...
Польша	19,2	20,3	21	22,1	12,6
Румыния	5	5,7	5,6	5,9	...
Финляндия	3,9	4,3	4,5	4,9	2,8
Франция	94	100,1	97,1	102,1	...
Швеция	12,8	13,3	13,5	14,6	8,1
Другие страны					
Мексика ⁴⁾	1,5	1,6	1,6	1,6	0,5
Норвегия	3,7	3,6	3,8	3,8	...
Республика Корея ⁴⁾	86,9	90	92,3	104,3	...
Соединенное Королевство (Великобритания) ³⁾	68	68,9	69,7	71,8	...
США	40	38,9	37,5	38,3	...
Турция	4,3	4,6	5,6	11,1	...
Япония	432	437	442	435	...

¹⁾ Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

²⁾ С 2017 года изменен порядок учета перевозок пассажиров в пригородном сообщении, пользующихся льготами на бесплатный проезд.

³⁾ Великобритания вышла из состава ЕС 01.02.2020.

⁴⁾ Включая метро.

Пассажирооборот воздушного транспорта (на регулярных рейсах гражданской авиации)	Пассажирооборот, млрд пасс.-км				
	2010	2016	2017	2018	2020
Россия¹⁾	147,1	215,6	259,4	286,9	153,5
Страны – члены Европейского союза					
Австрия	15,9	22,7	24,1	...	17
Болгария	1,2 ²⁾	1,6 ³⁾
Германия	200,6	251,2	255,4	...	45,1
Греция	...	...	...	...	4,7
Испания	77,2	111	119,3	...	39,6
Италия	...	...	...	...	52 ³⁾
Польша	6,6	8,7	12,1	...	4,5
Португалия	26	30,9	37,6	...	12,5
Румыния	4,4	5,2	5,8	...	2,1
Финляндия	17,4	29,2	33	...	8,1
Франция	129,2 ³⁾	183,6	192,9	...	58,3
Хорватия	1,1	...	...	...	0,4
Чехия	6	6,2	8,9	...	8,7 ³⁾
Европа					
Беларусь	1,6	3,2	3,9	4,6	...
Республика Молдова	0,8	1,7	2,4	2,5	...

Соединенное Королевство (Великобритания)	225,7	307,3	323,7	...	...
Украина	11	15,5	20,3	25,9	...
Азия					
Азербайджан	1,6	3,5	5,6	5,2	...
Армения	1,3	0,03	0,1	0,1	...
Вьетнам	21,2	47,7	56,3	...	...
Казахстан	6,5	11,3	14,4	15	...
Киргизия	0,8	1,8	2,6	2,4	...
Китай	396,4	836,5	950,4	...	...
Таджикистан	1,9	2,3	2,3	2,2	...
Узбекистан	5,8	6,7	7,5	8,8	...
Япония	119,3	180	191,5	...	...
Америка					
США	1278	1502	1551	...	...

1) По данным Росавиации – по регулярным и нерегулярным перевозчикам. 2019 год: пассажирооборот – 323,0 млрд пасс.-км.

2) 2018 год.

3) 2019 год.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В таблицах данного раздела представлены международные сравнения одних из важнейших характеристик развития экономики стран, которыми являются развитость сети железных и автомобильных 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.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей на конец 2019 года

В данной таблице представлены рейтинг стран по протяженности эксплуатационных длин железнодорожных путей. При определении не учитывались вторые пути на главных линиях, пути, расположенные на станциях, и некоторые другие.

	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	в том числе электрифицированных		Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории
		тыс. км	в процентах от общей длины железнодорожных путей	
Россия¹⁾	87	44,3	51	5,1
Страны – члены Европейского союза				
Австрия	5	3,6	72,1	59,2
Бельгия	3,6	3,1	86,4	118
Болгария	4	2,9	71,2	36,3
Венгрия	7,6	3,2	41,9	81,6
Германия	39,4	20,9	53,1	110,3
Греция	2,3	0,7	32,1	17,3
Дания	2,6	0,9	32,3	61,4
Ирландия	2	0,1	5,3	29,1
Испания	15,7	10	63,7	31,1
Италия	16,8	12	71,6	55,7
Латвия	1,9	0,3	13,5	28,8
Литва	1,9	0,2	8	29,3
Люксембург	0,3	0,3	91	111,4
Нидерланды	3,1	2,3	75,6	73,6
Польша	18,5	11,9	64,2	59,3
Португалия	2,5	1,7	67,1	27,4

	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	в том числе электрифицированных		Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории
		тыс. км	в процентах от общей длины железнодорожных путей	
Румыния	10,8	4	37,4	45,1
Словакия	3,6	1,6	43,7	74,1
Словения	1,2	0,6	50,5	59,6
Финляндия	5,9	3,3	56,2	17,5
Франция	27,5	16,1	58,5	50,5
Хорватия	2,6	1	37,1	46,2
Чехия	9,4	3,2	34,2	119,1
Швеция	10,9	8,2	75,1	24,2
Эстония	1	0,1	13,4	22,8
Справочно:				
Европа				
Беларусь	5,5	1,2	22,4	26,4
Норвегия ²⁾	4,1	2,5	59,5	10,7
Республика Молдова	1,1	–	–	34
Северная Македония ²⁾	0,9	0,3	36,1	35,3
Украина	19,8	...	...	34,3
Швейцария ²⁾	4	4	100	97,7
Соединенное Королевство (Великобритания)	16,3	6,2	37,7	67
Азия				
Азербайджан	2,1	1,2	54,6	24,7
Армения	0,7	0,7	100	23,6
Бангладеш ³⁾	2,8	...	...	19,7
Вьетнам ⁴⁾	2,3	...	...	7,1
Израиль ²⁾	1,5	...	...	66,5
Индия ⁸⁾	67	...	...	20,5
Индонезия ³⁾	4,7	0,1	2	2,5
Исламская Республика Иран ⁴⁾	8,4	0,1	1,8	5,1
Казахстан	16,6	4,2	25,5	6,1
Киргизия	0,4	–	–	2,1
Китай ²⁾	131,7	92,2	70	13,7
Пакистан ⁴⁾	7,8	0,3	3,8	9,8
Республика Корея ⁴⁾	3,6	2,4	67	36,4
Таджикистан ⁵⁾	0,6	–	–	4,3
Таиланд ⁴⁾	5,3	...	...	10,4
Туркмения ⁵⁾	4	–	–	8,1
Турция ²⁾	10,4	4,9	47	13,3
Узбекистан	4,7	1,8	38,7	10,5
Филиппины ⁶⁾	0,5	–	–	1,4
Япония ³⁾	20,1	12,4	61,5	53,3
Африка				
Алжир ⁴⁾	4,7	0,4	8	2
Демократическая Республика Конго ⁴⁾	3,6	0,9	23,6	1,6
Египет ³⁾	5,2	...	...	5,2
Марокко ³⁾	2,1	1,3	60,9	4,7
Судан ⁴⁾	4,3	–	–	1,7
Южно-Африканская Республика ³⁾	21	...	...	17,2
Америка				
Аргентина ⁷⁾	25	...	...	9
Боливия ⁶⁾	2,9	...	...	2,6
Бразилия ⁸⁾	30	...	...	...
Канада ⁵⁾	61,9	...	...	6,2
Мексика ³⁾	26,7	...	...	13,6
США ²⁾	256,8	...	...	26,7
Чили ⁷⁾	5,5	...	...	7,3
Австралия и Океания				

	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	в том числе электрифицированных		Плотность железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории
		тыс. км	в процентах от общей длины железнодорожных путей	
Австралия ³⁾	8,6	2	23	1,1

¹⁾ 2020 год – соответственно 87,0; 44,5; 51,2; 5,1.

²⁾ 2018 год.

³⁾ 2010 год.

⁴⁾ 2011 год.

⁵⁾ 2017 год.

⁶⁾ 2008 год.

⁷⁾ 2009 год.

⁸⁾ 2016 год.

Протяженность автомобильных дорог на конец года

В таблице представлен протяженность автомобильных дорог и в процентном отношении протяженность дорог с твердым покрытием от общей протяженности дорог и плотность автомобильных дорог (на конец указанных годов).

	Годы	Все дороги, тыс. км	из них дороги с твердым покрытием, в процентах от общей протяженности дорог	Плотность автомобильных дорог, км на 1000 км ² территории
Россия¹⁾	2019	1 542,2	70,6	64²⁾
Страны – члены Европейского союза				
Австрия	2019	132,6	100 ³⁾	1 582
Бельгия	2019	155,2	78,2 ³⁾	5 084
Болгария	2019	19,9	98,4	179
Венгрия	2019	223,2	37,9 ³⁾	2 400
Германия	2006	644,5	...	1 805
Греция	2019	117,9	35,4 ⁴⁾	893
Дания	2019	74,8	100 ³⁾	1 737
Ирландия	2019	99	100 ⁴⁾	1 321
Испания	2019	666,7	...	1 318
Италия	2005	487,7	...	1 619
Кипр	2019	13,1	65,8 ³⁾	1 412
Латвия	2019	58,5	...	905
Литва	2019	86,8	30,1 ³⁾	1 330
Люксембург	2019	2,9	...	1 127
Мальта	2019	2,6	...	8 354
Нидерланды	2019	140,4	...	3 382
Польша	2019	426,6	68 ³⁾	1 364
Португалия	2019	16,6	...	180
Румыния	2019	92,6	...	388
Словакия	2019	46,7	100 ³⁾	954
Словения	2019	39,2	100 ³⁾	1 935
Финляндия	2019	113,9	65,8 ³⁾	337
Франция	2019	1 104,1	100 ³⁾	2 002
Хорватия	2019	29	91,1 ³⁾	512
Чехия	2019	133,3	...	1 690
Швеция	2019	206	23,2 ³⁾	458
Эстония	2019	60,2	18,2 ³⁾	1 331
<i>Справочно:</i>				
Европа				
Беларусь	2019	102,8	89,1	495,1
Норвегия	2018	95,5	...	295
Республика Молдова	2019	9,4	9,1	318,6
Северная Македония	2011	14,8	8,6	575,4
Соединенное Королевство (Великобритания)	2019	423,4	100 ³⁾	1 743
Украина	2019	161,9	158,5	280,8
Швейцария	2012	73	...	1768

	Годы	Все дороги, тыс. км	из них дороги с твердым покрытием, в процентах от общей протяженности дорог	Плотность автомобильных дорог, км на 1000 км ² территории
Азия				
Азербайджан	2019	19,2	19,1	221,4
Армения	2019	7,6	6	256,6
Вьетнам	2009	180,5	96,8	544,3
Израиль	2008	18,1	18,1	817,2
Индия	2011	3090	...	940
Казахстан	2019	95,6	84,8	35,1
Китай	2018	4847	...	504,8
Турция	2011	370,3	...	477,9
Узбекистан	2019	42,7	42,1	95,1
Япония	2018	1 225	82,3	3 242
Африка				
Алжир	2009	112	82,9	47
Америка				
Бразилия	2016	1571	...	184,5
Канада	2008	1208	...	121,2
США	2019	6 638	70,4	689

¹⁾ Автомобильные дороги общего пользования (федерального, регионального или межмуниципального и местного значения). 2020 г. – соответственно 1 553,7; 70,6; 64.

²⁾ Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием.

³⁾ 2011 год.

⁴⁾ 2010 год.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ПАРКА ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОБУСОВ

В таблице представлен парк зарегистрированных автомобилей и автобусов на конец 2010, 2018 и 2019 годов, млн штук.

Парк зарегистрированных автомобилей и автобусов (на конец года; млн штук)	2010			2018			2019		
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы
Россия¹⁾	34,4	5,4	0,9	47,4	6,5	0,9			
Страны – члены Европейского союза									
Австрия	4,4	0,4	0,01 ²⁾	5	0,5	0,01 ²⁾
Бельгия	5,3	0,7	0,02	5,9	0,9	0,02	5,9	0,9	0,17
Болгария	2,6	0,3	0,02	2,8	0,4	0,02	2,83	0,4	0,02
Венгрия	3	0,4	0,02	3,8	0,5	0,02	3,8	0,53	0,02
Германия	42,3	2,4	0,1 ²⁾	47,1	3,1	0,1 ²⁾	47,72	3,28	0,081 ²⁾
Греция	5,2	...	0,03	5,4	...	0,03	...	...	...
Дания	2,2	...	0,01	2,6	0,4	0,01	2,65	0,41	0,013
Ирландия	1,9	0,3	0,01	2,1	0,3	0,01	...	0,35	...
Испания	22,1	5,1	0,1 ²⁾	24,1	5	0,1 ²⁾	24,56	5,02	0,066 ²⁾
Италия	36,8	4	0,1 ²⁾	39	4,1	0,1 ²⁾	39,55	4,18	0,1 ²⁾
Кипр	0,5	0,1	0,003	0,5	0,1	0,003	0,6	0,1	0,003
Латвия	0,6	0,1	0,01	0,7	0,1	0	...	0,076	...
Литва	1,7	0,1	0,01	1,4	0,1	0,01	1,5	0,096	...
Люксембург	0,34	0,03	0,002	0,38	0,035	0,002	0,43	0,042	0,002
Мальта	0,24	0,041	0,002	0,275	0,043	0,002	...	0,05	0,0023
Нидерланды	7,7	0,9	0,01 ²⁾	8,5	1	0,01 ²⁾	8,68	1,003	0,01 ²⁾
Польша	17,2	2,8	0,1	23,4	3,3	0,1	24,36	3,44	...
Португалия	4,7	1,4	0,02 ²⁾	5,3	1,3	0,02 ²⁾	5,45	1,46	0,018 ²⁾
Румыния	4,3	0,6	0,04 ²⁾	6,5	0,9	0,1 ²⁾	6,9	0,943	...
Словакия	1,7	0,3	0,01	2,3	0,3	0,01	2,4	0,332	0,009
Словения	1,1	0,1	0 ²⁾	1,1	...	0 ²⁾	0,003 ²⁾
Финляндия	2,9	0,5	0,01 ²⁾	3,5	0,6	0,02 ²⁾	...	0,64	...
Франция	32,7	5,5	0,1 ²⁾	32	6,5	0,1 ²⁾	...	6,6	...
Хорватия	1,52	0,15	0,005	1,5	0,14	0,0053	...	0,18	0,006
Чехия	4,5	0,6	0,02	5,7	0,7	0,02	5,93	0,72	...

Парк зарегистрированных автомобилей и автобусов (на конец года; млн штук)	2010			2018			2019		
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы
Швеция	4,3	0,5	0,01 ²⁾	4,9	0,6	0,01 ²⁾	...	0,654	0,015 ²⁾
Эстония	0,6	0,1	0	0,7	0,1	0,01	0,8	0,12	...
Европа									
Албания	0,3	...	...	0,5	...	...	
Беларусь	2,6	0,4	0,04	3,2	0,4	0,04			
Норвегия	2,3	0,5	0,02 ²⁾	2,8	0,6	0,02 ²⁾			
Республика Молдова	0,4	0,1	0,02	0,6	0,2	0,02			
Северная Македония	0,3	0,01	0	0,4	0,1	0			
Соединенное Королевство (Великобритания)	29,3	3,6	0,1	32,5	4,4	0,1			
Украина	6,8	0,9	0,2	...	...	...
Швейцария	4,1	0,3	0,1	4,6	0,4	0,1			
Азия									
Азербайджан	0,8	0,1	0,03	1,2	0,2	0,03			
Казахстан	3,1	0,4	0,1	3,8	0,4	0,1			
Киргизия	0,3	0,04 ³⁾	0,01 ³⁾	1	...	...	
Китай	61,2	16	...	205,6	25,7	...			
Республика Корея	13,6	3,2	1	...	...	...
Таджикистан	...	...	...	0,01	0,04	0,01			
Турция	7,5	...	0,6 ²⁾	12,4	4	0,7 ²⁾			
Япония	40,1	...	0,2	39,4	...	0,2			
Америка									
Канада	20,3	...	0,1 ²⁾			
США	190	...	0,8	...	...	...
Австралия и Океания									
Австралия	12,3	...	...	...	...	...

¹⁾ По данным МВД России. 2019 год: легковые автомобили – 48,4 млн штук, грузовые автомобили – 6,5 млн штук, автобусы – 0,9 млн штук.

²⁾ Включая троллейбусы.

³⁾ Грузовые автомобили и автобусы автопредприятий и в собственности граждан.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ЧИСЛА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ НА 1000 ЧЕЛОВЕК НАСЕЛЕНИЯ

В таблице представлен сравнение числа легковых автомобилей, зарегистрированных на 1000 человек населения на конец 2010 и 2019 годов, штук.

Число легковых автомобилей на 1000 человек населения (штук)	2010 год	2019 год
Россия¹⁾	228	315
Страны – члены Европейского союза		
Австрия	530	566
Бельгия	480	511
Болгария	353	407
Венгрия	299	390
Германия	527	574
Греция	469	504
Дания	389	455
Ирландия	416	442
Испания	475	519
Италия	619	663
Латвия	307	381
Люксембург	659	681
Нидерланды	464	499
Польша	453	642

Португалия	444	530
Румыния	214	357
Словакия	310	439
Финляндия	535	647
Франция	503	569
Чехия	429	554
Швеция	460	473
Эстония	416	598

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СРАВНЕНИЯ ЧИСЛА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, В КОТОРЫХ БЫЛИ ПОСТРАДАВШИЕ

В таблице данного раздела представлены данные стран по числу дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие.

Число дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие ¹⁾ (тыс.)	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Россия²⁾	199,4	184	173,7	169,4	168,1	164,4	145,1
Страны – члены Европейского союза							
Австрия	35,3	38	38,5	37,4	36,8	35,7	...
Бельгия	45,7	40,3	40,1	38	38,5	37,7	...
Болгария	6,6	7,2	7,4	6,9	6,7	6,7	5,7
Венгрия	16,3	16,3	16,6	16,5	17	16,6	13,8
Германия	288,3	305,7	308,1	302,7	308,7	300,1	...
Греция	15	11,4	11,3	10,8	10,7	10,7	9,1
Дания	3,5	2,9	2,9	2,8	3	2,8	...
Ирландия	5,8	5,8	5,9	6	6,1	5,9	...
Испания	85,5	97,8	102,4	102,2	102,3	104,1	...
Италия	213	174,5	175,8	174,9	172,6	172,2	...
Кипр	1,2	0,7	0,7	0,6	0,5	...	...
Латвия	3,2	3,7	3,8	3,9	4	3,7	3,4
Литва	3,5	3	3,2	3,1	2,9	3,3	...
Люксембург	0,9	1	0,9	1	0,9	1	...
Мальта	0,6	1,4	1,4	1,5	1,3	...	...
Нидерланды ³⁾	10,8	18,5	18,7	18,7	19,3	19	...
Польша	38,8	33	33,7	32,8	31,7	30,3	23,5
Португалия	35,4	32	32,3	34,4	34,2	35,7	...
Румыния	26	28,9	30,8	31,1	30,2	31,1	22,8
Словакия	6,1	5,2	5,3	5,3	5,3	5,1	4,3
Словения	7,7	6,6	6,5	6,2	6	6	...
Финляндия	6,1	5,2	4,8	4,4	4,3	4	3,6
Франция	67,3	56,6	57,5	58,6	55,8	56	...
Хорватия	13,3	11	10,8	10,9	10,5	9,7	...
Чехия	19,7	21,6	21,4	21,3	21,9	20,8	...
Швеция	16,6	14,7	14,1	15	14,2	13,7	...
Эстония	1,3	1,4	1,5	1,4	1,5	1,4	...
<i>Справочно:</i>							
Европа							
Албания	1,6	2	2	2	1,7	...	...
Беларусь	6,4	4,2	3,7	3,4	3,4	...	...
Норвегия	6,4	4,6	4,2	4,1	3,9	...	...
Республика Молдова	2,9	2,6	2,5	2,6	2,6	...	...
Северная Македония	4,2	3,9	3,9	4	3,7	...	...

Число дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие¹⁾ (тыс.)	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Соединенное Королевство (Великобритания)	160	146	143	136	128	...	...
Украина	31,9	25,5	26,8	27,8	24,5	...	...
Швейцария	19,6	17,7	17,6	17,8	18	...	...
Азия							
Азербайджан	2,7	2,2	2	1,8	1,8	...	...
Армения	2	3,4	3,2	3,5	4,1	...	...
Израиль	15,3	13,1	13	13,6	12,6	...	...
Казахстан	12	18,9	18	17	15,8	...	...
Киргизия	4,4	7,1	5,9	6,3	6	...	...
Республика Корея	227	232	221	216	217	...	...
Таджикистан	1,5	1,5	1,3	1,3	1,3	...	...
Турция	117	183	185	183	187	...	...
Узбекистан	10,7	10,4	10,3	10	9	...	...
Япония	726	537	499	472	431	...	...
Америка							
Канада	126	120	118	114	...	...	...
США	1572	1749	2152	1923	...	...	...

¹⁾ Источники информации (кроме России): электронные базы данных ЕЭК ООН; Евростата; International Transport Forum/OECD.

²⁾ По данным МВД России.

³⁾ Изменения в методологии учета.

Итоги реализации мероприятий Транспортной стратегии

Сведения о конкретных результатах реализации в 2021 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 2021 год о конкретных результатах реализации за отчетный период основных мероприятий и проектов, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года от ФКУ «Ространсмодернизация».

Таблица № 4.1

Конкретные результаты реализации в 2021 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 2021 год (тыс. рублей)	Освоено за 2021 год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2021 год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на 31.12.2021, всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла	234 510,3	19 897,1	151 597,1	56,4	2006-2023	48 993 823,1/ 27 671 204,6	Предложения по внесению изменений в ФАИП в части выделения перепроектирования утверждены Минэкономразвития России (письмом от 01.09.2021 № № 29226-СН/Д17и). По итогам конкурсных процедур заключен государственный контракт от 15.10.2021 № РТМ-110/21 с ДКРС ОАО «РЖД» на корректировку проектной документации. Осуществлена выплата авансового платежа по вышеуказанному государственному контракту в объеме 131 700, 0 тыс. рублей. Минтранс России разработан план мероприятий (дорожная карта) на выполнение работ по корректировке проектной документации, разработке рабочей документации по объекту и на выполнение строительно-монтажных работ.
	в том числе:							
1.1	федеральный бюджет	234 510,3	19 897,1	151 597,1				
1.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0	0				
1.3	внебюджетные источники	0	0	0				
2.	Создание сухогрузного района морского порта Тамань	3 277 833,2	9 340,1	9 340,1	100	2007-2021	51 265 275,6/ 47 992 440,1	Реализация проекта создания транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к нему осуществляется во исполнение поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от 10.04.2014 № Пр-866, № Пр-988, от 14.08.2014 № Пр-1969 и от 23.09.2014 № Пр-2656. Распоряжением ФКУ «Ространсmodernизация» от 11.11.2019 № ИВ-6-р утверждена проектная документация «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» (объекты федеральной собственности). Этап 1 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу
	в том числе:							
2.1	федеральный бюджет	3 277 833,2	9 340,1	9 340,1				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2021 год (тыс. рублей)	Освоено за 2021 год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2021 год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на 31.12.2021, всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0	0				через Керченский пролив». Этап 1.1 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, создаваемые за счет внебюджетных средств на концессионной основе, необходимые для транспортного обеспечения существующих в южной части Таманского полуострова портовых мощностей с учетом перспективы развития». Этап 1.2 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности – дом отдыха локомотивных бригад». Этап 1.3 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности – демонтаж грузового двора» (получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 01.11.2019). В отношении объекта Этап 1 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, обеспечивающие подход к транспортному переходу через Керченский пролив» выдано заключение о соответствии построенного, реконструированного объекта капитального строительства требованиям проектной документации, в том числе требованиям энергетической эффективности и требованиям оснащенности объекта капитального строительства приборами учета используемых энергетических ресурсов № 77-19-25-21, утвержденное Ростехнадзором от 22.12.2019 № 6059-р, и получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 19.05.2020 № 2-30-1127-2020МС. В отношении объекта Этап 1.1 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности, создаваемые за счет внебюджетных средств на концессионной основе, необходимые для транспортного обеспечения существующих в южной части Таманского полуострова портовых мощностей с учетом перспективы развития» строительно-монтажные работы завершены в соответствии с разрешением на строительство от 16.12.2019 № 23-000-2089-2019МС. Концессионером получено заключение о соответствии (ЗОС) и ведется работа по получению разрешения на ввод объекта. В отношении объекта Этап 1.2 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности — дом отдыха локомотивных бригад» получено заключение о соответствии (ЗОС) от 12.05.2021 № 10-19-25-21 и получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 21.06.2021 № 23-30-1391-2021МС. В отношении объекта Этап 1.3 «Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности — демонтаж грузового двора» полный комплекс работ, включая рекультивацию земель,
2.3	внебюджетные источники	0	0	0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на 2021 год (тыс. рублей)	Освоено за 2021 год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за 2021 год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на 31.12.2021, всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								выполнен в полном объеме. Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию не требуется.
3.	«Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)». Подпроект 3: Создание объектов железнодорожной инфраструктуры за счет федеральных средств. «Строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги»	1 425,6	670,6	670,6	100	2006-2022	12 572 998,4/ 12 570 805,8	<p>Строительство завершено, с 2014 года объект находится во временной эксплуатации Северо-Кавказской железной дороги.</p> <p>Вместе с тем, в соответствии с проектной документацией, получившей положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 03.05.2011 № 362-11/ПГЭ-1545/02 и от 04.12.2015 № 440-15/ПГЭ-1545/02, требуется обеспечить расселение 43 жилых домов, расположенных в зоне санитарного защитного разрыва построенного объекта.</p> <p>Не реализованные мероприятия по расселению жилой застройки не позволяют Учреждению получить заключение о соответствии построенного объекта капитального строительства требованиям технических регламентов и проектной документации (ЗОС).</p> <p>Затруднение в реализации этих мероприятий вызвано отсутствием нормативного регулирования процедуры расселения жилых домов, расположенных в санитарно-защитных зонах и разрывах установленных вне границ красных линий железнодорожных объектов.</p> <p>Учреждением с учетом положений части 3.3 статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации, позволяющих произвести выделение комплекса работ по расселению жилой застройки в отдельный этап строительства, принято решение о корректировке проектной документации с целью выделения в отдельный этап строительства мероприятий по расселению жилой застройки. 14.12.2021 в проектную документацию по объекту внесены изменения, предусматривающие выделение этапов.</p> <p>Указанное решение позволит получить заключение о соответствии построенного объекта капитального строительства требованиям технических регламентов и проектной документации (ЗОС) и разрешение на ввод объекта в эксплуатацию (РВ) до завершения расселения 43 жилых домов, расположенных в зоне санитарного защитного разрыва построенного объекта.</p> <p>В этой связи, Минтранс России сформирован запрос на изменение паспорта федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» от 01.12.2021 № VC-2021/034, предусматривающий перенос контрольной точки</p>
	в том числе:							
3.1	федеральный бюджет	1 425,6	670,6	670,6				
3.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0	0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Освоено за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на <u>31.12.2021</u> , всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.3	внебюджетные источники	0	0	0				«заключения органа государственного строительного контроля» по объекту на 31.03.2022, а также устанавливающий новую контрольную точку по объекту «Объект недвижимого имущества введен в эксплуатацию» со сроком исполнения 31.08.2022. 17.12.2021 указанный запрос утвержден проектным комитетом КПМИ (протокол от 17.12.2021 № 14). В настоящее время Учреждением проводятся мероприятия по изъятию объектов недвижимого имущества.
4.	«Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» «Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги»	18 670,1	18 670,1	18 670,1	33,6	2010-2023	22 229 981,3/ 3 797 202,2	Реализацию объекта планируется осуществить в рамках распоряжения Правительства Российской Федерации от 27.10.2020 № 2788-р об утверждении перечня объектов капитального строительства, в целях архитектурно-строительного проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта которых применяются особенности осуществления закупок и исполнения контрактов, предусмотренные частями 56 – 63 статьи 112 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», путем заключения государственного контракта, предметом которого одновременно является выполнение работ по проектированию и строительству. В настоящее время готовятся конкурсные процедуры для заключения государственного контракта под «ключ».
	в том числе:							
4.1	федеральный бюджет	18 670,1	18 670,1	18 670,1				
4.2	бюджеты субъектов	0	0	0				

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Освоено за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на <u>31.12.2021</u> , всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Российской Федерации							
4.3	внебюджетные источники	0	0	0				
5.	Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)	381 962,2	381 878,1	381 878,1	19,3	2006-2025	22 665 356,8/ 8 872 297,7	Этап I – Объекты железнодорожного транспорта (Россия, Приморский край, Находкинский городской округ в районе порта Восточный, Партизанский район). В отчетном периоде завершены работы на 100 % по государственному контракту от 27.12.2018 № РТМ-424/18, в том числе мероприятия по обеспечению работоспособности прямоугольной железобетонной трубы (ПЖБТ) отв.2x1,5м на ПК 1+09.10. Завершено переустройство высоковольтной линии 10кВ «СЦВ-Восток» и «ПЭ-Восток» на ПК 70+00 – ПК 75+00, переустройство контактной сети и сетей связи для строительства автодорожного путепровода, завершены работы по сооружению земляного полотна обводного пути ПВ от ПК0+0 до ПК5+00, строительству ПЖБТ отв.1,5м на ПК 4+19.7 с лестничным сходом, по автодорожному путепроводу на ПК72+40 и автомобильному подъезду к контейнерному терминалу ПК 0+06.10 – ПК 4+73.26. Завершены работы по установке комплектной трансформаторной подстанции 250/10/0,4 (ПЭ), наружного освещения автодорожного железобетонного путепровода на ПК 72+40, устройству светофорной сигнализаций.
	в том числе:							
5.1	федеральный бюджет	381 962,2	381 878,1	381 878,1				
5.2	бюджеты субъектов Российской Федерации	0	0	0				
5.3	внебюджетные источники	0	0	0				Также 20.12.2021 завершены работы на 100 % по государственному контракту от 05.07.2021 № РТМ-026/21 на выполнение работ по подготовке территории строительства объекта «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)» Объекты федеральной собственности. «Этап I – Объекты железнодорожного транспорта» (Россия, Приморский край, Находкинский городской округ в районе порта Восточный, Партизанский район), в том числе завершены работы по геодезическому обследованию ранее выполненных объемов работ по подготовке территории строительства в районном парке № 4, работы по разработке скального грунта с погрузкой и транспортировкой, утилизация непригодного грунта.

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Освоено за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на <u>31.12.2021</u> , всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								<p>Государственный контракт от 05.07.2021 № РТМ-030/21 на оказание услуг строительного контроля и авторского надзора за выполнением работ по подготовке территории строительства исполнен на 100 %.</p> <p>В целях сохранения незавершенного конструктива, дорогостоящего имущества и материалов ФКУ «Ространсmodernизация» заключен государственный контракт на оказание услуг по круглосуточной физической охране территорий и находящегося на них имущества и элементов незавершенного строительства от 09.03.2021 № РТМ-008/21.</p> <p>О готовности принять участие в реализации этапа 1.4 проекта «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)» Объекты федеральной собственности.</p> <p>Этап I – Объекты железнодорожного транспорта» (Россия, Приморский край, Находкинский городской округ в районе порта Восточный, Партизанский район)» за счет собственных средств заявила крупнейшая стивидорная компания порта Восточный – ООО «Восточно-Уральский терминал» (ООО «ВУТ»), грузооборот которой предполагается к 2024 году – 10 млн тонн угля/год; к 2030 году – 20 млн тонн угля/год. На текущий момент Минтранс России рассматривает варианты организационно-правовой модели взаимодействия с ООО «ВУТ».</p> <p>На данный момент ФКУ «Ространсmodernизация» и ООО «ВУТ» получены актуализированные технические условия ОАО «РЖД».</p> <p>Минтранс России утвержден план мероприятий (дорожная карта) на выполнение работ по корректировке проектной документации, разработке рабочей документации по объекту и на выполнение строительно-монтажных работ.</p> <p>Также сторонами согласовано и ФКУ «Ространсmodernизация» утверждено техническое задание на корректировку проектной документации. Согласован генеральный проектировщик АО «Дальгипротранс» на выполнение корректировки.</p> <p>Минтранс России подготовлен проект инвестиционного соглашения с ООО «ВУТ».</p> <p>Этап II. Объекты морского транспорта (Россия, Приморский край, Находкинский городской округ в районе порта Восточный, Партизанский район).</p> <p>Разработанной проектной документацией, получившей положительное заключение государственной экспертизы, за счет внебюджетных средств</p>

№ п/п	Ключевые мероприятия (проекты, объекты) и источники финансирования	Предусмотрено на <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Освоено за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Кассовые расходы и фактические расходы за <u>2021</u> год (тыс. рублей)	Уровень технической готовности проекта на <u>31.12.2021</u> , всего (%)	Сроки реализации план/факт (годы)	Общие затраты с начала реализации, план/факт (тыс. 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)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								<p>в рамках инвестиционного проекта «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)» предусмотрено строительство универсального производственно-перегрузочного комплекса «Север» (УППК «Север»).</p> <p>В части реализации строительства УППК «Север» в рамках проекта «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)». Этап II. Объекты морского транспорта (Россия, Приморский край, Находкинский городской округ в районе порта Восточный, Партизанский район) в Аппарат Правительства Российской Федерации направлено обращение АО «ВостокИнвестПорт», являющегося партнером производителей углей, работающих на Кедровско-Крохалевском месторождении, о готовности за счет собственных и заемных средств осуществить инвестиционную часть проекта (строительство УППК «Север»).</p> <p>Кроме того, на рассмотрении Минтранса России находится обращение ООО «Трансхимэкспорт» с предложением рассмотреть его кандидатуру в качестве инвестора при строительстве нового портового перегрузочного комплекса – экспортоориентированного морского терминала по перевалке продукции агропромышленного комплекса (зерновые, зернобобовые, масличные культуры и продукты их переработки). Из обращения ООО «Трансхимэкспорт» следует, что местом зарождения экспортных грузопотоков является (преимущественно) Новосибирская область.</p>