

ДОКЛАД

**О РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА
С ПРОГНОЗОМ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА**

Отчетный период: 2023 год

Москва
2024 г.

1. Общая информация о Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

| № п/п | Содержание раздела |
|-------|--|
| 1.1 | Наименование отраслевого документа стратегического планирования: Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Транспортная стратегия) |
| 1.2 | Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р |
| 1.3 | Федеральный орган исполнительной власти: Министерство транспорта Российской Федерации |
| 1.4 | Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: 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: 2023 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>Общие сведения</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 7 мая 2018 г. № 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 июля 2020 г. № 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 сентября 2018 г. (№ 8028п-П13), Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, Транспортной стратегии, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, и других стратегических документах в сфере транспорта.</p> <p>Основные направления реализации государственной транспортной политики на 2023 год определены в Плане деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2019–2024 годы и Публичной декларации ключевых целей</p> |

и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2023 год.

Основными инструментами реализации государственной транспортной политики в 2023 году являлись государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596, транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и национальный проект «Безопасные качественные дороги» (далее соответственно – ГП РТС, КПМИ, НП БКД).

Анализ ключевых показателей работы транспортного комплекса в 2023 году

В 2023 году транспортный комплекс Российской Федерации демонстрирует дальнейшее улучшение основных показателей работы, обеспечивает необходимый объем и безопасность транспортных услуг для населения и различных отраслей экономики, несмотря на наличие действующих внешних ограничений и перестройку логистических цепочек.

В отчетном периоде обеспечена транспортная доступность территорий Российской Федерации, реализованы задачи по развитию инфраструктуры, созданию комфортных и доступных условий перевозок пассажиров и соблюдению сроков доставки грузов.

По уточненным данным Росстата, объем перевозок грузов по транспортному комплексу в 2023 году составил 7,74 млрд тонн (100,39 % к уровню предыдущего года), объем грузооборота по транспортному комплексу в 2023 году вырос на 0,06 млрд т-км (101,95 %) по сравнению с 2022 годом и составил 3,13 трлн т-км.

Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования и городском электрическом транспорте в 2023 году по сравнению с 2022 годом вырос на 6,18 % (10,16 млрд человек) и 2,98 % (4,87 млрд человек) соответственно.

Пассажирооборот транспорта общего пользования и городского электрического транспорта увеличился на 12,85 % и 2,95 % (496,86 млрд пасс.-км и 47,98 млрд пасс.-км соответственно).

Подробное описание ключевых показателей работы транспортного комплекса за 2023 год приведено в таблице 2.1.

Таблица 2.1.

Ключевые показатели работы транспортного комплекса за 2023 год

| № | Показатель | ед. измерения | 2022 год | 2023 год | % к 2022 |
|----|--|---------------|----------|----------|----------|
| 1 | Объем перевозок грузов по транспортному комплексу, в т.ч. | млрд тонн | 7,71 | 7,74 | 100,39 |
| 2 | железнодорожный транспорт | млрд тонн | 1,35 | 1,37 | 101,41 |
| 3 | воздушный транспорт | млн тонн | 0,61 | 0,47 | 77,05 |
| 4 | внутренний водный транспорт | млн тонн | 116,4 | 109,47* | 94,05 |
| 5 | морской транспорт | млн тонн | 27,55 | 32,90 | 119,42 |
| 6 | автомобильный транспорт | млрд тонн | 6,21 | 6,23 | 100,32 |
| 7 | Грузооборот по транспортному комплексу, в т.ч. | трлн т-км | 3,07 | 3,13 | 101,95 |
| 8 | железнодорожный транспорт | трлн т-км | 2,64 | 2,64 | 100,00 |
| 9 | воздушный транспорт | млрд т-км | 2,83 | 1,72 | 60,78 |
| 10 | внутренний водный транспорт | млрд т-км | 68,05 | 56,53* | 83,07 |
| 11 | морской транспорт | млрд т-км | 44,73 | 46,42 | 103,78 |
| 12 | автомобильный транспорт | млрд т-км | 313,89 | 383,30 | 122,11 |
| 13 | Грузооборот морских портов России, в т.ч. | млн тонн | 841,83 | 883,77 | 104,98 |
| 14 | сухогрузов | млн тонн | 404,86 | 446,89 | 110,38 |
| 15 | наливных грузов | млн тонн | 436,97 | 436,88 | 99,98 |
| 16 | Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах, в т.ч. | млн тонн | 130,94 | 125,96 | 96,2 |
| 17 | сухогрузов | млн тонн | 124,78 | 121,01 | 96,98 |
| 18 | наливных грузов | млн тонн | 6,16 | 4,95 | 80,36 |
| 19 | Отправлено морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, в т.ч. | млн тонн | 9,53 | 9,57 | 100,42 |

| | | | | | | |
|---|----|---|-------------------|-----------|-------------|--------|
| | | | | | | |
| ↓ | 20 | нефти и нефтепродуктов | млн тонн | 4,55 | 4,38 | 96,26 |
| ↑ | 21 | сухогрузов | млн тонн | 4,97 | 5,19 | 104,43 |
| ↓ | 22 | Объем доставки грузов внутренним водным транспортом по отправлению в районы Крайнего Севера, в т.ч. | млн тонн | 17,64 | 16,18 | 91,72 |
| ↓ | 23 | нефти и нефтепродуктов | млн тонн | 1,71 | 1,62 | 94,74 |
| ↓ | 24 | сухогрузов | млн тонн | 14,91 | 13,56 | 90,95 |
| ↓ | 25 | лесных грузов в плотках | млн тонн | 1,02 | 0,995* | 97,55 |
| ↑ | 26 | Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути | млн тонн | 34,12 | 36,26 | 106,27 |
| ↑ | 27 | Суммарная мощность морских портов в акватории Северного морского пути | млн тонн | 32,28 | 40,47 | 125,37 |
| ↓ | 28 | Экспорт транспортных услуг транспортным комплексом | млрд долларов США | 12,87 | 12,80 | 99,46 |
| ↓ | 29 | Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом | тыс. ДФЭ | 893,7 | 852,9 | 95,43 |
| ↑ | 30 | Объем перевозок грузов в контейнерах, в т.ч. | тыс. тонн | 89 129,92 | 103 280,71* | 115,88 |
| ↑ | 31 | железнодорожным транспортом | тыс. тонн | 71 704,35 | 81 824,72 | 114,11 |
| ↓ | 32 | внутренним водным транспортом | тыс. тонн | 311,1 | 277,7 | 89,26 |
| ↑ | 33 | морским транспортом | тыс. тонн | 2 940,7 | 3 612,5 | 122,84 |
| ↑ | 34 | автомобильным транспортом (из общего кол-ва грузов, перевезенных на коммерческой основе) | тыс. тонн | 14 173,77 | 17 565,79** | 123,93 |
| ↑ | 35 | Количество морских судов Российской Федерации в т.ч. по возрасту: | ед | 2 953 | 3 195 | 108,2 |
| ↑ | 36 | 0-5 лет | ед | 241 | 281 | 116,6 |
| ↑ | 37 | 6-10 лет | ед | 206 | 276 | 133,98 |
| ↑ | 38 | 11-15 лет | ед | 192 | 192 | 100 |
| ↑ | 39 | 16-20 лет | ед | 192 | 227 | 118,23 |
| ↑ | 40 | 21-25 лет | ед | 194 | 220 | 113,4 |
| ↓ | 41 | 26-30 лет | ед | 342 | 292 | 85,38 |
| ↑ | 42 | более 30 | ед | 1 586 | 1 707 | 107,63 |
| ↓ | 43 | Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ | ед | 15 895 | 15 347 | 96,55 |
| ↑ | 44 | Мощность морских портовых комплексов, в т.ч.: | млн. тонн | 1 301,11 | 1 368,43 | 105,17 |
| ↑ | 45 | фактически использованная | млн. тонн | 839,08 | 880,74 | 104,96 |
| ↓ | 46 | Мощность речных портовых комплексов, в т.ч.: | тыс. тонн | 154 710,2 | 152 692,9 | 98,7 |
| ↓ | 47 | фактически использованная | тыс. тонн | 59 415,1 | 58 582,8 | 98,6 |
| ↑ | 48 | Обслуживание пассажиров в аэропортах России | млн человек | 185,4 | 205,98 | 111,1 |
| ↑ | 49 | Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования, в т.ч. | млрд человек | 9,57 | 10,16 | 106,18 |
| ↑ | 50 | железнодорожным транспортом, в т.ч. | млрд человек | 1,14 | 1,21 | 106,14 |
| ↑ | 51 | в пригородном сообщении | млрд человек | 1,03 | 1,08 | 104,85 |
| ↑ | 52 | внутренним водным транспортом | млн человек | 9,14 | 10,61* | 116,08 |
| ↓ | 53 | морским транспортом | млн человек | 3,42 | 2,75 | 80,41 |
| ↑ | 54 | автомобильным (автобусным) транспортом | млрд человек | 8,32 | 8,83 | 106,13 |
| ↑ | 55 | воздушным транспортом, в т.ч. | млн человек | 95,22 | 105,45 | 110,74 |
| ↑ | 56 | на внутренних воздушных линиях | млн человек | 77,73 | 83 | 106,78 |
| ↑ | 57 | Пассажирооборот на транспорте общего пользования, в т.ч. | млрд пасс.-км | 440,27 | 496,86 | 112,85 |
| ↑ | 58 | железнодорожного транспорта, в т.ч. | млрд пасс.-км | 124,02 | 137,96 | 111,24 |
| ↑ | 59 | в пригородном сообщении | млрд пасс.-км | 31,69 | 33,47 | 105,62 |
| ↑ | 60 | внутреннего водного транспорта | млрд пасс.-км | 0,58 | 0,68* | 117,24 |
| ↑ | 61 | морского транспорта | млрд пасс.-км | 0,03 | 0,04 | 133,33 |
| ↑ | 62 | автомобильного (автобусного) транспорта | млрд пасс.-км | 87,69 | 93,48 | 106,6 |
| ↑ | 63 | воздушного транспорта, в т.ч. | млрд пасс.-км | 227,95 | 264,7 | 116,12 |
| ↑ | 64 | на внутренних воздушных линиях | млрд пасс.-км | 169,89 | 181,48 | 106,82 |
| ↑ | 65 | Объем перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, в т.ч. | млрд человек | 4,73 | 4,87 | 102,98 |
| ↑ | 66 | метрополитеном | млрд человек | 2,9 | 3,02 | 104,14 |
| ↓ | 67 | трамвайным транспортом | млн человек | 998,84 | 993,54 | 99,47 |
| ↑ | 68 | троллейбусным транспортом | млн человек | 830,79 | 856,92 | 103,15 |

| | | | | | | |
|---|----|--|---------------|--------|--------|--------|
| ↑ | 69 | Пассажиροоборот городского электрического транспорта, в т.ч. | млрд пасс.-км | 46,65 | 47,98 | 102,85 |
| ↑ | 70 | метрополитена | млрд пасс.-км | 40,39 | 41,63 | 103,07 |
| ↓ | 71 | трамвайного транспорта | млрд пасс.-км | 3,11 | 3,09 | 99,36 |
| ↑ | 72 | троллейбусного транспорта | млрд пасс.-км | 3,15 | 3,26 | 103,49 |
| ↑ | 73 | Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта (период с начала года к соответствующему периоду предыдущего года) | % | 110,22 | 113,58 | 103,05 |
| ↑ | 74 | автомобильный транспорт | % | 109,98 | 110,50 | 100,47 |
| ↑ | 75 | воздушный транспорт | % | 115,63 | 122,20 | 105,68 |
| ↑ | 76 | городской электрический транспорт, в т.ч. | % | 109,19 | 109,93 | 100,68 |
| ↓ | 77 | проезд в трамвае, поездка | % | 110,2 | 109,66 | 99,51 |
| ↑ | 78 | проезд в троллейбусе, поездка | % | 109,02 | 110,57 | 101,42 |
| ↑ | 79 | проезд в метро, поездка | % | 108,62 | 109,99 | 101,26 |
| ↑ | 80 | железнодорожный транспорт, в т.ч. | % | 108,58 | 116,31 | 107,12 |
| ↑ | 81 | на перевозку пассажиров поездами дальнего следования | % | 109,11 | 117,37 | 107,57 |
| ↑ | 82 | на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, поездка | % | 104,21 | 108,46 | 104,08 |
| ↓ | 83 | Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) (к соответствующему периоду предыдущего года) | % | 113,93 | 110,52 | 97,01 |
| ↑ | 84 | железнодорожный транспорт | % | 114,79 | 116,02 | 101,07 |
| ↑ | 85 | морской транспорт | % | 110,72 | 119,8 | 108,2 |
| ↑ | 86 | внутренний водный транспорт | % | 114,39 | 115,88 | 101,3 |
| ↓ | 87 | воздушный транспорт | % | 110,55 | 106,21 | 96,07 |
| ↓ | 88 | автомобильный транспорт | % | 114,34 | 107,75 | 94,24 |
| ↑ | 89 | Производительность труда работников транспортного комплекса (% к 2021 году) | % | 102,5 | 108,8 | 108,8 |
| ↑ | 90 | Реальная заработная плата работников транспортного комплекса (% к 2021 году) | % | 102 | 107,8 | 107,8 |
| ↑ | 91 | Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса | млн человек | 1,92 | 1,92 | 100 |
| ↓ | 92 | Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета, в т.ч. | трлн рублей | 2,06 | 1,63 | 79,13 |
| ↓ | 93 | ГП РТС | трлн рублей | 1,93 | 1,55 | 80,31 |

* - По данным Федерального агентства морского и речного транспорта

** - Оценка ФГБУ «НЦКТИ Минтранса России».

Анализ достигнутых в 2023 году значений индикаторов Транспортной стратегии

Перечень и целевые значения индикаторов Транспортной стратегии определены в приложении № 3 к стратегии.

Система индикаторов характеризует достижение каждой из 4 целей Транспортной стратегии через достижение плановых значений целевых и обеспечивающих индикаторов по двум сценариям развития: базовому и консервативному.

Оценка уровня достижения целевых значений индикаторов Транспортной стратегии проводилась в соответствии с консервативным сценарием в связи с наличием действия внешних факторов, оказывающих влияние на работу транспортного комплекса, которые по объективным причинам не могли быть учтены при разработке Транспортной стратегии.

Механизмы реализации, определенные в разделе XI Транспортной стратегии, предусматривают создание системы цифрового мониторинга и управления реализацией Транспортной стратегией, которая должна обеспечивать доступ к соответствующим информационным ресурсам, в том числе необходимым для расчета фактически достигнутых значений индикаторов Транспортной стратегии. Соответственно система индикаторов Транспортной стратегии формировалась

с учетом возможностей сбора исходных данных в рамках работы указанной системы. Минтранс России ведется работа по разработке и внедрению системы, однако до момента завершения всех работ расчет фактических значений отдельных индикаторов не обеспечен необходимыми исходными данными. Оценка уровня достижения целевых значений данных индикаторов будет сформирована после начала функционирования системы цифрового мониторинга и управления реализацией Транспортной стратегией.

Наименования индикаторов, фактические значения за 2023 год и уровень (процент) достижения по отношению к плановому консервативному сценарию развития отрасли приведены в таблице 5.1.

Цель 1 «Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий».

Заданные темпы строительства и ремонта дорог федерального и регионального значения, улично-дорожной сети и других объектов инфраструктуры, с применением современных технологий и материалов, внедрением интеллектуальных транспортных систем, а также обновлением общественного транспорта оказали существенное влияние на повышение транспортной доступности регионов.

В ходе реализации инфраструктурных проектов в 2023 году особое внимание уделялось повышению безопасности дорожного движения. В этих целях обновлялось дорожное покрытие и осуществлялось устройство элементов дорожной инфраструктуры: дорожных знаков, тротуаров, барьерных и пешеходных ограждений, стационарного освещения, камер фотовидеофиксации, светофоров.

Продолженное в 2023 году развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта оказало существенное влияние как на повышение транспортной связанности территории страны, так и на обеспечение выхода российских производителей на внешние рынки, что стало важным фактором экономического развития.

Уверенные темпы строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта позволили поддержать переориентацию значительной части экспортных потоков в восточном направлении, в том числе в связи с приостановкой работы ряда аэропортов на юге страны, являющихся важными логическими узлами для сообщения с популярными курортными зонами.

Развитие новых транспортных коридоров и переориентация внешнеэкономических связей Российской Федерации в условиях западных санкций на нейтральные и дружественные страны оказали стимулирующее воздействие на объем перевалки грузов в морских портах и дальнейшее развитие портовой инфраструктуры.

Планомерная работа по модернизации инфраструктуры морских портов стала дополнительным стабилизирующим фактором, позволившим Российской Федерации эффективно реагировать на новые вызовы, связанные с усилением внешнеэкономического давления, и использовать новые возможности.

Результатом эффективной работы по адаптации транспортного комплекса стал рост ключевых показателей транспортного комплекса в части перевозки грузов не только относительно 2022 года, но и относительно 2019 года, когда отсутствовало влияние пандемийных и санкционных ограничений.

Цель 2. «Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма».

Введенные международные санкции, включая запрет российским авиакомпаниям осуществлять полеты в европейские и другие западные страны,

а также ограничение на обслуживание воздушных судов иностранного производства, стали сдерживающим фактором для авиационной отрасли в части развития пассажирских перевозок.

Вместе с тем закрытие целого ряда международных направлений стимулировало российские авиакомпании переориентироваться на внутрироссийские направления.

В 2023 году основным трендом для авиационной отрасли в части пассажирских перевозок стал внутренний туризм, чему способствовала в том числе программа субсидирования внутренних авиаперевозок. В результате спрос увеличился не только на полеты по традиционным для туристов направлениям, но и в регионы, которые раньше не были достаточно востребованы. Потребности пассажиров выработали основные направления изменений развития для авиаперевозок, такие как межрегиональные рейсы для внутреннего туризма и обеспечение связанности регионов.

Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом имеют существенное социально-экономическое значение для всех регионов Российской Федерации, в связи с чем в 2023 году государством была продолжена поддержка пассажирских перевозок как в дальнем, так и в пригородном сообщении. Другим фактором, повлиявшим на результаты работы железнодорожного транспорта, стало продолжающееся обновление подвижного состава в дальнем и пригородном сообщениях.

Преимуществами пассажирских перевозок железнодорожным транспортом остаются их удобство, доступность и предсказуемость цен, а также стабильность времени в пути.

В целом тенденция роста пассажирских перевозок железнодорожным транспортом обусловлена двумя основными факторами: это активное развитие пригородного сообщения и сохраняющиеся ограничения на полеты в Южном федеральном округе и ряде центральных регионов Российской Федерации.

Отдельные субъекты Российской Федерации инициировали новые интегрированные проекты городских железнодорожных перевозок, а перевозки поездами дальнего следования обеспечили возросшее количество новых туристических маршрутов по России.

Дальнейшее развитие пассажирских перевозок внутренним водным транспортом произошло по всем основным видам маршрутов: транспортные +12,6 % к 2022 г. (в т.ч. в пригородном сообщении на 39,6 %, внутригородские на 12,2 %), туристские + 17,4 %, экскурсионно-прогулочные + 29,4 %. При этом возрастают перевозки скоростным флотом, в частности в межрегиональном сообщении. Также на 12,7 % увеличились перевозки пассажиров льготных категорий. Пассажирские перевозки внутренним водным транспортом обеспечивают мобильность населения к труднодоступным населенным пунктам в районах Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним. Увеличение перевозок пассажиров на туристских маршрутах показывает развитие внутреннего туризма.

В 2023 году с целью создания комфортной среды в сфере перевозок была продолжена реализация механизма модернизации общественного транспорта.

В структуре рынка автобусных перевозок лидируют городские пассажирские перевозки, на долю которых приходится около половины от всего объема автобусных перевозок.

Благодаря процессу обновления парков автобусов, троллейбусов и трамваев в регионах появились новые маршруты, что оказывает положительное влияние на транспортную доступность.

Повышенный спрос на внутренние автобусные перевозки стал следствием улучшения качества автомобильных дорог и развития внутренней туристической

инфраструктуры.

Положительное влияние оказывает цифровизация процессов планирования маршрутов и приобретения билетов для пассажиров: внедрение онлайн-бронирований, мобильных приложений и электронных билетов, что делает процесс бронирования билетов более удобным и доступным для пассажиров.

Улучшение состояния автовокзалов и транспортной инфраструктуры также явилось важным направлением развития направления автобусных перевозок.

Международные автобусные перевозки показали устойчивость при трансформации рынка пассажирских перевозок. Предложение услуг на международные автобусные перевозки компенсировало закрытие либо снижение периодичности курсирования железнодорожного транспорта на маршрутах в сообщении со странами СНГ, Монголией и Китаем.

В целом по итогам 2023 года можно говорить о переходе к устойчивому росту объемов пассажирских перевозок вследствие адаптации к новым условиям работы транспортного комплекса, открытию новых международных направлений и росту популярности внутреннего туризма.

Цель 3 «Увеличение объёма и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий».

Факторами, повлиявшими на результаты целевых значений индикаторов, в том числе явились переориентация экспортных потоков грузов в Азию, разнонаправленная динамика промышленности, сопровождавшаяся переориентацией рынков сбыта добывающего сектора, возросшая потребительская активность населения, стимулирующая внутренний туризм, а также другие профильные сегменты экономики. Совокупность этих факторов способствовала улучшению показателей транспортной отрасли.

Продолжающееся перераспределение экспортных поставок грузов вследствие введения внешних санкций и ограничений показало разнонаправленную динамику по разным родам грузов.

Положительные результаты продемонстрированы в том числе вследствие роста перевозок в секторах автомобильного и морского транспорта.

Так, увеличение объема перевозимых автомобильным транспортом грузов было вызвано постепенным развитием импортозамещения, оживлением производства промышленных и потребительских товаров, в том числе за счет восстановления спроса на рынках непродовольственных товаров, отложенного в 2022 году.

Необходимо отметить, что автомобильные перевозки, менее зависимые от инфраструктуры, продолжали замещать на отдельных направлениях железнодорожные и даже авиаперевозки.

Высокие значения по объему перевозок грузов морским транспортом и по грузообороту российских морских портов были достигнуты за счет роста экспорта сырьевых товаров, а также переориентации маршрутов поставок с наземных на морские.

На железнодорожном транспорте увеличение перевозок отдельных видов продукции, в первую очередь обусловлено ростом экспорта энергетических грузов.

Наряду с этим стоит отметить, что пропускной и провозной способностей железнодорожной инфраструктуры было недостаточно для наращивания объемов грузов с учётом существенной переориентации экспортных потоков на Восток, а летние ремонтные работы на путях и рост пассажирских перевозок усилили давление ограничивающих факторов.

Цель 4 «Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий».

В 2023 году был запущен в эксплуатацию ряд государственных информационных систем, которые позволят обеспечить получение электронных перевозочных документов в режиме онлайн, а также будут способствовать улучшению системы контроля в сфере пассажирских перевозок.

Так, с вводом в эксплуатацию государственной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) реализуется механизм оформления в режиме онлайн таких документов, как транспортная накладная, сопроводительная ведомость, наряд-заказ и путевой лист.

Запуск федеральной государственной информационной системы легкового такси (ФГИС «Такси») позволит усовершенствовать систему контроля в сфере пассажирских перевозок.

Оказание государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства по принципу «одного окна» по всей сети автомобильных дорог Российской Федерации через федеральную государственную информационную систему выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства позволило в 2023 году сократить сроки оказания данной услуги. С 1 марта 2024 года специальные разрешения выдаются в автоматическом режиме за три часа для тяжеловесных транспортных средств и за 1 час для крупногабаритных транспортных средств.

В 2023 году также проводились мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем в ряде субъектов Российской Федерации, позволяющих определять дополнительную информацию об автомобилях (тип, модель, цвет и данные государственного регистрационного знака). Кроме того, эксплуатируемое оборудование позволит определять количество автомобилей, передвигающихся по автомобильной дороге, а также среднюю скорость потока, что немаловажно для своевременного реагирования при организации дорожного движения.

В 2023 году получил развитие ряд инноваций и изменений в сфере грузоперевозок. Новые подходы в логистике открыли возможности для более эффективной транспортировки грузов и развития экономического потенциала страны. Внедрение цифровых технологий и автоматизации в 2023 году российскими логистическими компаниями с использованием цифровых технологий и автоматизация процессов, включающих использование сенсоров для мониторинга грузов, систем управления транспортными потоками и автоматической обработки данных, позволили улучшить прогнозирование, оптимизировать маршруты, повысить прозрачность и сократить время доставки.

2.2

Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижения ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.

Нормативно-правовое регулирование в сфере транспорта

В 2023 году проводилась работа по нормативному правовому обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспорта.

Распоряжением Минтранса России от 24 января 2023 г. № ВС-12-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2023 год. Реализация Плана направлена на нормативное правовое обеспечение реализации задач развития транспортного комплекса.

В 2023 году Минтрансом России проведена работа по совершенствованию нормативного правового регулирования в сфере транспорта, в результате которой принято 19 федеральных законов, 15 федеральных законов, включающих поправки Министерства транспорта Российской Федерации, 324 акта Правительства Российской Федерации, издано 155 ведомственных актов, зарегистрированных в Министерстве юстиции Российской Федерации.

Меры поддержки организаций транспортного комплекса:

В сфере воздушного транспорта

Основным приоритетом развития авиаперевозок в Российской Федерации является обеспечение доступности авиатранспортных услуг для населения, в том числе развитие региональных авиаперевозок.

Отмеченный рост пассажиропотока на авиационном транспорте связан в том числе с реализацией программ субсидирования воздушных перевозок.

Совокупный бюджет регулярно реализуемых программ субсидирования в 2023 году составил 30,4 млрд рублей.

На реализацию программы субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации, осуществлявшихся по 296 маршрутам 18 авиакомпаниями, и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации из федерального бюджета выделено 7,33 млрд рублей.

На реализацию программы обеспечения доступности населению воздушных перевозок по 87 маршрутам, осуществленных 10 авиаперевозчиками, из федерального бюджета выделено 17,14 млрд рублей.

На реализацию программы обеспечения доступности перевозок пассажиров по 38 социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа, осуществлявшихся 9 авиакомпаниями, из федерального бюджета выделено 5,97 млрд рублей.

В рамках постановления Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2020 г. № 1339 для обеспечения доступности перевозок на территориях безальтернативного круглогодичного транспортного сообщения населенных пунктов районов Крайнего Севера и Арктической зоны Российской Федерации реализована программа субсидирования федеральных казенных предприятий, созданных на базе аэропортов регионального и местного значения.

В настоящее время на территории районов Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях действуют 7 федеральных казенных предприятий: «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока» и «Аэропорт Кызыл».

В состав указанных предприятий входят местные аэропорты и посадочные площадки в общем количестве 82 единиц, обеспечивающие сохранение круглогодичного транспортного сообщения в населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

На реализацию программы субсидирования в 2023 году было предусмотрено 4 296,1 млн рублей.

По итогам 2023 года количество самолетовылетов из аэропортов федеральных казенных предприятий составило 40 505, средства субсидии освоены в полном объеме.

Среди основных мероприятий 2023 года, реализация которых стала возможна благодаря программе субсидирования, можно выделить:

- выполнение технического присоединения к тепловым сетям филиала «Аэропорт Нерюнгри» ФКП «Аэропорты Севера»;
- приобретение модульных служебно-пассажирских зданий для филиалов Тилички и Соболево ФКП «Аэропорты Камчатки»;
- начало реконструкция аэропортового комплекса г. Тынды, входящего в состав ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», в связи с празднованием 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

Также в 2023 году были реализованы программы субсидирования, направленные на возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них, общая сумма которых по итогу 2023 г. составила 2 050,6 млн рублей.

Ежегодно действующие меры поддержки обеспечивают стабильный уровень развития авиационных предприятий, оказывают положительное влияние на доступность авиационных перевозок для населения, позволяют охватить самые дальние уголки Российской Федерации и обеспечить надежную основу для сохранения устойчивости авиационной отрасли.

Программы субсидирования также были направлены на возмещение российским авиакомпаниям операционных расходов на осуществление перевозок по внутренним воздушным линиям в условиях внешнего санкционного воздействия.

На реализацию программы субсидирования в 2023 году было направлено 25,3 млрд рублей.

В программе субсидирования приняли участие 33 авиакомпании.

Полученные авиакомпаниями средства были направлены преимущественно на оплату труда авиационного персонала, социальных отчислений и на оплату иных расходов, относящихся к основной производственной деятельности авиакомпаний, в том числе сборов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Было осуществлено частичное возмещение аэропортам расходов по обычным видам деятельности и процентов по кредитным договорам и договорам займа в период введения режима временного ограничения полетов в аэропорты Юга и Центральной части России.

На реализацию программы субсидирования в 2023 году было направлено 8,458 млрд рублей.

В программе субсидирования приняли участие 10 аэропортов.

Данная мера поддержки позволила сохранить квалифицированный персонал аэропортов и обеспечить их готовность к функционированию после снятия ограничений.

В результате воздействия внешних факторов (в 2020–2023 годах), обусловленных распространением новой коронавирусной инфекции в 2020 году и введенными ограничениями на использование воздушного пространства в 2022–2023 годах, резко снизилась интенсивность полетов воздушных судов иностранных пользователей в воздушном пространстве Российской Федерации. Доходы от оказания услуг по аэронавигационному обслуживанию именно иностранным пользователям исторически составляли и составляют значительную часть доходов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Для поддержания функционирования предприятия, а также соблюдения своевременности выплаты заработной платы и соблюдения трудовых прав работников были выделены средства федерального бюджета в размере 5 млрд рублей. Указанная поддержка позволила предприятию стабильно функционировать, вовремя выплачивать заработную плату и выполнять все государственные задачи и социальные обязательства.

В сфере железнодорожного транспорта

В целях исключения, удорожания проекта по приобретению парка подвижного состава для осуществления пригородных железнодорожных перевозок и учета сроков действий договоров финансового лизинга, заключенных перевозчиками, государством предоставлена возможность применения нулевой ставки при реализации услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (Федеральный закон от 27 января 2023 г. № 6-ФЗ).

В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта

С учетом реализованных в 2023 году мероприятий на рынке пассажирских автобусных перевозок сохранилась стабильность в условиях внешнего санкционного давления.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2023 г. №798-р предусмотрено направление 10 регионам субсидий на реализацию проектов, связанных с комплексным развитием городского электрического транспорта, а также с освещением и благоустройством прилегающих территорий.

Федеральные средства на условиях софинансирования были направлены в Краснодарский, Красноярский и Пермский края, а также Волгоградскую, Курскую, Липецкую, Нижегородскую, Ростовскую, Саратовскую и Ярославскую области.

Субсидии из федерального бюджета предоставлены в форме капитального гранта в целях реконструкции 620 км трамвайных путей, закупки 646 трамваев, 286 электробусов и 109 зарядных станций.

В рамках реализации федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2023 году расширен перечень мер федеральной поддержки по модернизации общественного транспорта, были увеличены объемы федерального финансирования и соответственно объемы поставок подвижного состава общественного транспорта. Итогом принятия указанных мер в 2023 году явилась поставка в 64 субъекта Российской Федерации 4 427 единиц подвижного состава городского пассажирского транспорта (4 042 автобуса, 32 троллейбуса, 113 трамваев и 240 электробусов).

Также в целях ускорения реализации программы импортозамещения, улучшения транспортного обслуживания населения, а также роста объемов пассажирских перевозок Правительством Российской Федерации инициирован инвестиционный проект льготного лизинга отечественных автобусов, включенный в перечень самокупаемых проектов, которые на возвратной основе получают финансирование из Фонда национального благосостояния (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 января 2023 г. № 185-р).

В целях необходимости поддержки перевозчиков в условиях санкционного давления до 31 декабря 2023 г. была отменена оплата государственной пошлины за выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, а также отложено до марта 2024 г. применение отдельных требований к наличию свидетельств на цистерны, перевозящие опасные грузы.

В 2023 году в целях снижения нагрузки на перевозчиков в Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «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» был внесен ряд изменений, направленных на упрощение взаимодействия с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.

Также в целях развития конкуренции и снижения негативного влияния нелегальных перевозчиков уточнены виды деятельности, допускаемые к осуществлению, а также ужесточены меры ответственности к нелегальной

деятельности, в том числе за распространение информации о такой деятельности.

В рамках действия льготной программы по уплате утилизационного сбора в 2023 году обеспечен ввоз в Российскую Федерацию 619 грузовиков класса Евро-6 с пониженным коэффициентом утилизационного сбора для 61 международного перевозчика, что позволило сэкономить перевозчикам около 400 млн руб. из расчета около 0,60 млн рублей на каждое транспортное средство.

Вступление в силу Соглашения между правительствами Российской Федерации и Исламской Республики Пакистан о международном автомобильном сообщении, создающее правовую основу для организации международных автомобильных перевозок на новых логистических маршрутах, способствовали участию российских автотранспортных предприятий в перевозках по международному транспортному коридору «Север – Юг», проходящему через Азербайджан и Иран с ответвлением на Грузию и Турцию, а также Казахстан и Туркменистан и далее на Узбекистан, Таджикистан, Пакистан.

Привлечению к международным перевозкам российских международных автомобильных перевозчиков на части маршрута, проходящего через территорию Российской Федерации, и исключению монополии иностранных перевозчиков при перевозке грузов в (из) страны Европейского союза, способствовало продолжение применения введенного в 2022 году механизма по перегрузке грузов или перецепке прицепов (полуприцепов) в пунктах пропуска или складах временного хранения.

В сфере морского и внутреннего водного транспорта

По итогам навигации 2022 года Правительством Российской Федерации принято решение о предоставлении в рамках федерального проекта «Развитие Северного морского пути» КППМИ на возмещение юридическим лицам недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на осуществление каботажных перевозок грузов между морскими портами в рамках маршрута Большой порт Санкт-Петербург, или порт Мурманск, или порт Архангельск – порт Владивосток, или порт Восточный, или порт Находка и в обратном направлении, а также затрат, связанных с судозаходом в морские порты по маршруту.

Участники программы субсидирования каботажных перевозок по Северному морскому пути могут использовать в своих маршрутах в том числе порты Архангельск и Находка, а также появилась возможность привлечения к перевозкам судов по договору фрахта.

Ожидаемый эффект от введения указанных мер – это более выгодная и востребованная для грузоотправителей перевозка грузов по Северному морскому пути, а также увеличение грузопотока в рамках северного завоза.

Продолжающиеся санкционные ограничения, введенные Европейским союзом, в части запрета перевозок из Российской Федерации в Калининградскую область и обратно товаров и технологий, в том числе по железной дороге, были купированы государственной поддержкой по возмещению расходов, понесенных российскими организациями, осуществляющими морские перевозки морскими линиями (паромной переправой) грузов в (из) Калининградской области.

Субсидии предоставлялись на возмещение расходов, связанных с осуществлением морских перевозок грузов, включенных в реестр номенклатуры грузов, для которых в условиях внешнего санкционного воздействия возникла необходимость использовать морской участок пути, по льготной комплексной тарифной ставке.

Правительством Российской Федерации внесены изменения в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям для возмещения расходов на осуществление морских перевозок грузов в (из) Калининградскую область в условиях внешнего санкционного воздействия

конкретизировав расходы, на возмещение которых предоставляются субсидии (постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2023 г. № 1144).

Одновременно были утверждены порядок и условия предоставления фиксированной льготной комплексной тарифной ставки морских перевозок грузов в (из) Калининградскую область грузовладельцам, для которых в условиях внешнего санкционного воздействия возникла необходимость использовать морской участок пути.

Таким образом, субсидии были получены юридическими лицами, зарегистрированными на территории Российской Федерации, осуществляющими морские перевозки грузов морскими линиями (паромной переправой) в (из) Калининградскую область с использованием собственных или привлеченных морских судов, и (или) судов смешанного («река – море») плавания, и (или) автомобильно-железнодорожных паромов.

Кадровое обеспечение реализации Стратегии и развитие системы образования в сфере транспорта.

Позитивным преобразованиям в сфере транспорта, эффективному совместному участию в подготовке законодательных и иных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение достойных условий труда и социальной защиты работников организаций транспорта, развитию кадрового потенциала, содействию занятости, предотвращению социальной напряженности в трудовых коллективах способствуют соглашения Минтранса России с общероссийскими профсоюзами транспорта.

В транспортном комплексе сложилась комплексная система подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием на базе 19 образовательных организаций, их 86 функционирующих филиалов и 1 образовательной организации среднего профессионального образования.

Общий контингент обучающихся в образовательных организациях составил 255 704 чел., из них 151 458 чел., или 59,2 % обучалось за счет средств федерального бюджета, 104 246 чел., или 40,8 % – с полным возмещением затрат.

В 2023 году в образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета на уровень высшего образования было принято 17 886 чел., а на уровень среднего профессионального образования 18 499 чел.

В 2023 году из образовательных организаций было выпущено по уровню высшего образования всего 25 409 чел., по программам аспирантуры – 291 чел., по программам специалитета – 12 628 чел., по программам магистратуры – 2 291 чел., бакалавров – 10 199 чел. (прикладной бакалавриат – 1 784 чел.).

По уровню среднего профессионального образования было выпущено всего 24 122 чел., по специальностям среднего профессионального образования – 24 122 чел.

На целевое обучение в образовательные организации транспортного комплекса по программам высшего образования в 2023 году было принято 18 647 чел.

Целевое обучение осуществлялось в первую очередь для обеспечения профильных направлений подготовки: «Техника и технологии строительства» – 526 чел., «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники» – 548 чел., «Техника и технологии наземного транспорта» – 14 182 чел., «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» – 162 чел.

Транспортные образовательные организации высшего образования и их филиалы реализовывают дополнительные профессиональные программы (профессиональная переподготовка и повышение квалификации) и программы

| | |
|-----|---|
| | <p>профессионального обучения.</p> <p><u>Цифровизация транспортной отрасли</u></p> <p>В целях расширения перечня перевозочных документов, обрабатываемых в государственной информационной системе электронных перевозочных документов, издано постановление Правительства Российской Федерации от 25 марта 2023 г. № 476. Таким образом участники рынка автоперевозок могут формировать и представлять в единую систему договор фрахтования, заказ (заявку) и путевой лист в электронном виде. Установлены правила направления этих документов и содержащихся в них сведений в ГИС ЭПД, одновременно предложены схемы обмена такими документами и сведениями.</p> <p>Для обеспечения возможности использования электронных перевозочных документов наравне с бумажными при эксплуатации судов во внутренних морских водах и в территориальном море принят Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»</p> <p>В части использования безналичной оплаты проезда, в том числе с использованием технологий геолокации и биометрической идентификации на городском наземном транспорте распоряжением Минтранса России от 18 октября 2023 г. № ДБ-229-Р внесены изменения в социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.</p> <p>В социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом включены положения об использовании технологий биометрической идентификации пассажиров для безналичной оплаты проезда.</p> <p>Так, предусмотрена возможность использования проездных билетов, оформленных в электронном виде и приобретенных в том числе посредством аутентификации с использованием Единой биометрической системы и Единой системы идентификации и аутентификации.</p> <p>Для определения состава сведений, размещаемых в федеральной государственной информационной системе легковых такси, порядок, сроки, способы представления в нее сведений уполномоченными органами издано постановление Правительства Российской Федерации от 24 июля 2023 г. № 1201 «Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси». Таким образом в каждом регионе заработают три реестра - перевозчиков, автомобилей и служб заказа такси. Данные из реестров о предоставлении, приостановлении, возобновлении или аннулировании разрешений в течение суток будут поступать в федеральную систему такси.</p> |
| 2.3 | <p align="center"><u>Итоги реализации мероприятий,</u> <u>предусмотренных реализацией Транспортной стратегии</u></p> <p>В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2023 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 3 771,81 млрд рублей, что на 20,3 % выше, чем за 2022 год (в фактически действовавших ценах).</p> <p>В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных</p> |

организаций в объеме 161,69 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2023 году 3 933,51 млрд рублей (15,27 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2023 году составило 1 624,65 млрд рублей (99,7 % от предусмотренного объема на 2023 год), в том числе в рамках финансирования ГП РТС 1 546,08 млрд рублей (99,8 % от предусмотренного лимита на 2023 год), что составляет 95,16 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2023 году.

В сфере сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры индекс качества транспортной инфраструктуры в 2023 году относительно уровня 2021 года составил 103,5 %.

Отчетный год показал устойчивые темпы реализации мероприятий федеральных, ведомственных проектов и ведомственных целевых программ по развитию инфраструктуры отдельных видов транспорта, в том числе по развитию путей сообщения и транспортных узлов.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта

В рамках реализации федеральных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры наиболее масштабными проектами в 2023 году стали инвестиционные проекты по развитию Центрального транспортного узла, Восточного полигона, развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов.

В том числе обеспечено:

- открытие движения по станциям Северобайкальск и Таксимо Восточно-Сибирской железной дороги;
- переустройство разъезда Мостовой в двухпутную вставку на перегоне Дюгабуль – Ункур Дальневосточной железной дороги;
- открытие движения на двухпутной вставке на перегоне Звонкое – Демченко с примыканием к разъезду Звонкое Дальневосточной железной дороги;
- возможность гибкого управления поездопотоками и их оперативного перераспределения по четырем направлениям: Центр, Азово-Черноморский бассейн, Урал и Сибирь, коридор «Север – Юг» по станциям Тихорецкая и Ея.

Также завершены работы по укладке 23 км пути на участке Курдюм – Липовский и осуществлен запуск рабочего движения в направлении угольного терминала «Лавна».

В рамках запуска третьего и четвертого Московских центральных диаметров открыты одни из крупнейших транспортно-пересадочных узлов – Площадь трех вокзалов и Зеленоград-Крюково, объединяющих пассажиров железнодорожного и городского наземного транспорта.

Следует отметить и результаты реализации мероприятий инвестиционных проектов, которые позволили по итогам 2023 года обеспечить провозную способность в направлении портов Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн тонн, Северо-Западного бассейна в объеме 145,6 млн тонн, магистралей Восточного полигона в объеме 173 млн тонн, а также увеличение пассажиропотока в железнодорожном сообщении для ключевых направлений Центрального транспортного узла до 772 млн пассажиров в год.

В 2023 году продолжилась реализация проектов, направленных на обновление парка локомотивов, повышение пропускной и провозной способности и обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры, включая реализацию приоритетных инфраструктурных проектов в рамках государственных

программ развития транспортной инфраструктуры.

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта

В 2023 году продолжалась работа над сокращением лимитирующих участков на внутренних водных путях и преодолением инфраструктурных ограничений посредством строительства и реконструкции гидротехнических сооружений.

В отчетном году при содержании внутренних водных путей лимитирующие для судоходства условия устранены на 3 032 км.

Так, по итогам реализации мероприятий по комплексной реконструкции объектов Московского, Волго-Донского, Енисейского бассейнов внутренних водных путей получено разрешение на ввод в эксплуатацию узлов шлюза № 30 Волгоградского гидроузла.

Проведение дноуглубительных работ в акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала (международный транспортный коридор «Север – Юг») позволило обеспечить его прохождение судами с проходной осадкой 4,5 м.

В целом для обеспечения содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений из нового судостроения введено в эксплуатацию 11 промерных судов проекта 3330 технического флота.

Развитие инфраструктуры морского транспорта

Результатом реализации в 2023 году инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры явился прирост производственных мощностей российских морских портов, который составил 68,2 млн тонн.

В рамках федерального проекта «Развитие морских портов», входящего в состав КПМИ, в 2023 году реализованы мероприятия по развитию морской портовой инфраструктуры, которые привели к увеличению мощности, а именно:

- Таманский терминал навалочных грузов в морском порту Тамань (+ 25 млн тонн);
- строительство 2-го этапа морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае (+ 10,85 млн тонн);
- строительство 2-го этапа морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области (+ 10,44 млн тонн);
- универсальный терминал «Усть-Луга» (+ 8,6 млн тонн – 1 этап);
- специализированный угольный терминал АО «Дальтрансуголь» (+ 8,81 млн тонн – 1-2 этапы);
- строительство нового специализированного порта в б. Суходол для обеспечения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий (+ 4,5 млн тонн – 1-3 этапы).

Для проведения гидрографических изысканий и решения задач поисково-спасательного обеспечения, а также для содержания внутренних водных путей в рамках обновления обеспечивающего и обслуживающего флота в 2023 году завершено строительство гидрографического катера, 2 судов аварийно-спасательного флота, 12 судов технического флота, в том числе несамоходного землесоса.

Развитие сети автомобильных дорог федерального значения

В 2023 году на федеральных автомобильных дорогах введены в эксплуатацию по завершении строительства и реконструкции 36 объектов общей протяженностью 1 072,5 км.

Завершены работы на участках обходов населенных пунктов на автомобильных дорогах федерального значения, в том числе обхода г. Уфы на автодороге М-7 «Волга», III – VI этапов обхода г. Саратова, г. Мурманска

на автодороге Р-21 «Кола», с. Соловьевска на автодороге А-360 «Лена» в Амурской области, обхода г. Аксая в Ростовской области, западного обхода г. Краснодара, I этапа обхода г. Твери и других.

В рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации по совершенствованию сети автомобильных дорог в юго-восточном направлении на автодорожном маршруте «Россия» построены и реконструированы участки федеральных автомобильных дорог протяженностью 808 км. Обеспечен досрочный пуск движения на автомобильной дороге М-12 «Восток» на маршруте Москва – Казань.

На направлении международного транспортного коридора «Север – Юг» построены и реконструированы участки протяженностью 197,1 км.

На территории Дальневосточного федерального округа осуществлен ввод в эксплуатацию участков федеральных автомобильных дорог М-56 «Лена» в Амурской области, Р-297 «Амур» в Амурской области, А-370 «Уссури» в Приморском крае общей протяженностью 78,9 км.

Развитию территории Арктической зоны Российской Федерации и Северного морского пути способствует ввод в эксплуатацию участка подъезда к г. Мурманску протяженностью 4,27 км на автомобильной дороге Р-21 «Кола».

В рамках дорожно-эксплуатационных работ на федеральных автомобильных дорогах после капитального ремонта и ремонта введены участки протяженностью 3 557,5 км, из них: после капитального ремонта – 538 км, после ремонта, включая устройство защитных слоев, слоев износа и поверхностную обработку – 3 019,5 км. Отремонтированы всеми видами ремонта искусственные сооружения общей длиной 14 тыс. пог. м. При выполнении всех видов дорожных работ особое внимание уделялось мероприятиям по повышению безопасности движения.

Содействие развитию автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения

В 2023 году в рамках мероприятий дорожной деятельности выполнялись работы на более чем 6 тыс. объектах общей протяженностью более 26 тыс. км. Фактическая площадь укладки верхних слоев покрытия превысила 188,5 млн кв. м.

Введен в эксплуатацию ряд крупных объектов, в том числе мостовой переход через р. Зею протяженностью 10,3 км с мостом длиной 1933 м в г. Благовещенске Амурской области, мост через р. Енисей длиной 1200 м с обходом с. Высокогорское в Красноярском крае, мост через р. Свирь у г. Подпорожья длиной 726 м в Ленинградской области, мост через р. Никольское устье в г. Северодвинске длиной 186 м в Архангельской области, участки протяженностью 45,5 км на автодороге Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь в Чукотском автономном округе, южный обход г. Арзамаса протяженностью 9,4 км в Нижегородской области и другие.

За отчетный период устроены 377 км осевого ограждения, установлены 197 светофорных объектов, построены 56 пешеходных переходов в разных уровнях, 548 км линий искусственного электроосвещения.

В рамках капитального ремонта осуществлено доведение участков двухполосных автомобильных дорог II категории до 4-х полос движения с центральной разделительной полосой, имеющей ограждения, протяженностью 226 км. Всего за период с 2020 года расширены до 4 полос движения участки протяженностью более 890 км.

По информации субъектов Российской Федерации, в 2023 году доля региональных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составила 53,36 % (при плане 51 %), доля автомобильных дорог

в городских агломерациях, соответствующих нормативным требованиям, достигла 82,21 % (при плане 81 %).

В рамках программы «Комплексное развитие сельских территорий» на территории 39 субъектов Российской Федерации введены в эксплуатацию 145 объектов сельских дорог протяженностью 320,3 км.

В целях совершенствования дорожных сетей на территории Луганской Народной Республики, Донецкой Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей в 2023 году на автомобильных дорогах регионального значения осуществлена замена верхних слоев покрытия участков общей протяженностью 551,2 км, приведены в нормативное состояние 100,7 км улично-дорожной сети.

Существенное внимание было уделено обеспечению подъездов к туристическим объектам, к учреждениям здравоохранения и образования.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта

В 2023 году продолжались реализация мероприятий в рамках федеральных проектов «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

Результатами реализации мероприятий стали ввод в эксплуатацию после реконструкции 10 аэропортов (Оренбург, Вилуйск, Черский, Якутск, Певек, Усть-Камчатск, Петропавловск-Камчатский, Усть-Нера, Нерюнгри, Братск), а также 9 взлетно-посадочных полос (Якутск, Черский, Магнитогорск, Архангельск (Талаги), Благовещенск (Игнатьево), Усть-Нера, Усть-Камчатск, Чара, Певек).

В 2023 году продолжались работы по модернизации и поддержанию эксплуатационной готовности технических средств и систем Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

За отчетный период из 48 запланированных к модернизации и реконструкции введено в эксплуатацию 48 средств РТОП и АС (100 %), в том числе:

- доплеровских азимутально-дальномерных радиомаяков, радиотехнических систем ближней навигации, дальномерных радиомаяков - 6 шт. (Экимчан, Рощино, Чернышевка, Игарка, Тарко-Сале, Батагай);

- приводных радиостанций - 5 шт. (Дудинка, Диксон, Шарья, Светлогорск (2 комплекта));

- радиомаячных систем посадки - 13 шт. (Ленск, Когалым, Салехард, Тюмень (2 комплекта), Ханты-Мансийск, Архангельск (Талаги), Магнитогорск, Киров, Игнатьево (Благовещенск), Ижевск, Чебоксары, Курган);

- аэродромных радиолокационных комплексов - 8 шт. (Липецк, Туношна (Ярославль), Шереметьево, Киров, Астрахань, Соловки, Геленджик, Чита);

- моноимпульсных вторичных радиолокаторов - 1 шт. (Хомутово (г. Южно-Сахалинск));

- трассовых радиолокационных комплексов - 1 шт. (в Северо-Эвенском отделении Магаданского центра ОВД);

- комплексов средств автоматизации аэродромных командно-диспетчерских пунктов - 4 шт. (Внуковский ЦОВД - основная система); Внуковский ЦОВД, Домодедовский ЦОВД и Шереметьевский ЦОВД - из состава Резерв «МЦ АУВД»);

- командно-диспетчерских пунктов - 3 шт. (Красный Кут, Калачинск, Тюмень);

- станций регистрации данных ГНСС - 2 шт. (Палана, Тилички);

- многопозиционных систем наблюдения (МПСН) - 5 шт. (Вологодский ЦОВД, Санкт-Петербургский ЦОВД и Мурманский ЦОВД филиала «Аэронавигация Северо-Запада»; Минераловодский ЦОВД (4 район) и Волгоградский ЦОВД (5 район) филиала «Аэронавигация Юга»).

Международное сотрудничество

Основными направлениями международного сотрудничества в 2023 году являлись содействие интеграционным процессам в сфере транспорта в рамках Союзного государства, Евразийского экономического союза и Содружества Независимых Государств, а также расширение взаимодействия с иностранными государствами, сохранившими дружественные отношения с Российской Федерацией, по формированию новых эффективных и рентабельных логистических цепочек для перевозок российских экспортных грузов.

Приоритетными направлениями работы в 2023 году являлись совершенствование нормативной правовой базы сотрудничества в сфере транспорта с зарубежными странами, содействие в реализации совместных проектов по развитию транспортной инфраструктуры и выходе отечественных экономических операторов на зарубежные рынки товаров и услуг, создание условий для наращивания объемов перевозок грузов и пассажиров, привлечение транзитных грузопотоков на маршруты международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

По итогам 2023 года были подписаны, одобрены, утверждены и ратифицированы 19 международных документов:

актуализировано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Южно-Африканской Республики (обмен нотами состоялся 23 февраля 2023 г. и 19 июня 2023 г.);

вступило в силу соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок (3 апреля 2023 г.);

утверждены 4 плана мероприятий («дорожные карты») в ходе 17-го заседания российско-казахстанской Подкомиссии по транспорту (21 апреля 2023 г.):

- по развитию железнодорожного транспорта и железнодорожной инфраструктуры;

- по развитию российско-казахстанских автомобильных дорог по основным направлениям;

- по развитию автомобильных пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе;

- по развитию железнодорожных пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе;

подписан протокол XX Сопсовещания министров транспорта государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (28 апреля 2023 г.);

подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Иран о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги «Решт-Астара» на территории Исламской Республики Иран для развития перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» (17 мая 2023 г.);

подписано соглашение о воздушном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Ирак (19 мая 2023 г.);

подписан протокол к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Монгольской Народной Республики об учреждении Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» от 6 июня 1949 г. (21 июня 2023 г.);

подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о взимании аэронавигационных и аэропортовых сборов и тарифов (28 июня 2023 г.);

создана Концепция сотрудничества государств-членов ШОС по декарбонизации транспорта, продвижению цифровой трансформации и инновационных технологий для достижения более высокой эффективности

и устойчивости (4 июля 2023 г.);
 подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Демократической Республики Эфиопии о воздушном сообщении (28 июля 2023 г.);
 подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных автомобильных перевозках (18 августа 2023 г.);
 утверждена «дорожная карта» между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Таджикистан по обеспечению устойчивой логистики (29 сентября 2023 г.);
 подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан об организации сотрудничества в области поставок нефтяного сырья и нефтепродуктов, продукции нефтехимии и сжиженных углеводородных газов из Российской Федерации в Республику Узбекистан железнодорожным транспортом (6 октября 2023 г.);
 подписан Меморандум о взаимопонимании по формированию и развитию международного транспортного коридора «Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан» (2 ноября 2023 г.);
 подписан Меморандум о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан» (1 ноября 2023 г.);
 подписан протокол о реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка (на уровне Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева и Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь А.А. Ляхновича, 15 ноября 2023 г.);
 подписан Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Таджикистан о развитии сотрудничества в подготовке и переподготовке кадров в транспортной сфере (21 ноября 2023 г.);
 принят план практических действий («Дорожная карта») по сотрудничеству в транспортной сфере между Российской Федерацией и Республикой Таджикистан на 2023-2025 годы (21 ноября 2023 г.);
 принят комплексный план развития евразийских транспортных коридоров (5 декабря 2023 г.).

Обустройство пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

По результатам проведенной работы в 2023 году выполнено 75 мероприятий по модернизации пунктов пропуска, в том числе:

- завершена реконструкция (техническое перевооружение) 7 пунктов пропуска (автомобильные пункты пропуска (далее – АПП) Яраг-Казмаляр, Верхний Ларс, воздушные пункты пропуска (далее – ВПП) Домодедово, Симферополь, Саранск, Кызыл, морской пункт пропуска Ванино);
- оснащены порталными инспекционно-досмотровыми комплексами 7 АПП (Тагиркент-Казмаляр, Бугристовое, Петухово, Забайкальск, Джанкой, Весело-Вознесенка, Матвеев Курган);
- модернизировано 6 АПП в рамках специального инфраструктурного проекта (Гуково, Шрамко-Ульяновское, Джанкой (II и III очереди), Матвеев Курган, Весело-Вознесенка (II очередь), Куйбышево (Мариновка);
- создана система электронной очереди в 3 АПП (Чернышевское, Бугристовое, Забайкальск);
- восстановлена инфраструктура на АПП Полтавка;

- оснащено 9 пунктов пропуска в рамках исполнения мероприятий по контролю за вывозом лесоматериалов;

- выполнены ремонт и оснащение в 42 пунктах пропуска.

На конец 2023 года количество установленных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации составило 380, из них функционирующих – 314, нефункционирующих – 66.

Цифровизация транспортной отрасли

В отчетном периоде реализован эксперимент по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, перемещаемых из Республики Беларусь по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС. Было осуществлено отслеживание 545 таких перевозок. Также был проведен эксперимент по применению навигационных пломб при перевозках товаров между Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Киргизской Республикой в рамках взаимной торговли. Кроме того, применение системы отслеживания перевозок товаров и навигационных пломб позволило осуществить 1284 перевозок, прибывающих по паромной линии из Турецкой Республики в порт Новороссийск. В рамках реализации Указа Президента Российской Федерации 2 от 24 июня 2019 г. № 290 в 2023 году осуществлено с применением системы отслеживания перевозок товаров и навигационных пломб через транзитную систему Российской Федерации 12 025 перевозок «санкционных» групп товаров, в том числе в государства-члены ЕАЭС, из них – 10 673 автомобильным транспортом и 1 352 железнодорожным транспортом.

Осуществлен запуск движения по автомобильной дороге М-11 «Нева» (за исключением обхода г. Тверь) и начата регулярная коммерческая перевозка грузов. Создан цифровой двойник дорожной инфраструктуры. Выполнено 2,52 тыс. проездов, коммерческий грузооборот составил 101,45 млн кубических метров-километров, объем перевезенного груза составил 161,61 тыс. кубических метров.

В ходе реализации Федерального проекта «Автономное судовождение» в Санкт-Петербурге создан единый центр управления морскими автономными и дистанционно управляемыми надводными судами (МАНС). Паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» были оснащены средствами автономной навигации. В сентябре 2023 года им был присвоен класс автономности, один из паромов начал работу в режиме дистанционного управления с применением средств автономной навигации.

С учетом положений экспериментального правового режима, установленного в Камчатском крае, Ханты-Мансийском, Чукотском и Ямало-Ненецком автономных округах осуществлено развертывание станций многопозиционной системы наблюдения, тем самым в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах выполнено 64 полета беспилотных воздушных судов.

Для расширения возможностей эксплуатации Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) в 2023 году была разработана и утверждена концепция импортозамещения системы ЕГИС 2.0. Был произведен вывод государственных услуг и функций обеспечения транспортной безопасности на федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

В автоматизированных централизованных базах персональных данных о пассажирах и персонале (экипажах) транспортных средств зарегистрированы для передачи данных:

- в части воздушного транспорта: 232 аэропортов и аэродромов, 290 иностранных авиакомпаний, 163 отечественные авиакомпании, 205 компаний

| |
|---|
| <p>бизнес-авиации, 13 операторов бизнес-авиации;</p> <ul style="list-style-type: none"> - в части автомобильного транспорта: 1 299 автовокзалов и автостанций, 6 247 отечественных автоперевозчиков, 527 иностранных автоперевозчиков; - в части железнодорожного транспорта: 7 ЖД-перевозчиков; - в части водного транспорта: 122 отечественных перевозчика, 50 иностранных перевозчиков. |
|---|

3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

| № п/п | Содержание раздела |
|----------|---|
| 3.1 | <p><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></p> <p>В 2023 году важными внешними факторами, определившими работу транспортного комплекса Российской Федерации, стали продолжающееся геополитическое и санкционное давление на развитие российской экономики.</p> <p>Комплекс мер государственного регулирования был направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включал нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p>Основными ограничениями, оказавшими влияние на показатели работы транспортной отрасли в сфере грузоперевозок, стали:</p> <ul style="list-style-type: none"> - изменения в логистике и переориентация грузопотоков на восточное направление; - закрытие воздушного пространства недружественных стран; - закрытие территории недружественных стран для российских автомобильных перевозчиков; - запрет на заходы в порты недружественных стран. <p>В сфере пассажирских перевозок основными ограничениями, оказывающими существенное влияние на показатели работы транспортной отрасли, являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - закрытие воздушного пространства недружественных стран; - геополитическая ситуация в мире; - рост цен на некоторые виды услуг и туристические маршруты; - валютные ограничения со стороны недружественных стран; - временное закрытие ряда аэропортов Юга России. |
| 3.2 | <p><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>В 2024 году Минтранс России продолжается деятельность по совершенствованию мер государственного регулирования в части нормативного правового обеспечения общественных отношений в сфере транспорта, направленная приоритетно на реализацию Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», Транспортной стратегии.</p> <p>Нормативное правовое регулирование отношений в сфере транспорта осуществляется в соответствии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - с Планом законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2024 год, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2023 г. № 3899-р (предусматривает разработку Минтранс |

| |
|--|
| <p>России 5 законопроектов);</p> <ul style="list-style-type: none"> - с Планом законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2024 год, утвержденным распоряжением Минтранса России от 30 января 2024 г. № ВС-18-р (предусматривает разработку 24 законопроектов); - с Планом Министерства транспорта Российской Федерации по подготовке проектов нормативных правовых актов на 2024 год, утвержденным распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 29 февраля 2024 г. № ВС-38-р (предусматривает разработку 9 законопроектов); - с планами-графиками подготовки нормативных правовых актов, необходимых для реализации норм федеральных законов (по состоянию на 25 апреля 2024 г. разрабатывается 79 проектов нормативных правовых актов). |
|--|

4. Предложения о необходимости корректировки Транспортной стратегии

| № п/п | Содержание раздела |
|----------|---|
| 4.1 | <p>В результате действия внешних и внутренних факторов показатели Транспортной стратегии демонстрировали разнонаправленную динамику, тем самым создавая предпосылки к необходимости корректировки целевых значений с учетом изменившихся условий работы отрасли.</p> <p>Основными предпосылками необходимости актуализации целей, задач и направлений реализации Транспортной стратегии являются в том числе: изменение глобальной геополитической ситуации; санкционные ограничения со стороны недружественных стран; изменение структуры и направлений потоков экспорта и импорта в связи с переориентацией логистических маршрутов на южное и восточное направления; интеграция новых территорий в состав Российской Федерации; необходимость дополнительной увязки программных документов в сфере транспорта с документами стратегического планирования; необходимость укрепления технологического суверенитета транспортного комплекса; целесообразность соблюдения более жестких требований к обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы в современных условиях.</p> <p>Можно выделить некоторые факторы, напрямую либо косвенно указывающие на необходимость внесения изменений в Транспортную стратегию, актуализируя цели и задачи Транспортной стратегии:</p> <ul style="list-style-type: none"> - недостаточная готовность существующей транспортной инфраструктуры к перестройке логистических цепочек на торговлю с дружественными странами (поворот на юг и на восток); - риск сокращения спроса на грузоперевозки из-за недостаточной адаптации российской экономики к сокращению импорта важных для выпуска продукции товаров промежуточного потребления. Недостаточно эффективное импортозамещение может повлечь спад в отдельных отраслях и, как следствие, сокращение спроса предприятий на перевозки; - влияние недостаточных темпов импортозамещения на предложение транспортных услуг, в частности из-за потенциальных трудностей с производством подвижного состава; - санкционное ограничение на операции российских транспортных компаний за границей; |

| | |
|-------------|--|
| | <p>- уход иностранных перевозчиков с российского рынка; - потенциальный дефицит кадров для транспорта на фоне негативного демографического прогноза на российском рынке труда и повышение спроса на рабочую силу со стороны предприятий.</p> <p>Издание Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», установившего целевые показатели и задачи, выполнение которых характеризует достижение национальных целей, создает предпосылки для изменения приоритетов развития инфраструктуры транспортных коридоров в пользу направлений, по которым обеспечивается перевозка грузов и пассажиров в дружественные страны. При этом необходима адаптация транспортной системы к изменениям структуры и направлений спроса граждан на поездки, включая рост спроса на внутренние перевозки и сокращение международных.</p> <p>Более высокий приоритет должен быть обеспечен для мероприятий по обеспечению технологического суверенитета транспортного комплекса, включая развитие транспортных технологий, а также кадровое обеспечение отрасли.</p> <p>Также существует необходимость дополнения Транспортной стратегии новыми стратегическими ориентирами, включая: приоритеты пространственного развития Единой опорной транспортной сети и транспортно-логистических коридоров на Юг и Восток; создание скоростного транспортного каркаса сети, обеспечение устойчивого функционирования и развитие транспортных коммуникаций на новых территориях России; повышение эффективности планирования и реализации мероприятий развития транспортной отрасли, в том числе посредством взаимосвязи целевой модели Транспортной стратегии (системы показателей и результатов) с национальными проектами и другими документами программно-целевого планирования в том числе в том числе государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и ее структурных элементов, использование нового подхода к отбору и ранжированию проектов на основе формализованных транспортных и социально-экономических критериев, обеспечение технологического суверенитета транспортной системы.</p> |
| 4.2- 4.4 | <p align="center"><u>Предложения по корректировке содержания, мероприятий и показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></p> <p>Перечень предложений по корректировке содержания, мероприятий и показателей Транспортной стратегии будет представлен в рамках исполнения перечня поручений по итогам стратегической сессии у Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина от 26 июля 2022 г. № ММ-П50-12596кс.</p> |

5. Сведения о достижении целевых значений показателей за отчетный период

| № п/п | Содержание раздела |
|-------|--|
| 5.1. | <p align="center"><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2023 год по целям 1 – 4</u></p> <p>Ниже в таблице 5.1 приведены наименования индикаторов, фактические значения за 2023 год и уровень (процент) достижения по отношению к плановому консервативному сценарию развития отрасли.</p> |

Уровень достижения индикаторов по целям за 2023 год

| № п/п | Показатель | Вид | 2023 год |
|-------|--|--------|----------|
| 1 | Индекс качества транспортной инфраструктуры по отношению к уровню 2021 года | факт | 103,5 |
| | | план | 102,3 |
| | | % вып. | 101,17 |
| 2 | Время в пути между центрами 2 соседних субъектов Российской Федерации, часов | факт | 6,68 |
| | | план | 7,2 |
| | | % вып. | 107,78 |
| 3 | Физический объем инвестиций в основной капитал по видам деятельности транспортного комплекса (накопленным итогом по полному кругу организаций транспортного комплекса по отношению к уровню 2020 года, включая внебюджетные инвестиции), трлн рублей | факт | 14,11 |
| | | план | 10,8 |
| | | % вып. | 130,65 |
| 4 | Увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении относительно 2019 года нарастающим итогом, млн тонн | факт | 74,7 |
| | | план | 65,6 |
| | | % вып. | 113,87 |
| 5 | Увеличение пропускной способности опорной сети внутренних водных путей нарастающим итогом, млн тонн | факт | 11,2 |
| | | план | 11 |
| | | % вып. | 101,82 |
| 6 | Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, % | факт | 53,36 |
| | | план | 51 |
| | | % вып. | 104,63 |
| 7 | Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, % | факт | 68,94 |
| | | план | 66,6 |
| | | % вып. | 103,51 |
| 8. | Доля протяженности опорной сети внутренних водных путей, удовлетворяющих эффективной работе транспортного флота, % | факт | 89,6 |
| | | план | 79,2 |
| | | % вып. | 113,13 |
| 9 | Доля дорожной сети городских агломераций, соответствующей нормативным требованиям, не менее, % | факт | 82,21 |
| | | план | 81 |
| | | % вып. | 101,49 |
| 10 | Транспортная подвижность населения (включая поездки на личном автомобиле), тыс. пассажиро-километров на одного человека в год | факт | 8 |
| | | план | 8 |
| | | % вып. | 100 |
| 11 | Пассажирооборот транспорта общего пользования (городское сообщение без учета пригородных перевозок), млрд. пассажиро-километров в год | факт | 100,71 |
| | | план | 84,95 |
| | | % вып. | 118,55 |
| 12 | Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, % | факт | 40,15 |
| | | план | 40 |
| | | % вып. | 100,38 |
| 13 | Транспортная подвижность населения в дальнем сообщении, поездок на одного человека в год | факт | 2,73 |
| | | план | 2,86 |
| | | % вып. | 95,45 |
| 14 | Авиационная подвижность жителей Российской Федерации, поездок на воздушном транспорте с учетом иностранных авиакомпаний на одного человека в год | факт | 0,72 |
| | | план | 0,93 |
| | | % вып. | 77,84 |
| 15 | Общий объем пассажирских перевозок в дальнем следовании, млн пассажиров в год | факт | 420,17 |
| | | план | 351,5 |
| | | % вып. | 119,54 |
| 16 | Объем международных пассажирских перевозок (воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом, включая личный автомобиль), млн. пассажиров в год | факт | 23,52 |
| | | план | 143,6 |
| | | % вып. | 16,38 |
| 17 | Железнодорожные перевозки в дальнем следовании, млн. пассажиров в год | факт | 124,23 |
| | | план | 113,75 |
| | | % вып. | 109,21 |
| 18 | Пассажирские авиаперевозки через аэропорты гражданской авиации, млн пассажиров в год | факт | 102,93 |
| | | план | 136 |
| | | % вып. | 75,68 |
| 19 | В том числе перевозки пассажиров российскими авиакомпаниями, млн пассажиров в год | факт | 105,45 |
| | | пан | 130,75 |
| | | % вып. | 80,65 |

| | | | |
|-------|---|--------|----------|
| 20. | Перевозки автомобильным транспортом в дальнем сообщении, млн пассажиров в год | факт | 177,21 |
| | | план | 131,6 |
| | | % вып. | 134,66 |
| 21. | Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом во всех видах сообщения, млн пассажиров в год | факт | 10,53 |
| | | план | 10,6 |
| | | % вып. | 99,34 |
| 22. | Время в пути между всеми городами Российской Федерации с населением более 100 тыс. человек, часов | факт | 20,5 |
| | | план | 12 |
| | | % вып. | 58,54 |
| 23. | Доля межрегиональных пассажирских авиационных рейсов, минующих г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных рейсов, % | факт | 52,7 |
| | | пан | 48,9 |
| | | % вып. | 107,77 |
| 24. | Доля транспортных средств с нормативным сроком эксплуатации, % | факт | 58,07 |
| | | план | 68 |
| | | % вып. | 85,4 |
| 25. | Объем перевозок во внешнеторговом обороте через пункты пропуска, млн тонн | факт | 1094,23 |
| | | план | 933,8 |
| | | % вып. | 117,18 |
| 26. | Объем контейнерных перевозок в транзитном направлении по территории Российской Федерации (железнодорожным и морским транспортом), млн ДФЭ | факт | 0,96 |
| | | план | 1,64 |
| | | % вып. | 58,73 |
| 27. | Объем перевалки грузов в морских портах, млн тонн | факт | 883,77 |
| | | план | 918 |
| | | % вып. | 96,27 |
| 28. | Общий объем грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта), млн тонн, в том числе: | факт | 7 731,97 |
| | | план | 7 437,2 |
| | | % вып. | 103,96 |
| 28.1. | Автомобильным транспортом, млн тонн | факт | 6 225,26 |
| | | план | 5 824,6 |
| | | % вып. | 106,88 |
| 28.2. | Железнодорожным транспортом, млн тонн | факт | 1 369,95 |
| | | план | 1 446,2 |
| | | % вып. | 94,73 |
| 28.3. | Внутренним водным транспортом, млн тонн | факт | 109,47 |
| | | план | 119,2 |
| | | % вып. | 91,84 |
| 29. | Производительность труда в транспортном комплексе к 2019 году, % | факт | 89,93 |
| | | план | 99,5 |
| | | % вып. | 90,38 |
| 30. | Количество пассажиров международного следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек | факт | 464,85 |
| | | план | 558 |
| | | % вып. | 83,31 |
| 31. | Количество пассажиров дальнего следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек | факт | 2 076,07 |
| | | план | 1601 |
| | | % вып. | 129,67 |
| 32. | Общий объем грузовых перевозок в пересчете на одного сотрудника грузового транспорта, тонн | факт | 6 259,28 |
| | | план | 2 145 |
| | | % вып. | 291,814 |

Оценка эффективности реализации Транспортной стратегии осуществлялась на основе ежегодного мониторинга достижения индикаторов, определенных в стратегии для каждой из целей, а представленные показатели обеспечены формами статистических наблюдений и данными из открытых источников.

По итогам 2023 года, 22 индикатора Транспортной стратегии достигли целевых значений, а 13 индикаторов не достигли.

Основными причинами не достижения целевых значений показателями Транспортной стратегии стали существенные изменения условий работы транспортного комплекса Российской Федерации в 2022 – 2023 годах после введения широкого спектра санкций со стороны «недружественных» государств стран. Изменившиеся условия работы не только транспортного комплекса, но и в целом

экономики Российской Федерации, привели к изменению потребностей населения и бизнеса в объемах и направлениях перевозок.

Сдерживающим фактором для достижения плановых значений индикаторов в части пассажирских перевозок авиационным транспортом в 2023 году явились санкционные ограничения, на полеты российских авиакомпаний в европейские и другие западные страны. Соответственно относительно плановых значений снизился показатель «Транспортная подвижность населения в дальнем сообщении» и «Авиационная подвижность населения».

Вышеописанные негативные факторы и недостижение плановых объемов пассажирских перевозок оказали влияние на индикатор «Количество пассажиров дальнего следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек» не позволив достичь индикатору планового значения.

Невыполнение планового значения индикатора «Объем контейнерных перевозок в транзитном направлении по территории Российской Федерации (железнодорожным и морским транспортом), млн ДФЭ» стало следствием продолжающегося действия ограничений со стороны стран Европейского союза, которые являлись ключевыми потребителями транзитных услуг, а также уход с российского рынка крупных иностранных операторов контейнерных перевозок.

Недостижение индикаторами Транспортной стратегии плановых значений показателей перевозки по видам транспорта и перевалки в морских портах связано прежде всего с более высокими темпами роста объемов перевозок, которые прогнозировались при разработке стратегии.

Сохраняющиеся секционные ограничения, переключение грузопотоков с Западного, на Восточное и Южное направление – объективно приводят к снижению спроса на услуги со стороны отраслей экономики и невозможности на отдельных направлениях в полном объеме удовлетворить спрос на перевозки.

В целом все индикаторы по грузовым перевозкам демонстрируют рост относительно уровня 2022 года. Однако индикаторы «Объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом», «Объем перевозок внутренним водным транспортом», «Объем перевалки в морских портах» не достигают плановых значений, при установлении которых не учитывались действия негативных факторов и предполагались более высокие темпы роста

Введенные ограничения на доступ к сервисным услугам и уход с российского рынка представительств иностранных производителей транспортных средств привело к недостижению планового значения индикатора «Доля транспортных средств с нормативным сроком эксплуатации». Для повышения его уровня требуется увеличение объемов предложения российской техники, а также выстраивание новых партнерских отношений с зарубежными производителями.

В целом по итогам 2023 года ключевые показатели, такие как объем перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборот демонстрируют стабильно положительную динамику, что говорит об успешной адаптации транспортного комплекса к новым условиям. Вместе с тем отдельные плановые значения показателей требуют уточнения с учётом изменения внешних условий функционирования транспортного комплекса, вызвавших изменения параметров спроса на транспортные услуги.

комплекса (выпуск работ, услуг; инвестиции)

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

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. При этом указанные сведения в том числе свидетельствуют об объеме выпуска продукции, валовой добавленной стоимости, произведенной определенной отраслью экономики за определенный период.

Таблица 5.2.1.

Данные по производству и отгрузке товаров и услуг за 2023 год

| ФСН Росстата П-1 «Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами (без НДС и акцизов)» | | | | |
|---|---|-------------------|-----------|-------------------|
| № | Наименование | Единица измерения | 2023 год | % к прошлому году |
| 1 | Объем работ и услуг, выполненных собственными силами организаций транспортного комплекса Российской Федерации | млрд рублей | 11 558,67 | 118,8 |
| 2 | По организациям железнодорожного транспорта, в том числе: | млрд рублей | 3 643,28 | 112,23 |
| 2.1 | грузовые перевозки | млрд рублей | 3 250,36 | 110,54 |
| 2.2 | междугородние и международные пассажирские перевозки | млрд рублей | 291,51 | 133,2 |
| 2.3 | пассажирское пригородное сообщение | млрд рублей | 101,41 | 116,78 |
| 3 | По организациям автомобильного транспорта | млрд рублей | 1 348,22 | 134,52 |
| 4 | По организациям электротранспорта | млрд рублей | 171,87 | 114,92 |
| 5 | По организациям морского транспорта | млрд рублей | 252,33 | 163,01 |
| 6 | По организациям внутреннего водного транспорта | млрд рублей | 133,06 | 115,47 |
| 7 | По организациям воздушного транспорта, в том числе: | млрд рублей | 1 557,16 | 119,57 |
| 7.1 | деятельность пассажирского воздушного транспорта | млрд рублей | 1 475,71 | 126,82 |
| 7.2 | деятельность грузового воздушного транспорта | млрд рублей | 81,45 | 58,75 |
| 8 | Вспомогательная транспортная деятельность | млрд рублей | 4 452 | 118,46 |
| 9 | По организациям, занимающимся строительством автомобильных дорог и автомагистралей, железных дорог, метро, мостов и тоннелей, портовых сооружений, гидротехнических сооружений, дноочистительными, дноуглубительными и берегоукрепительными работами, а также подводными работами, включая водолазные | млрд рублей | 1 569,09 | 112,85 |

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

В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2023 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 3 771,81 млрд рублей, что на 20,3 % выше, чем за 2022 год (в фактически действовавших ценах).

В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 161,69 млрд рублей общий объем инвестиций в основной

капитал организаций транспортного комплекса составил в 2023 году 3 933,51 млрд рублей (15,27 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Таблица 5.2.2.

Рост индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2023 год

| ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» | | |
|---|---|-------------------|
| № | Организации занимающиеся: | % к прошлому году |
| 1 | Деятельностью железнодорожного транспорта: междугородние и международные пассажирские перевозки | 54,5 |
| 2 | Перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении | 295 |
| 3 | Регулярными перевозками пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении | 11,7 |
| 4 | Регулярными перевозками пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении | 93,9 |
| 5 | Деятельностью легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем | 46,9 |
| 6 | Регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении | 138,4 |
| 7 | Регулярными перевозками пассажиров автобусами в международном сообщении | 543,6 |
| 8 | Специальными перевозками (для собственных нужд) автобусами | 41,5 |
| 9 | Перевозками пассажиров арендованными автобусами с водителем | 10,7 |
| 10 | Деятельностью автомобильного грузового транспорта и услугами по перевозкам | 46,1 |
| 11 | Деятельностью морского пассажирского транспорта | 2717,5 |
| 12 | Деятельностью морского грузового транспорта | 46,4 |
| 13 | Деятельностью внутреннего водного пассажирского транспорта | 175,7 |
| 14 | Деятельностью вспомогательной, связанной с железнодорожным транспортом | 5,7 |
| 15 | Деятельностью вспомогательной, связанной с морским транспортом | 74,6 |
| 16 | Деятельностью вспомогательной, связанной с внутренним водным транспортом | 66,6 |
| 17 | Деятельностью вспомогательной, связанной с воздушным транспортом | 6,9 |
| 18 | Транспортной обработкой грузов | 18,4 |
| 19 | Деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками | 4,8 |

Таблица 5.2.3.

Снижение индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2023 год

| ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» | | |
|---|---|-------------------|
| № | Организации занимающиеся: | % к прошлому году |
| 1 | Деятельностью железнодорожного транспорта: грузовые перевозки | 1,6 |
| 2 | Регулярными перевозками пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении | 23 |
| 3 | Перевозкой пассажиров метрополитеном | 5,2 |
| 4 | Перевозкой пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении по заказам, за исключением перевозки арендованными автобусами с водителем и по туристическим или экскурсионным маршрутам | 39,9 |
| 5 | Деятельностью внутреннего водного грузового транспорта | 12,5 |
| 6 | Деятельностью пассажирского воздушного транспорта | 32,7 |
| 7 | Деятельностью грузового воздушного транспорта | 3,3 |
| 8 | Деятельностью вспомогательной, связанной с автомобильным транспортом | 0,3 |

Доли инвестиций в основной капитал по видам транспорта представлены в таблицах 5.2.4 и 5.2.5.

Таблица 5.2.4.

Инвестиции на собственную перевозочную деятельность из общего объема инвестиций

в основной капитал транспортного комплекса в 2023 году

| № | Наименование | млрд рублей | Доля от общего объема инвестиций, % |
|---|-----------------------------|-------------|-------------------------------------|
| 1 | Железнодорожный транспорт | 865,98 | 22,96 |
| 2 | Морской транспорт | 35,18 | 0,93 |
| 3 | Внутренний водный транспорт | 11,67 | 0,31 |
| 4 | Автомобильный транспорт | 277,98 | 7,37 |
| 5 | Электротранспорт | 454,2 | 12,04 |
| 6 | Воздушный транспорт | 58,42 | 1,55 |

Таблица 5.2.5.

Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью, из общего объема инвестиций за 2023 год

| № | Наименование | млрд рублей | Доля от общего объема инвестиций, % |
|---|--|-------------|-------------------------------------|
| 1 | Организации, связанные с железнодорожным транспортом | 234,17 | 6,21 |
| 2 | Организации, связанные с автомобильным транспортом | 1267,73 | 33,61 |
| 3 | Организации, связанные с морским транспортом | 163,27 | 4,33 |
| 4 | Организации, связанные с внутренним водным транспортом | 19,64 | 0,52 |
| 5 | Организации, связанные с воздушным транспортом | 114,41 | 3,03 |
| 6 | Организации, связанные с транспортной обработкой грузов | 137,06 | 3,63 |
| 7 | Организации, связанные с деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками | 132,10 | 3,5 |

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 1 089,36 млрд рублей (56,21 %), а привлеченные – 848,79 млрд рублей, или 43,79 %, из них бюджетные средства составляют 67,59 %, или 573,72 млрд рублей.

Таблица 5.2.6.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение в 2023 году

| № | Сальдированный финансовый результат деятельности | Единицы измерения | Вес |
|-----|---|-------------------|-------|
| 1 | Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение, в том числе: | % | 29,6 |
| 1.1 | федерального бюджета | % | 26,11 |
| 1.2 | бюджетов субъектов Российской Федерации | % | 70,79 |

Таблица 5.2.7.

Распределение бюджетных средств по видам транспорта в 2023 году

| № | Наименование | Единица измерения | Финансирование |
|------|---|-------------------|----------------|
| 1 | Бюджетные средства по видам транспорта | | |
| 1.1 | регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении | млрд рублей | 27,95 |
| 1.2 | регулярные перевозки пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении | млрд рублей | 6,32 |
| 1.3 | регулярные перевозки пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении | млрд рублей | 2,73 |
| 1.4 | перевозка пассажиров метрополитеном | млрд рублей | 293,08 |
| 1.5 | регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении | млрд рублей | 0,4 |
| 1.6 | перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам | млрд рублей | 16,49 |
| 1.7 | автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам | млрд рублей | 0,35 |
| 1.8 | морской пассажирский транспорт | млрд рублей | 0,01 |
| 1.9 | внутренний водный пассажирский транспорт | млрд рублей | 0,22 |
| 1.10 | пассажирский воздушный транспорт | млрд рублей | 2,05 |
| 2 | Бюджетные средства на вспомогательную транспортную деятельность | | |
| 2.1 | автомобильный транспорт | млрд рублей | 205,93 |
| 2.2 | морской транспорт | млрд рублей | 9,58 |
| 2.3 | внутренний водный транспорт | млрд рублей | 3,52 |
| 2.4 | воздушный транспорт | млрд рублей | 5,09 |

Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил за 2023 год 1 364,44 млрд рублей. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 79,84 %.

Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 6,59 % от общего объема соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 11,34 %.

Таблица 5.2.8.

Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса за 2023 год

| № | Наименование | млрд рублей | Доля от общего объема инвестиций, % |
|-----|---|-------------|-------------------------------------|
| 1 | Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса, в том числе: | 275,08 | 14,19 |
| 1.1 | кредиты банков | 74,48 | 3,84 |
| 1.2 | заемные средства других организаций | 62,12 | 3,21 |
| 1.3 | прочие средства | 117,51 | 6,06 |
| 2 | Привлеченные внебюджетные средства по видам транспорта | | |
| 2.1 | железнодорожный транспорт | 28,60 | 1,48 |
| 2.2 | автомобильный транспорт | 41,57 | 2,14 |
| 2.3 | морской транспорт | 12,22 | 0,63 |
| 2.4 | внутренний водный транспорт | 1,08 | 0,06 |
| 2.5 | воздушный транспорт | 1,16 | 0,06 |

5.3

Показатели финансового состояния деятельности предприятий транспортного комплекса (прибыль/убыток, рентабельность отрасли/сектора)
 Достижение положительного финансового результата деятельности

предприятий транспортного комплекса является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешное выполнение целей Транспортной стратегии.

Показатели финансового состояния транспортного комплекса рассчитаны на основе данных формы Росстата П-3 «Сведения о финансовом состоянии организации» за 2023 год.

Таблица 5.3.

Сальдированный финансовый результат организаций
транспортного комплекса за 2023 год

| № | Организации транспортного комплекса | млрд рублей | Удельный вес прибыльных организаций, % | Кредиторская задолженность организаций, млрд рублей | в том числе просроченная, млрд рублей | Дебиторская задолженность, млрд рублей | в том числе просроченная, млрд рублей |
|---|---|-------------|--|---|---------------------------------------|--|---------------------------------------|
| 1 | Организации транспортного комплекса | 1 549,08 | 66,9 | 5 491,1 | 104,3 | 2 944,56 | 128,78 |
| 2 | в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций | 418,04 | 87,5 | 1 432,76 | 27,02 | 614,22 | 11,95 |
| 3 | в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта | 49,25 | 57,33 | 721,74 | 11,05 | 429,99 | 20,99 |
| 4 | в сфере морского транспорта | 91,45 | 49,15 | 239,78 | 18,66 | 92,71 | 4,55 |
| 5 | в сфере внутреннего водного транспорта | 38,94 | 75 | 72,88 | 0,09 | 45,62 | 0,72 |
| 6 | в сфере воздушного транспорта | 14,13 | 63,15 | 1 348,58 | 39,02 | 467,49 | 46,17 |
| 7 | занимающиеся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта | 937,27 | 69,3 | 1 675,36 | 8,46 | 1 294,53 | 44,4 |
| 8 | занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений | 186,86 | 74,16 | 2 080,73 | 22,33 | 1 516,62 | 51,55 |

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспортного комплекса за 2023 год увеличился на 470,8 млрд рублей и составил 1 549,08 млрд рублей. 2249 транспортных организаций получили прибыль, а 848 организаций имели убыток в 2023 году.

В целом уровень рентабельности проданных товаров, продукции, работ, услуг за 2023 год составил: 8,37 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг; 45,59 % к коммерческим и управленческим расходам; -5,29 % к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

По видам экономической деятельности можно наблюдать превышение кредиторской задолженности над дебиторской в среднем на 185,01 %. Такое соотношение создает предпосылки возникновения угрозы финансовой устойчивости организации. В особенно неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении; регулярными перевозками пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении и регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении, где просроченная кредиторская задолженность превышает просроченную дебиторскую задолженность в 230 раз, в 13 раз и в 9 раз соответственно.

Несмотря на существенное изменение условий работы в 2023 году организации транспортного комплекса Российской Федерации сохранили финансовую

устойчивость, а результаты их работы оказались выше первоначальных прогнозов. Важную роль в поддержании финансовой стабильности имели меры поддержки со стороны Правительства Российской Федерации и региональных органов власти.

**6. Данные об использованных бюджетных ассигнованиях
на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации,
обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии**

| № п/п | Содержание раздела |
|----------|--|
| 6.1. | <p>Финансирование транспортного комплекса за счет средств федерального бюджета в 2023 году осуществлялось на основании Федерального закона от 5 декабря 2022 г. № 466-ФЗ «О федеральном бюджете на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов» в соответствии с сводной бюджетной росписью и лимитами бюджетных обязательств.</p> <p>В 2023 году исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках структурных элементов ГП РТС, КПМИ, НП БКД, федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2030 года» и 18 государственных программ Российской Федерации, в том числе «Развитие здравоохранения», «Развитие образования», «Социальная поддержка граждан», «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Социально-экономическое развитие Калининградской области», «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия», «Информационное общество», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя» и других.</p> <p>За 2023 год кассовое исполнение всех проектов и мероприятий транспортного комплекса составило 99,7 % от предусмотренного объема бюджетных ассигнований.</p> <p>В результате выполнения в 2023 году федеральных проектов, входящих в состав КПМИ и НП БКД, индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2021 года составил 103,5 %.</p> <p>Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта в 2023 году составил 1 629,36 млрд рублей (кассовое исполнение 1 624,65 млрд рублей или 99,7 %), в том числе на ГП «РТС» 1 549,57 млрд рублей (кассовое исполнение – 1 546,26 млрд рублей, или 99,8 %), Федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Карелия» 380,6 млн рублей (кассовое исполнение – 380,6 млн рублей), а также реализацию иных функций федеральных органов исполнительной власти – 39,9 млн рублей (кассовое исполнение – 39,9 млн рублей).</p> <p>Из Фонда национального благосостояния, на реализацию транспортных проектов было направлено 523,68 млрд рублей.</p> <p>Капитальные вложения осуществлялись в 2023 году Минтранс России, подведомственными ему федеральной службой и федеральными агентствами в рамках 5 государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Развитие Калининградской области», «Развитие Республики Крым и г. Севастополя», «Научно-технологическое развитие», «Комплексное развитие сельских территорий», а также федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2023 года».</p> <p>Расходы на научно-исследовательские и опытно конструкторские работы осуществлялись в 2023 году Минтранс России, подведомственным ему федеральной службой и федеральными агентствами в рамках 3 государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Научно-технологическое развитие», «Космическая деятельность России».</p> |

| |
|--|
| <p>Бюджетные ассигнования, направленные в 2023 году на капитальные вложения, составили 397,86 млрд рублей (кассовое исполнение – 391,43 млрд рублей, или 98,4%), а на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 1,10 млрд рублей (кассовое исполнение – 1,07 млрд рублей, или 97,7%).</p> |
|--|

7. Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии

| № п/п | Содержание раздела |
|-------|---|
| 7.1. | <p>Объем внебюджетных инвестиций (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, составил в 2023 году 1 364,44 млрд рублей. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 1 089,36 млрд рублей (79,84 %) в общем объеме внебюджетных средств, в том числе по организациям: железнодорожного транспорта – 239,09 млрд рублей, автомобильного и городского пассажирского транспорта – 228,78 млрд рублей, водного транспорта 34,95 млрд рублей, воздушного транспорта – 55,6 млрд рублей, других организаций («деятельность транспортная вспомогательная», «транспортное строительство», «деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта» и другие) – 635,75 млрд рублей.</p> <p>Привлеченные внебюджетные инвестиции в рамках основного капитала по организациям транспортного комплекса составили 275,08 млрд рублей (или 20,16 % в общем объеме внебюджетных средств), в том числе 74,48 млрд рублей – кредиты банков, 62,12 млрд рублей – заемные средства других организаций; 117,51 млрд рублей – прочие средства.</p> <p>Объем привлеченного внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства, в рамках реализации Транспортной стратегии составил 1 056,15 млрд рублей, а из источников финансирования инвестиций в основной капитал по организациям транспортного комплекса, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, – 1 364,44 млрд рублей.</p> |