

ДОКЛАД

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

Отчетный период: 2024 год

Москва
2025 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) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: 2024 год

2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p><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 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» и Указе Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». 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 политики в области транспорта на 2024 год определены в Плане деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2019 – 2024 годы и Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации</p>

на 2024 год.

Основными инструментами реализации государственной политики в области транспорта в 2024 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 2024 году

Несмотря на то, что в последние годы транспортная отрасль сталкивается с значительными изменениями и преобразованиями, вызванными различными факторами, такими как технологические инновации, экологические требования и изменения в потребительских предпочтениях, в 2024 году транспортный комплекс сумел продемонстрировать положительные результаты.

Развитие внутреннего производства, обусловленное необходимостью замещения импорта в условиях санкционного давления и введенных торговых ограничений, способствовало увеличению спроса на отечественную продукцию. Это, в свою очередь, стало стимулом для роста объемов внутренних грузоперевозок, обеспечивающих транспортировку товаров между различными регионами страны. Таким образом, санкции и ограничения, направленные против экономики, привели к активизации внутренней производственной деятельности и развитию логистической инфраструктуры.

Увеличение интереса граждан к внутреннему туризму, наряду с ускоренными темпами обновления пассажирского парка транспортных средств и активного развития транспортной инфраструктуры (строительство новых дорог, мостов, вокзалов и аэропортов), оказали положительное влияние на общий рост объема пассажирских перевозок.

Показатели работы транспортного комплекса в 2024 году свидетельствуют о способности отрасли адаптироваться к новым условиям и эффективно реагировать на вызовы современности.

По уточненным данным Росстата, объем перевозок грузов по транспортному комплексу в 2024 году составил 8,49 млрд тонн (106,12 % к уровню предыдущего года), объем грузооборота по транспортному комплексу в 2024 году сократился на 0,8 млрд т-км (97,53 %) по сравнению с 2023 годом и составил 3,05 трлн т-км.

Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования и городском электрическом транспорте в 2024 году по сравнению с 2023 годом вырос на 3,10 % и составил 15,44 млрд человек, пассажирооборот транспорта общего пользования и городского электрического транспорта в 2024 году увеличился на 6,07 % по сравнению с 2023 годом и составил 576,35 млрд пасс.-км.

Подробное описание ключевых показателей работы транспортного комплекса за 2024 год приведено в таблице 2.1.

Таблица 2.1.

Ключевые показатели работы транспортного комплекса за 2024 год

№	Показатель	ед. измерения	2023 год	2024 год	% к 2023 году
1	Объем перевозок грузов по транспортному комплексу, в т.ч.	млрд тонн	8,00	8,49	↑ 106,12
2	железнодорожный транспорт	млрд тонн	1,37	1,31	↓ 95,97
3	воздушный транспорт	млн тонн	0,47	0,49	↑ 104,70
4	внутренний водный транспорт**	млн тонн	109,32	105,42	↓ 96,43
5	морской транспорт**	млн тонн	33,22	31,90	↓ 96,03
6	автомобильный транспорт	млрд тонн	6,49	7,04	↑ 108,47
7	Грузооборот по транспортному комплексу, в т.ч.	трлн т-км	3,13	3,05	↓ 97,53
8	железнодорожный транспорт	трлн т-км	2,64	2,53	↓ 95,83

9	воздушный транспорт	млрд т-км	1,72	1,91	↑ 111,00
10	внутренний водный транспорт	млрд т-км	56,57	56,45	↓ 99,79
11	морской транспорт**	млрд т-км	69,15	75,85	↑ 109,69
12	автомобильный транспорт	млрд т-км	362,19	388,27	↑ 107,20
13	Грузооборот морских портов России, в т.ч.	млн тонн	884,14	863,80	↓ 97,70
14	сухогрузов	млн тонн	446,92	442,51	↓ 99,01
15	наливных грузов	млн тонн	437,22	421,29	↓ 96,36
16	Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах, в т.ч.	млн тонн	125,96	114,86	↓ 91,19
17	сухогрузов	млн тонн	121,01	110,91	↓ 91,65
18	наливных грузов	млн тонн	4,95	3,95	↓ 79,80
19	Отправлено морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, в т.ч.	млн тонн	9,57	9,25	↓ 96,66
20	сухогрузов	млн тонн	5,19	4,84	↓ 93,26
21	наливных грузов	млн тонн	4,38	4,41	↑ 100,68
22	Объем доставки грузов внутренним водным транспортом по отправлению в районы Крайнего Севера, в т.ч.	млн тонн	16,18	17,02	↑ 105,19
23	сухогрузов	млн тонн	13,56	14,31	↑ 105,53
24	наливных грузов	млн тонн	1,62	1,49	↓ 91,98
25	лесных грузов в плотках	млн тонн	1,00	1,22	↑ 122,00
26	Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути, в т.ч.	млн тонн	36,26	37,89	↑ 104,50
27	транзитные грузы	млн тонн	2,15	3,11	↑ 144,65
28	через порты и пункты акватории Северного морского пути	млн тонн	34,11	34,78	↑ 101,96
29	Суммарная мощность морских портов в акватории Северного морского пути	млн тонн	40,47	47,73	↑ 117,94
30	Экспорт транспортных услуг транспортным комплексом	млрд долларов США	12,01	11,83	↓ 98,50
31	Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом	тыс. ДФЭ	852,90	1 299,89	↑ 152,41
32	Объем перевозок грузов в контейнерах, в т.ч.	тыс. тонн	98 285,03	107 619,82	↑ 109,50
33	железнодорожным транспортом	тыс. тонн	81 824,72	89 066,59	↑ 108,85
34	внутренним водным транспортом	тыс. тонн	277,70	283,20	↑ 101,98
35	морским транспортом	тыс. тонн	3 612,5	3 473,70	↓ 96,16
36	автомобильным транспортом (из общего кол-ва грузов, перевезенных на коммерческой основе)	тыс. тонн	12 570,11	14 796,33	↑ 117,71
37	Количество морских судов Российской Федерации, в т.ч. по возрасту:	ед	3 195	3 291	↑ 103,00
38	0-5 лет	ед	281	300	↑ 106,67
39	6-10 лет	ед	276	215	↓ 77,90
40	11-15 лет	ед	192	269	↑ 140,10
41	16-20 лет	ед	227	270	↑ 118,94
42	21-25 лет	ед	220	227	↑ 103,18
43	26-30 лет	ед	292	255	↓ 87,33
44	более 30	ед	1 707	1 755	↑ 102,81
45	Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ	ед	15 347	15 138	↓ 98,64
46	Мощность морских портовых комплексов, в т.ч.:	млн. тонн	1 368,43	1 401,23	↑ 102,40
47	фактически использованная	млн. тонн	880,74	881,84	↑ 100,12
48	Мощность речных портовых комплексов, в т.ч.:	тыс. тонн	152 692,90	150 918,00	↓ 98,84
49	фактически использованная	тыс. тонн	58 582,80	54 685,20	↓ 93,35
50	Обслуживание пассажиров в аэропортах России	млн человек	205,98	216,42	↑ 105,07
51	Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования, в т.ч.	млрд человек	10,11	10,37	↑ 102,54
52	железнодорожным транспортом, в т.ч.	млрд человек	1,20*	1,28*	↑ 106,67
53	в пригородном сообщении	млрд человек	1,08*	1,16*	↑ 107,41
54	внутренним водным транспортом**	млн человек	10,61	12,09	↑ 113,95
55	морским транспортом**	млн человек	2,74	1,56	↓ 56,93
56	автомобильным (автобусным) транспортом	млрд человек	8,79	8,96	↑ 101,93
57	воздушным транспортом, в т.ч.	млн человек	105,44	111,65	↑ 105,88
58	на внутренних воздушных линиях	млн человек	82,99	84,69	↑ 102,05
59	Пассажирооборот на транспорте общего пользования, в т.ч.	млрд пасс.-км	495,40	526,57	↑ 106,29
60	железнодорожного транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	136,78*	144,28*	↑ 105,48
61	в пригородном сообщении	млрд пасс.-км	33,16*	35,22*	↑ 106,21
62	внутреннего водного транспорта	млрд пасс.-км	0,68	0,73	↑ 107,35

63	морского транспорта	млрд пасс.-км	0,04	0,03	↓ 75,00
64	автомобильного (автобусного) транспорта	млрд пасс.-км	93,20	95,29	↑ 102,24
65	воздушного транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	264,70	286,24	↑ 108,14
66	на внутренних воздушных линиях	млрд пасс.-км	181,50	184,82	↑ 101,83
67	Объем перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, в т.ч.	млрд человек	4,87	5,08	↑ 104,27
68	метрополитеном	млрд человек	3,02	3,15	↑ 104,30
69	трамвайным транспортом	млн человек	993,54	1 031,95	↑ 103,87
70	троллейбусным транспортом	млн человек	856,92	896,43	↑ 104,61
71	Пассажирооборот городского электрического транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	47,98	49,78	↑ 103,75
72	метрополитена	млрд пасс.-км	41,63	43,03	↑ 103,36
73	трамвайного транспорта	млрд пасс.-км	3,09	3,20	↑ 103,56
74	троллейбусного транспорта	млрд пасс.-км	3,26	3,55	↑ 108,90
75	Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта (период с начала года к соответствующему периоду предыдущего года)	%	113,58	114,94	↑ 101,20
76	автомобильный транспорт	%	110,50	112,27	↑ 101,60
77	городской электрический транспорт, в т.ч.	%	109,93	110,26	↑ 100,30
78	проезд в трамвае, поездка	%	109,66	110,01	↑ 100,32
79	проезд в троллейбусе, поездка	%	110,57	110,10	↓ 99,57
80	проезд в метро, поездка	%	109,99	110,46	↑ 100,43
81	железнодорожный транспорт, в т.ч.	%	116,31	115,64	↓ 99,42
82	на перевозку пассажиров поездами дальнего следования	%	117,37	116,52	↓ 99,28
83	на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, поездка	%	108,46	110,31	↑ 101,71
84	Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) (к соответствующему периоду предыдущего года)	%	110,52	121,23	↑ 109,69
85	автомобильный транспорт	%	107,75	118,97	↑ 110,41
86	железнодорожный транспорт	%	116,02	111,01	↓ 95,68
87	морской транспорт	%	119,80	110,59	↓ 92,31
88	внутренний водный транспорт	%	115,88	109,36	↓ 94,37
89	воздушный транспорт	%	106,21	113,95	↑ 107,29
90	Производительность труда работников транспортного комплекса (% к 2021 году)	%	108,80	110,80	↑ 101,84
91	Реальная заработная плата работников транспортного комплекса (% к 2021 году)	%	107,80	119,00	↑ 110,39
92	Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса	млн человек	1,93	1,93	↑ 100,00
93	Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2024 году по Министерству транспорта Российской Федерации как субъекту бюджетного планирования, в т.ч.	трлн рублей	1,62	1,87	↑ 115,43
94	ГП РТС	трлн рублей	1,55	1,70	↑ 109,68

* - По данным ОАО «РЖД»

** - По данным Росморречфлота.

Анализ достигнутых в 2024 году значений индикаторов Транспортной стратегии

Индикаторы достижения целей Транспортной стратегии и их значения приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

Индикаторная система отражает выполнение каждой из четырех целей Транспортной стратегии путем достижения запланированных значений ключевых и вспомогательных индикаторов по двум сценариям развития: базовому и консервативному.

Оценка степени достижения целевых показателей индикаторов Транспортной стратегии осуществлялась согласно консервативному сценарию ввиду наличия воздействия внешних факторов, влияющих на функционирование транспортного комплекса, которые по объективным обстоятельствам не могли быть учтены в процессе разработки Транспортной стратегии.

Механизмы реализации, установленные в разделе XI Транспортной стратегии, предполагают формирование системы цифрового мониторинга и управления выполнением Транспортной стратегии.

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

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 1, характеризуются следующими результатами.

Реализации задачи «Повышение межрегиональной транспортной доступности территорий Российской Федерации для перевозок пассажиров и грузов» в 2024 году способствовала организация пассажирских автомобильных перевозок, включая прямые комбинированные маршруты, охватывающие девять регионов Российской Федерации. Общее количество организованных маршрутов составило 46 единиц.

Использование мультимодальных схем предоставило возможность пассажирам заранее спланировать поездку и вовремя прибыть в пункт назначения комфортабельными рейсовыми автобусами. Важное значение имело также привлечение надежных и сертифицированных компаний-перевозчиков, обеспечивающих безопасность путешествий.

Кроме того, внедрение подобного вида перевозок помогло существенно улучшить доступность удаленных курортных зон, куда сложно добраться авиатранспортом или поездом, за счет грамотного взаимодействия различных видов транспорта и удобства пересадочных узлов. Таким образом, удалось повысить общую транспортную подвижность населения путем организации качественных и доступных услуг передвижения.

Программы субсидирования федеральных казенных предприятий, управляющих аэропортами в районах Крайнего Севера и Арктической зоны, для обеспечения доступности перевозок и сохранения круглогодичного транспортного сообщения в удаленных населенных пунктах способствуют решению задачи «Обеспечение транспортной доступности удаленных территорий». На реализацию программы субсидирования в 2024 году было предусмотрено 4 133,22 млн руб. Эти средства были направлены на поддержку различных проектов и инициатив в рамках указанной программы. По итогам 2024 года выделенные средства субсидии были полностью освоены, что свидетельствует о успешной реализации всех запланированных мероприятий.

Решение задачи «Повышение транспортной доступности и связности транспортных систем в городских агломерациях» в 2024 году сопровождалось увеличением числа маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в прямом смешанном (комбинированном) сообщении до тридцати пяти единиц.

Так, было установлено 1,5 тыс. межрегиональных маршрутов, 64 остановочных пункта, проведена работа по исключению из реестра недобросовестных перевозчиков, фактически не осуществляющих рейсы. По новым территориям установлено 730 межрегиональных маршрутов, 17 остановочных пунктов.

Реализуемые мероприятия положительно сказываются на расширении сети межрегиональных автобусных маршрутов, включающих комбинированное сообщение — маршруты, где пассажиры осуществляют поездку с использованием различных видов транспорта (например, железнодорожного и автомобильного), включая пересадки между ними.

Достижению задачи «Повышение транспортной доступности Российской Федерации для глобальных рынков» способствует развитие Северного морского пути, представляющее собой стратегически важное направление, которое открывает уникальные экономические и геополитические преимущества. Совершенствование инфраструктурных решений, рост грузопотоков и поддержка

со стороны государства делают Северный морской путь одним из перспективнейших направлений мировой логистики.

В течение 2024 года были достигнуты важные успехи в развитии Северного морского пути. Увеличился объем перевозок благодаря росту числа разрешений на плавание и улучшению условий эксплуатации маршрутов.

Реализация мероприятий федерального проекта «Развитие Северного морского пути» интегрирована в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденный Правительством Российской Федерации. Данный проект включает масштабные инвестиции в инфраструктуру и обеспечение бесперебойности судоходства.

Одним из ключевых проектов является закладка универсального атомного ледокола «Ленинград», которая состоялась в январе 2024 года на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Этот корабль станет частью серии атомных ледоколов проекта 22220, включающей пять серийных и один головной атомный ледокол «Арктика». Проект позволяет обеспечивать проход крупных судов в условиях сложных климатических условий Арктики, открывая новые возможности для судоходства круглый год.

Реализация задачи «Приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями и обеспечение ее долговременной устойчивости, включая обеспечение ее защищенности от воздействия изменений климата» достигалась в том числе благодаря проведению ряда мероприятий, направленных на развитие региональных аэропортов, инфраструктур морского и речного транспорта.

В 2024 году были проведены работы по модернизации существующих объектов авиационной инфраструктуры, улучшению технического оснащения аэропортов, внедрению современных технологий управления воздушным движением и обеспечению безопасности полётов.

Проведение мероприятий по обновлению портовых сооружений, строительству новых терминалов, углублению акваторий и развитию логистической сети морских перевозок также способствовало повышению экологической безопасности и эффективности эксплуатации судов.

Улучшению условий навигации на внутренних водных путях способствовали модернизация причалов и гидротехнических сооружений, а также внедрение современных систем мониторинга состояния водных артерий.

В отчетном году обеспечен ввод в эксплуатацию после реконструкции (строительства) 2 взлетно-посадочных полос и 4 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры и 3 объекта инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Реализованные мероприятия позволят обеспечить долгосрочную устойчивость транспортной системы, а также её адаптацию к изменениям климатических условий, что является важным фактором устойчивого развития экономики и повышения качества жизни населения.

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

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 2, характеризуются следующими результатами.

В условиях роста спроса на пассажирские перевозки создаются дополнительные возможности для улучшения инфраструктуры и обслуживания пассажиров, в результате чего увеличивается количество доступных маршрутов и рейсов, что позволяет сократить время в пути от начальной точки (дома пассажира) до конечной (места назначения). Таким образом, данная инициатива способствует

решению задачи «Сокращение времени в пути «от двери до двери» для пассажиров».

Система поддержки обновления парков общественного транспорта играет важную роль в решении указанной задачи, повышая качество и эффективность транспортных услуг.

В ходе реализации мероприятий, направленных на реновацию парков общественного транспорта, поставка общественного транспорта в 2024 году достигла рекордного уровня, составив 7 713 транспортных средств.

В 2024 году была завершена программа поставки автобусов за счет ФНБ (44 млрд руб.), при плане в 4 130 автобусов (2023 – 2024 годы) поставлено 4 453. На сельские маршруты и в малые города (3,4 тыс. маршрутов) вышло более 3,7 тыс. автобусов.

Существенно увеличили темпы реализации трамвайных концессий, в результате чего увеличен объем строительства путей – 120 км против 62 км в прошлом году, а также увеличена поставка трамваев почти в 2,5 раза в сравнении с прошлым годом – 230 единиц против 96 в прошлом году;

184 новых трамвая вышли на маршруты, по обновленным путям открыто трамвайное движение в 5 регионах: Курске, Перми, Краснодаре, Нижнем Новгороде, скоростной линии в Волгограде;

Решению задачи «Создание доступной и комфортной среды для пассажиров и туристов на всех этапах путешествия» способствовал комплекс мероприятий, направленных на повышение уровня удобства и безопасности передвижения для всех категорий пользователей транспортных услуг. Ряд задач был направлен на разработку доступной и эргономичной инфраструктуры для всех категорий пассажиров, включая лиц с ограниченными возможностями здоровья, на объектах железнодорожного транспорта.

Реализация мероприятий позволила увеличить число специализированных вагонов, оборудованных необходимыми средствами для комфортного передвижения и пользования услугами железнодорожного транспорта людьми с особыми потребностями. Кроме того, мероприятия включали адаптацию электронных билетов, чтобы сделать процесс покупки и использования билетов более удобным и доступным для маломобильных групп населения.

Так, в 2024 году в части повышения показателей доступности для инвалидов на железнодорожном транспорте за 2024 год количество поездов дальнего следования с купе для инвалидов составило 1 177 вагонов или 94 % от вагонов, предназначенных для перевозки инвалидов, в том числе 161 вагон с четырехместным купе для инвалидов, позволяющий одновременно совершать поездки двум инвалидам, использующим кресла-коляски, и двум сопровождающим их лицам, а также 1 вагон с четырьмя купе для инвалидов. На специализированные места для маломобильных граждан реализовано более 214 тыс. электронных проездных билетов, что на 53 % выше уровня 2023 года (140 тыс. электронных проездных билетов).

Проведенные мероприятия направленные на развитие сети мультимодальных перевозок различными видами транспорта, позволили обеспечить «бесшовность» перевозки от места отправления до места назначения.

В отчетном году проведены исследования и реализованы мероприятия по оптимизации пассажирских транспортных потоков автомобильным транспортом, включая организацию мультимодальных (смешанных) перевозок в девяти субъектах Российской Федерации. В рамках данного проекта были организованы 51 маршрут, среди которых пять маршрутов соединяли территорию Российской Федерации с Республикой Абхазией. Общий объем пассажиропотока составил свыше 15 тыс. человек. Благодаря внедрению системы мультимодальных перевозок пассажиры получили возможность заблаговременно планировать свои маршруты

и с комфортом достигать конечных пунктов следования посредством специально оборудованных автобусов.

На основании итоговых данных за 2024 год было организовано 1 500 межрегиональных маршрутов и 64 остановочных пункта, включая установку 730 новых межрегиональных маршрутов и 17 остановочных пунктов на вновь присоединенных территориях.

Также для повышения транспортной доступности и улучшения качества обслуживания как местных жителей, так и приезжающих туристов в популярные туристические места были разработаны и подписаны соглашения о сотрудничестве в области развития мультимодальных пассажирских перевозок, включая прямые комбинированные маршруты различными видами транспорта, с Администрацией Томской области и АО «Курорт Белокуриха». В настоящий момент рассматривается возможность организации мультимодальных перевозок пассажиров в Алтайском крае, Республике Алтай, Томской и Иркутской областях.

Успешная реализация программы «План внедрения новых инфраструктурных элементов в 2024 году в рамках Центрального транспортного узла» способствовала обеспечению решения задачи «Улучшение качества узлового пассажирского инфраструктурного комплекса и обеспечение соответствия объектов предъявляемым требованиям к качеству».

В ходе выполнения данной программы в границах Центрального транспортного узла был осуществлен ввод во временную эксплуатацию семи объектов железнодорожной инфраструктуры.

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

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 3, характеризуются следующими результатами.

Достижение положительных результатов в ходе решения задачи «Повышение скорости, надежности и полноты услуг по осуществлению грузовых перевозок, в том числе мультимодальных, транзитных» в 2024 году стало возможным благодаря реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение пропускной способности ключевых железнодорожных направлений. В частности, показатель провозной способности Восточного полигона был увеличен до уровня 180 млн тонн грузов в год. Параллельно были достигнуты следующие показатели провозной способности подъездных путей к крупным транспортным узлам: на участках подходов к морским терминалам Азово-Черноморского бассейна – 125,1 млн тонн, а на территориях подходов к морским портам Северо-Западного бассейна – 145,6 млн тонн.

Кроме того, в течение 2024 года активно продолжалась реализация различных крупных инвестиционных проектов, направленных на строительство новых объектов инфраструктуры водного транспорта, реконструкцию существующих гидроузлов и повышение уровня технического состояния судоходных каналов, входящих в состав единой глубоководной транспортной сети, охватывающей европейскую территорию Российской Федерации, регионы Сибири и Дальнего востока. В рамках данной программы были проведены масштабные работы по модернизации и техническому перевооружению основных элементов инфраструктуры внутреннего водного пути. Это позволило значительно повысить пропускную способность ключевых воднотранспортных артерий, улучшить условия безопасного судоходства и расширить возможности для транспортировки грузов внутренним водным транспортом.

В ходе решения задачи «Ускоренное развитие участков международных транспортных коридоров, проходящих через Россию» в течение 2024 года

выполнялись мероприятия по улучшению инфраструктуры пассажирских зон автодорожных пропускных пунктов, введены в работу стационарные комплексы инспекции и досмотра транспорта.

Кроме того, пункты были оснащены устройствами принудительного торможения автомобилей и аппаратурой весового и габаритного контроля.

С целью повышения качества обслуживания и усиленного надзора над действиями привлеченных компаний введена автоматизированная система учёта выполнения работ (АСУР).

Также организована оперативная обратная связь сотрудников государственных контрольных органов и лиц, пересекающих российскую границу, чтобы оперативно устранять выявленные недостатки.

В 2024 году начала действовать система резервирования даты и времени проезда грузовых транспортных средств к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации (далее соответственно – система резервирования, пункты пропуска), подключённая к Государственной информационной системе электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

Создана и успешно функционирует система информирования водителей «Время в пути», позволяющая пользователям в онлайн-режиме узнавать время прибытия к конкретному пункту пропуска и планировать маршрут наиболее эффективно.

Осуществлялись меры технического переоснащения пунктов пропуска и подготовительные инженерные изыскания.

Итоги проделанной работы свидетельствуют о росте доли функционирующих пунктов пропуска, инфраструктура которых находится в нормативном состоянии, до 66 % (по сравнению с 61 % годом ранее)".

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

2024 год стал значимым этапом в развитии транспортной отрасли благодаря активным процессам цифровизации. Этот период характеризуется масштабным внедрением передовых технологических решений, направленных на повышение эффективности работы транспортной системы.

Одним из ключевых направлений стало внедрение высокоавтономных технологий, особенно заметное на автомобильных дорогах, железнодорожных магистралях и водных путях. Эти технологии позволяют значительно повысить безопасность движения, оптимизировать логистические процессы и сократить затраты на эксплуатацию транспорта.

Важную роль в процессе цифровизации играет внедрение электронного документооборота. Переход от бумажных документов к цифровым форматам позволяет ускорить обработку данных, снизить вероятность ошибок и улучшить взаимодействие между различными участниками транспортного процесса.

Кроме того, значительные усилия были направлены на разработку и интеграцию цифровых решений для пассажирских перевозок. Это включает в себя создание удобных мобильных приложений для планирования маршрутов, покупки билетов, отслеживания перемещений и многое другое. Такие решения делают поездки комфортнее и доступнее для пассажиров.

Для достижения Цели 4 «Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий» определены задачи:

- «Цифровизация пассажирских перевозок»;
- «Цифровизация грузовых перевозок»;
- «Цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств»;
- «Цифровизация управления транспортным комплексом»;
- «Повышение уровня технологического развития и декарбонизация

транспортного комплекса».

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 4, характеризуются следующими результатами.

В контексте выполнения задачи «Цифровизация пассажирских перевозок», развитие автономных городских и железнодорожных транспортных систем значительно ускорилось, благодаря началу эксплуатации первого беспилотного трамвая в городской среде и запуск автономного поезда «Ласточка». Трамвай, функционирующий в беспилотном режиме, успешно преодолел расстояние свыше 3,7 тыс. км. Важной демонстрацией развития беспилотного транспорта на железной дороге стал успешный запуск поезда «Ласточка». В ходе эксплуатации этот поезд, двигаясь в беспилотном режиме, перевез пассажиров и прошел более 60 тыс. км.

В 2024 году продолжилось развитие Федеральной государственной информационной системы «Такси» (ФГИС «Такси»). В течение 2024 года в рамках дальнейшего совершенствования ФГИС «Такси» были реализованы задачи по интеграции с различными государственными и федеральными информационными системами. Кроме того, была выполнена интеграция с Национальным союзом страховщиков ответственности в части получения данных об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. Эта работа проводилась в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2022 г № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

В рамках решения задачи «Цифровизация грузовых перевозок» в 2024 году парк беспилотных грузовых автомобилей был увеличен на 46 единиц. Из общего числа добавленных транспортных средств используется 55 грузовиков. Эти грузовики распределены следующим образом: 24 единицы произведены ПАО «КАМАЗ», а остальные 31 единица – ООО «Автотех».

Общий объём перевозок высокоавтоматизированными транспортными средствами четвёртого уровня автономности на автомагистрали М-11 «Нева» составил 390,3 тыс. м³ груза, что в четыре раза превышает показатель предыдущего года – 93,6 тыс. м³.

Объём коммерческого грузооборота с применением высокоавтоматизированных транспортных средств на магистрали М-11 «Нева» достиг отметки в 242,4 млн м³/км, что также демонстрирует четырёхкратное увеличение относительно показателей 2023 года – 57,09 млн м³/км.

Протяжённость пробега высокоавтоматизированных транспортных средств на трассе М-11 «Нева» составила 3,1 млн км, что вдвое превосходит результаты 2023 года – 1,6 млн км.

В 2024 году развитие автономного судовождения достигло значительного прогресса благодаря запуску в эксплуатацию двух автономных паромов — «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», которые начали обслуживать социально значимую морскую линию между Усть-Лугой и Балтийском (Калининград). Эти паромы сыграли важную роль в перевозке грузов, обеспечив транспортировку более 1,6 млн тонн различных товаров. Помимо улучшения логистических операций, эксплуатация этих паромов способствовала подготовке 43 квалифицированных специалистов в области автономного судовождения, что является важным вкладом в развитие кадрового потенциала отрасли.

Значительную роль в решении задачи «Цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств» играет интегрированная система пропуска

через государственную границу Российской Федерации.

На государственной границе с Республикой Азербайджан на многостороннем автомобильном пункте пропуска (МАПП) Тагиркент-Казмалар была реализована и апробирована инновационная цифровая платформа, представляющая собой виртуальную модель реального объекта (цифровой двойник).

В рамках реализации проекта на АПП были установлены 55 интеллектуальных комплексов видеофиксации и интегрированы 9 программно-аппаратных комплексов объективного контроля: радиационного, весогабаритного, портального инспекционно-досмотрового комплекса и систем досмотра днища автомобиля.

Система собирает данные о движении и контролирует транспортные средства на пункте пропуска, фиксируя различную информацию (включая номера, тип и марку ТС, время проверок, фото проезда, рентгенограммы, фотографии днища, весогабаритные и радиационные характеристики). Эти данные сохраняются в технологической карте проезда ТС и предоставляются сотрудникам контролирующих органов для оптимизации проверок.

В ходе реализации задачи «Цифровизация управления транспортным комплексом» получила развитие Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), которая зафиксировала поступление более 8,2 млн единиц документации в течение 2024 года. Данные в систему поступают от двенадцати операторов информационных систем электронных перевозочных документов (ИС ЭПД), представляющих восемьдесят три региона Российской Федерации, обеспечивая формирование более двухсот тысяч документов каждую неделю. В осенний период 2024 года государственное унитарное предприятие «Мосгортранс» завершило полный переход на использование электронных путевых листов. В 2024 году оформлен и передан в тестовой среде ГИС ЭПД первый электронный морской перевозочный документ (электронный коносамент). Реализованы три пилотных проекта: мультимодальные транспортные операции с участием открытого акционерного общества «Российские железные дороги», транспортировка алкогольной продукции (система ЕГАИС), а также интермодальная автомобильно-морская перевозка грузов (в сотрудничестве с транспортной группой FESCO).

В 2024 году были проведены улучшения системы ЕГИС ОТБ, включая сбор расширенных персональных данных пассажиров в формате PNR-записей. Это увеличило эффективность работы ФСБ и МВД России. За этот период было обработано около 1,5 млрд записей о пассажирских перевозках (+20 % по сравнению с предыдущим годом). Благодаря данным из ЕГИС ОТБ удалось задержать 510 человек в розыске в Центральном федеральном округе, среди которых 356 находились в федеральном розыске и 154 — в международном.

Также была проведена работа по цифровизации предоставления государственных услуг в области транспортной безопасности. Были разработаны и размещены на портале Госуслуги обновленные формы заявлений для четырех видов разрешительной деятельности для четырех подведомственных Минтрансу России агентств, охватывающих всего 16 государственных услуг.

С помощью ЕГИС ОТБ в течение 2024 года было обработано 87 тыс. заявлений на получение государственных услуг, из которых 21,6 тыс. поступили через Единую систему идентификации и аутентификации (ЕСИА). По сравнению с 2023 годом количество заявлений, подаваемых через ЕСИА, увеличилось в четыре раза.

Реализации задачи «Повышение уровня технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса» в том числе способствует развитию беспилотных авиационных систем.

Согласно данным государственного реестра, по состоянию на конец 2024 года зарегистрировано 119 тыс. беспилотных воздушных судов (БВС) с массой

от 0,15 до 30 кг и 408 БВС массой свыше 30 кг. За отчетный период было осуществлено более 148 тыс. полетов БВС.

В 2024 году были разработаны концептуальные предложения «Цифрового бесшовного неба России», которые формируют единую информационную архитектуру цифрового воздушного и космического пространства.

Итоги выполнения мероприятий по базовым задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, оказывающих влияние на осуществление всех поставленных целей, характеризуются следующими результатами.

В целях решения задачи «Обеспечение национальных интересов Российской Федерации при осуществлении государственной политики с целью развития транспортной отрасли» продолжается активное использование российскими транспортными компаниями механизма перегрузки груза и замены прицепов иностранных автомобилей на пограничных терминалах. Указанный механизм поддерживается Указом Президента Российской Федерации от 29 сентября 2022 г. № 681 и Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728. Данная мера обеспечила возможность российским транспортным компаниям осуществлять международные автомобильные грузоперевозки между Россией и странами Европейского союза (в пределах участков маршрутов, проходящих через территорию России), сохраняя таким образом действующие логистические цепи экспорта и импорта, поддерживающие промышленность, сельское хозяйство и другие отрасли экономики страны.

Внедрение системы резервирования в наиболее загруженном пункте пропуска на границе с Китаем – МАПП Забайкальск, позволяющей упорядочить движение через государственную границу Российской Федерации и устранить скопление грузовых транспортных средств на подъезде к пункту пропуска, а также изменение схемы функционирования системы резервирования на МАПП Чернышевское на российско-литовском участке государственной границы, позволяющее выделять отдельные места для грузовых транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся грузы, также способствуют достижению описываемой задачи.

В рамках решения задачи «Снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и климат в соответствии с принципами устойчивого развития» в 2024 году осуществляется комплекс мероприятий, включающих в себя меры по ускоренной адаптации транспортных средств и технических устройств, функционирующих на основе альтернативных источников энергии, таких как природный газ, водород, гибридные системы и электромобили.

Внедрение мероприятий по энергосбережению, нацеленных на увеличение энергетической эффективности производственных процессов ОАО «РЖД» в 2024 году, обеспечило экономию свыше 6 млрд руб., включая 625 млн киловатт-часов электроэнергии и 45 тыс. тонн дизельного топлива.

Также осуществляются исследования и разработки, направленные на создание судов, использующих различные виды энергоэффективных топливных ресурсов.

В области водных транспортных средств в 2024 году акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания» (АО «ГТЛК») подписало контракты на закупку пятнадцати единиц судов, оборудованных электродвигателями. Среди ключевых преимуществ электризации флота отмечается сокращение топливных издержек и минимизация неблагоприятных экологических последствий, связанных с выбросами загрязняющих веществ в морскую и речную среду. Энергоэффективность электрических судов достигается благодаря ряду инженерных решений, включая оптимизацию гидродинамических характеристик корпуса, способствующих снижению энергетических потерь, а также использование светодиодной системы освещения.

На речных маршрутах увеличивается популярность использования

электросудов, которые с 2023 года эксплуатируются на р. Москве, р. Енисее и р. Волге, а с 2024 года – на р. Каме.

На стратегически важной паромной линии Усть-Луга – Балтийск эксплуатируются двухтопливные автомобильно-железнодорожные паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», работающие как на низкосернистом дизельном топливе, так и на СПГ.

В области дорожного строительства реализуются меры, ориентированные на минимизацию потребления электроэнергии. В частности, на всех проектируемых участках систем искусственного освещения внедряются энергоэффективные светодиодные осветительные приборы, оборудованные автоматизированными системами управления наружным освещением (АСУНО).

В 2024 году в рамках федеральной программы по обновлению парка общественного транспорта в субъекты Российской Федерации было поставлено 125 единиц энергоэффективного транспорта, включая троллейбусы, электробусы и трамваи.

Сохранение благоприятной экологической обстановки и сведение к минимуму воздействия транспортно-коммуникационного комплекса на экосистему и климатические условия при одновременном обеспечении ускоренного развития транспортной инфраструктуры и доступности транспортных услуг должно оставаться одной из ключевых задач государственной политики.

Для решения задачи «Обеспечение безопасности на транспорте и транспортной безопасности» на объектах транспортного комплекса Российской Федерации соответствующими федеральными агентствами по видам транспорта осуществляется систематическая деятельность по выполнению требований Федерального закона № 16-ФЗ и связанных нормативных правовых актов.

На современном этапе объекты транспортного комплекса, учитывая их специфические характеристики и текущие геополитические условия, продолжают оставаться наиболее уязвимыми для осуществления актов несанкционированного вмешательства, включая террористические акты. В этой связи оперативное выполнение законодательных норм в области транспортной безопасности приобретает приоритетное значение для предупреждения противоправной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Данная деятельность включает в себя следующие ключевые процессы: проведение процедуры категорирования объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), утверждение оценок уязвимостей и разработку планов по обеспечению транспортной безопасности указанных объектов, обработку паспортов обеспечения транспортной безопасности для тех ОТИ, которые не подлежат категорированию, а также транспортных средств (ТС). Дополнительно проводится аттестация сил обеспечения транспортной безопасности и аккредитация специализированных подразделений транспортной безопасности.

Реализация положений, касающихся транспортной безопасности, осуществляемая организациями, функционирующими в рамках транспортной инфраструктуры, является главной задачей, направленной на повышение уровня защиты как транспортной инфраструктуры, так и транспортных средств от противоправных действий, включая те, которые имеют террористический характер. Совершенствование законодательства и нормативных актов, регулирующих транспортную безопасность, особенно в целях оптимизации практического применения установленных правил и требований, представляет собой одну из основных целей государства.

С целью реализации задачи «Эффективное обслуживание внешней торговли Российской Федерации, развитие экспорта транспортных услуг, развитие

международного сотрудничества» Министерство транспорта Российской Федерации особое внимание уделяло взаимодействию в рамках ключевых интеграционных объединений – Союзного государства, Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Содружества Независимых Государств (СНГ).

Начало 2024 года было успешным в развитии новых транзитных пунктов, маршрутов, создании надежных цепочек поставок, минимизации геополитических рисков и оптимизации финансовых затрат. Были налажены связи со странами Востока и механизмы работы с иностранными валютами.

В связи с освоением новых рынков и перераспределением товарных потоков география экспорта российских товаров претерпела значительные изменения. Для Российских транспортных компаний становится более актуальным развитие ориентированного на Юго-Восточную Азию участка международного коридора «Восток-Запад» и коридора «Север-Юг».

Таким образом, в результате успешной реализации проектов по развитию логистической инфраструктуры и выходу на новые рынки значительно изменилась география российского экспорта, повысилась значимость международных транспортных коридоров, связывающих Россию с Востоком.

Несмотря на геополитические разногласия, в 2024 году была продолжена работа по развитию международного транспортного сотрудничества в интересах реализации Транспортной стратегии, особое внимание уделяя интеграции транспортных процессов в рамках Союзного государства, ЕАЭС и СНГ.

В рамках Содружества Независимых Государств Российской Федерацией был организован комплекс мероприятий, ориентированный на повышение эффективности функционирования международных транспортных коридоров, обновление транспортной инфраструктуры и оптимизацию процесса перевозки грузов различными видами транспорта. Отдельное внимание уделялось внедрению инновационных логистических решений, включая цифровые технологии, укреплению научно-образовательной базы и расширению межрегионального взаимодействия.

Для решения задачи «Кадровое сопровождения и повышения профессионализма сотрудников, развития человеческого капитала транспортного комплекса», транспортные образовательные учреждения высшего образования и их структурные подразделения осуществляют реализацию дополнительных профессиональных программ (профессиональной переподготовки и повышения квалификации), а также программ профессионального обучения.

В транспортном комплексе сформирована интегрированная система подготовки кадров с высшим и средним профессиональным образованием, охватывающая 19 образовательных учреждений и 86 действующих филиалов.

В 2024 году общее количество студентов, зачисленных в образовательные учреждения, составило 253 337 человек. Из этой группы 150 635 человек (что составляет 59,5 %) были профинансированы за счет средств федерального бюджета, тогда как 102 702 человека (составляющие 40,5 %) участвовали по модели полного возмещения затрат.

В образовательные учреждения для получения высшего образования за счёт средств федерального бюджета было зачислено в общей сложности 19 136 человек, включая 15 699 обучающихся по очной форме. Из общего числа студентов программы аспирантуры охватывали 485 человек, все из которых обучались очно. Программы специалитета привлекли 11 233 студента, среди которых 8 748 проходили обучение на дневном отделении. Магистерские программы приняли 1 579 студентов, из которых 1 405 обучались очно. Общее количество принятых на программу бакалавриата составило 5 839 человек, из которых 5 061 обучался очно.

	<p>Для получения среднего профессионального образования за счёт средств федерального бюджета было зачислено 17 412 человек, включая 16 236 обучающихся по очной форме. Специальности среднего профессионального образования охватили 17 382 человека, из которых 16 206 обучались очно. Профессии среднего профессионального образования привлекли 30 человек, все из которых обучались очно.</p> <p>В 2024 году высшие учебные заведения выпустили 23 695 специалистов с высшим образованием, включая 302 аспиранта, 10 100 специалистов, 2 874 магистрантов и 10 419 бакалавров.</p> <p>На уровне среднего профессионального образования было подготовлено 23 116 человек, среди которых 22 925 имели среднее профессиональное образование по специальностям, а 191 — по профессиям среднего профессионального образования.</p> <p>В 2024 году в образовательные учреждения транспортного комплекса были зачислены 8 163 человека на программы высшего образования по целевой подготовке. Из общего числа принятых студентов 16 человек поступили на программы аспирантуры, 7 454 — на программы специалитета, 73 — на программы магистратуры и 620 — на программы бакалавриата.</p> <p>Основное внимание при целевой подготовке уделялось следующим направлениям: «Техника и технологии строительства», где было зачислено 94 студента; «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники», куда поступило 155 студентов; «Техника и технологии наземного транспорта», принявшая 7 295 студентов; и «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта», зачислившая 113 студентов.</p>
2.2	<p><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижения ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p><u>Нормативно-правовое регулирование в сфере транспорта</u></p> <p>В 2024 году проводилась работа по нормативному правовому обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспорта.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 30 января 2024 г. № ВС-18-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2024 год. Реализация Плана направлена на нормативное правовое обеспечение реализации задач развития транспортного комплекса.</p> <p>В 2024 году Минтрансом России продолжена работа по совершенствованию нормативно-правового регулирования в сфере транспорта подписано:</p> <p>11 федеральных законов (7 федеральных законов, разработано Минтрансом России, 4 реализованы поправками, подготовленными Минтрансом России).</p> <p>Издано:</p> <p>237 актов Правительства Российской Федерации;</p> <p>149 нормативных правовых актов Министерства транспорта Российской Федерации, зарегистрированных Министерством юстиции Российской Федерации.</p> <p><u>Меры поддержки организаций транспортного комплекса:</u></p> <p><u>В сфере воздушного транспорта</u></p> <p>Ключевым направлением развития воздушных перевозок в Российской Федерации является обеспечение доступности авиационных услуг для населения, включая развитие региональных авиаперевозок.</p>

Увеличение количества пассажиров внутренних авиарейсов связано с внедрением программ субсидирования авиаперевозок, стимулированием и популяризацией внутреннего туризма, улучшением маршрутной сети и поддержанием парка воздушных судов.

Общий бюджет программ субсидирования, которые регулярно осуществляются в 2024 году, составил 28,7 млрд руб. Количество пассажиров, перевезенных по субсидируемым маршрутам, превысило 5,3 млн человек, что составляет 6,3 % от общего числа пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями на внутренних воздушных линиях.

Бюджет программы субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации составил 8 млрд руб. Перевозочные операции были реализованы по 297 маршрутам с участием 18 авиакомпаний. В результате выполнения годовой программы было перевезено 3 006 823 пассажира, совершено 41 365 авиарейсов.

Бюджет программы обеспечения доступности воздушных перевозок населению составил 15,2 млрд руб. Перевозки по 88 маршрутам была осуществлена 11 авиаперевозчиками. Согласно итоговым данным, количество перевезенных пассажиров за год составило 1 969 058 человек.

Бюджет программы обеспечения доступности пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа составил 5,5 млрд рублей. Пассажирские перевозки по 39 социально значимым маршрутам осуществляли 9 авиакомпаний. По итогам 2024 года было перевезено 421 094 пассажира.

В 2024 году, наряду с тремя действующими программами субсидирования, были внедрены дополнительные механизмы стимулирования:

– субсидирование доступности перевозок на территориях безальтернативного круглогодичного транспортного сообщения населенных пунктов районов Крайнего Севера и Арктической зоны, была реализована программа субсидирования федеральных казенных предприятий, созданных на базе аэропортов регионального и местного значения.

По состоянию на конец 2024 года в регионах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и аналогичных территориях функционируют семь федеральных казенных предприятий, включающие в себя 82 местных аэропорта и посадочных площадок, которые обеспечивают поддержание круглогодичных транспортных связей в населённых пунктах Крайнего Севера и соответствующих районах.

На выполнение программы субсидирования в 2024 году было выделено 4 133,22 млн руб.

– субсидирование по возмещению недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них. На реализацию программы субсидирования в 2024 году было предусмотрено 3 548,6 млн руб. Результатом реализации программы явилось заключение в 2024 году соглашений с 127 организациями о предоставлении субсидии.

– субсидирование по возмещению недополученных доходов от предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них.

Для реализации программы субсидирования в 2024 году был выделен объем финансирования в размере 39,09 млн руб. Участие в данной программе приняли три организации. Субсидирование осуществлялось в полном объеме согласно

установленным условиям.

- субсидирование российских аэропортов на частичное возмещение 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.

Для реализации программы субсидирования в 2024 году было предусмотрено финансирование в размере 11 006,1 млрд рублей. Участниками данной программы стали 11 авиационных узлов. Субсидирование осуществлялось в полном объеме, благодаря чему численность персонала каждого из участвующих аэропортов уменьшилась не более чем на 10 % относительно показателей на 1 января 2022 года. Указанная мера государственной поддержки способствовала сохранению высококвалифицированных специалистов и обеспечению готовности аэропортов к возобновлению работы после снятия ограничительных мер.

В целях реализации Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 2023 года № 1075, авиационным предприятиям, организациям экспериментальной авиации и владельцам беспилотных воздушных судов в 2024 году предоставлены субсидии общей суммой 0,04 миллиарда рублей. Данная мера поддержки предусмотрена для возмещения расходов указанных субъектов при выполнении поисково-спасательных операций и/или обеспечении участия в таких операциях.

Международное сотрудничество является ключевым элементом поддержания взаимосвязей между государствами в современных условиях, вследствие чего установление и развитие международных контактов представляет особую значимость для Российской Федерации в связи с чем, ПАО «Аэрофлот» в целях компенсации расходов на перевозку российских делегаций для участия в международных мероприятиях в 2024 году было просубсидировано на 0,04 млрд рублей.

Меры поддержки организаций транспортного комплекса, осуществляющих деятельность в сфере воздушного транспорта, позволили суммарно профинансировать авиационный сектор в 2024 году на 47,5 млрд рублей.

Ежегодно реализуемые меры поддержки способствуют стабильному развитию авиационных предприятий, повышают доступность авиатранспортных услуг для населения, обеспечивая интеграцию даже наиболее удаленных регионов Российской Федерации. Данные меры формируют надежную базу для поддержания устойчивости авиационной отрасли и минимизации последствий санкционных ограничений.

В сфере железнодорожного транспорта

В 2024 году были реализованы меры поддержки в целях обеспечения доступности железнодорожного транспорта. Железнодорожная инфраструктура стала более доступной для всех категорий населения, включая людей с ограниченными возможностями, пожилых граждан и другие уязвимые группы.

Результатами предоставления субсидий в 2024 году явились:

– за использование инфраструктуры ОАО «РЖД» и ФГУП «КЖД» при осуществлении пассажирских перевозок в пригородном сообщении обеспечена компенсация выпадающих доходов в размере 62,886 млрд руб.

– осуществлено субсидирование перевозок обучающихся (детей в возрасте от 10 до 17 лет) в размере 2,971 млрд руб., в том числе к местам летнего отдыха в размере 0,135 млрд руб., а также льготной категории граждан (инвалидов I-ой категории, детей инвалидов и сопровождающих их лиц) в размере 0,569 млрд руб.;

– субсидированы тарифы на перевозку пассажиров в плацкартных вагонах и вагонах общего пользования на сумму 11,010 млрд руб.

– направлены субсидии на выравнивание тарифов до уровня общероссийских при осуществлении перевозок из/в Калининградскую область на сумму 2,339 млрд руб.

– обеспечено стабильное функционирование пригородного комплекса и транспортной работы в пригородном железнодорожном сообщении в объеме 1 512,0 млн ваг.-км.;

– обеспечено функционирование ФГУП «Крымская железная дорога» с целью повышения доступности услуг железнодорожного транспорта на Крымском полуострове;

– обеспечено функционирования ФГУП «Железные дороги Новороссии» с целью повышения доступности услуг железнодорожного транспорта на территориях Донецкой народной республики, Луганской народной республики, Запорожской области и Херсонской области.

В части субсидирования грузовых перевозок Правительством Российской Федерации направлено 12,558 млрд руб., в том числе:

– на субсидирование перевозок сельскохозяйственной продукции во внутрироссийском сообщении в размере 6,062 млрд руб.;

– на субсидирование перевозок моторного топлива в Дальневосточный федеральный округ во внутрироссийском сообщении в размере 6,496 млрд руб.

Для поддержания доступности железнодорожных перевозок, возмещения убытков перевозчиков, предоставления льгот пассажирам разных категорий и финансирования грузовых перевозок в 2024 году государственные субсидии организациям железнодорожного комплекса предоставлялись исключительно в рамках установленных бюджетом лимитов.

В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта

Государственные меры поддержки в области автомобильного и городского пассажирского транспорта играют важную роль в обеспечении устойчивого развития транспортной инфраструктуры страны. Совокупно они способствуют росту экономики, повышению конкурентоспособности отечественных производителей автомобильной техники и улучшению жизни граждан.

В 2024 году Министерство транспорта РФ активно занималось вопросом повышения максимальных размеров командировочных выплат, освобожденных от налогообложения, предназначенных для сотрудников, выполняющих свою работу в разъездах либо во время следования. В результате удалось увеличить размер ежедневных расходов водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, начиная с 1 января 2025 года — с 2 500 рублей до 3 500 рублей за сутки пребывания на территории иностранного государства.

Автотранспортные компании, занимающиеся международными перевозками, получили значительное облегчение процедуры подтверждения права на применение нулевой ставки НДС. Согласно Федеральному закону № 92-ФЗ от 22 апреля 2024 г., внесены изменения в статью 164 и 165 второй части Налогового кодекса Российской Федерации, отменяющие обязанность представлять в налоговую инспекцию копии международных транспортных документов с отметками российских таможенных органов о факте экспорта или импорта товаров через границы страны. С момента вступления закона в силу контроль и подтверждение корректности применения нулевой налоговой ставки станет осуществляться непосредственно посредством межведомственного обмена информацией между Федеральной налоговой службой и Федеральной таможенной службой.

В рамках реализации федеральной программы «Развитие общественного транспорта» в 2023 году был значительно расширен список государственных мер поддержки и повышен объем выделяемых федеральных средств, в результате чего в 2024 году было закуплено 7 713 новых транспортных единиц.

Направленные меры государственной поддержки позволили запустить транспортную реформу в городских агломерациях, предусматривающую три ключевых направления работы: повышение эффективности маршрутов и улучшение качества пассажирских перевозок, постепенный переход на экологически чистый транспорт, а также цифровизацию транспортной инфраструктуры, включая введение электронной оплаты проезда.

В сфере морского и внутреннего водного транспорта

В течение 2024 года государственное регулирование в сфере морского и внутреннего водного транспорта проявлялось через предоставление различных мер поддержки. Одной из ключевых форм такого регулирования стало выделение субсидий из федерального бюджета.

Субсидии предоставлялись транспортным организациям и службам в целях возмещения понесенных ими расходов, связанных с исполнением специальных функций и задач, направленных на обеспечение безопасности мореплавания и внутренних водных путей. Конкретнее субсидии выделялись на следующие цели:

- Возмещение затрат на мероприятия по поддержанию аварийно-спасательной готовности. Финансовая поддержка обеспечивала покрытие затрат предприятий, отвечающих за поддержание требуемого уровня готовности к выполнению морских и водных спасательных операций внутри государства.

- Выполнение государственного задания на оказание государственных услуг (работ). Финансирование предназначалось для обеспечения деятельности организаций и учреждений, оказывающих перечень необходимых государственных услуг и выполняющих работы в сфере водного поиска и спасания, включая деятельность координирующих центров и служб, принимающих непосредственное участие в организации и осуществлении поисковых мероприятий и аварийно-спасательных операций.

Таким образом, государственная поддержка была направлена на повышение уровня безопасности морских перевозок и плаваний, а также внутренних водных транспортных маршрутов путем компенсации издержек специализированных структур, отвечающих за организацию и осуществление спасательных мероприятий.

Кадровое обеспечение реализации Транспортной стратегии и развитие системы образования в сфере транспорта.

Для повышения уровня государственной эффективности и усиления социальной ответственности в транспортной отрасли в течение 2024 года Министерством транспорта Российской Федерации были подписаны важные договора о сотрудничестве и взаимодействии с крупнейшими профессиональными союзами, представляющими интересы трудящихся транспортного сектора.

Данные договоренности предусматривают целый комплекс мер, направленных на решение актуальных вопросов и улучшение ситуации в области транспорта. Среди ключевых целей соглашений — внедрение положительных изменений в транспортную сферу путем обеспечения взаимовыгодного сотрудничества всех заинтересованных сторон, формирование конструктивной среды общения между государством и профессиональным сообществом при разработке новых законодательных инициатив и нормативно-правовых документов, регулирующих деятельность предприятий транспортного комплекса.

Кроме того, целью договоренностей является обеспечение комфортных условий работы сотрудников транспортных организаций, защита их законных прав и интересов, поддержка профессиональной подготовки специалистов и непрерывное повышение квалификационного уровня работников, содействие эффективному устройству на работу выпускников профильных учебных заведений и недопущение возникновения конфликтов и трудовых разногласий среди персонала различных уровней и категорий.

	<p><u>Цифровизация транспортной отрасли</u></p> <p>В 2024 году проведены работы по цифровой трансформации транспортной отрасли путём внедрения Национальной цифровой транспортно-логистической платформы, перевода ряда госуслуг Минтранса России на единый портал и проведения экспериментов по цифровизации льготного проезда пассажиров.</p> <p>Так, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 июля 2024 г. № 908 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов» начаты работы по разработке прототипа сервиса «Единое окно взаимодействия транспортно-логистического бизнеса и государственных органов исполнительной власти на Единой цифровой платформе «ГосТех», успешно реализованы 11 экспериментальных маршрутов.</p> <p>В 2024 году осуществлён перевод девяти государственных услуг Министерства транспорта Российской Федерации на Единую государственную платформу предоставления государственных услуг (ЕПГУ), использовавшую инфраструктуру Платформы государственных сервисов. Наиболее востребованной стала услуга «Аттестация лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право занятия данной деятельностью»: общее количество поступивших заявлений составило 21 746 единиц, из которых 3 115 были поданы через ЕПГУ.</p> <p>С целью внедрения цифровых технологий в подтверждение прав пассажиров на льготы проводятся три эксперимента с применением платформы Портал субсидируемых перевозок (ПСП) совместно с автоматизированной информационной системой управления льготными и субсидируемыми перевозками (АИС УЛСП). Организован тестовый режим обмена информацией между АИС УЛСП и витриной данных многодетных семей, функционирующей в рамках Государственной информационной системы «Единая централизованная цифровая платформа в социальной сфере». Данный механизм обеспечивает возможность автоматического подтверждения принадлежности граждан к льготным категориям без предъявления ими бумажной документации.</p>
2.3	<p><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией</u></p> <p>В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2024 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 4 281,38 млрд руб., что на 8,0 % выше, чем за 2023 год (в фактически действовавших ценах).</p> <p>В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 248,70 млрд руб. общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2024 году 4 530,08 млрд руб. (14,57 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).</p> <p>Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2024 году по Министерству транспорта Российской Федерации как субъекту бюджетного планирования составило 1 874,23 млрд руб. (99,9 % от предусмотренного объема на 2024 год), в том числе в рамках финансирования ГП РТС 1 692,95 млрд руб. (99,9 % от предусмотренного лимита на 2024 год), что составляет 90,33 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2024 году.</p>

В сфере сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры индекс качества транспортной инфраструктуры в 2024 году относительно уровня 2021 года составил 105,5 %.

Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта

В 2024 году была успешно завершена реализация федеральных проектов, которые входили в транспортную часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Все запланированные показатели, установленные КПМИ на период до 2024 года в области железнодорожного транспорта, были достигнуты.

Результатом 2024 года также явился беспрецедентный уровень пассажиропотока в железнодорожном сообщении на ключевых направлениях Центрального транспортного узла, составивший 833,7 млн человек, что превышает целевой показатель 2024 года на 20,3 млн человек. Полностью выполнен «График ввода новой инфраструктуры в 2024 году в ЦТУ», утвержденный Правительством Москвы (от 22 декабря 2023 г. № 2590).

В рамках реализации федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» введены во временную эксплуатацию два ключевых объекта, направленных на повышение пропускной способности и надежности:

- Двухпутный вставок на участке Улак-Верхнезейск с подключением к разъезду Улак Дальневосточной железной дороги, спроектированный для увеличения пропускной способности за счет обеспечения параллельного движения поездов в обоих направлениях между станциями Улак и Верхнезейск.

- Второй главный путь на участке Дянка-Токи Дальневосточной железной дороги улучшил транспортную эффективность и надежность благодаря строительству дополнительного главного пути, что повысило общую пропускную способность линии.

Также среди значимых достижений в рамках этих проектов завершены работы по сбойке тоннеля на участке «Обход участка Шкотово-Смоляниново» Дальневосточной железной дороги. Этот этап демонстрирует значительный прогресс в строительстве альтернативного маршрута, который снизит нагрузку на существующую инфраструктуру и обеспечит более плавный поток движения.

Символическое «золотое звено» было уложено в рамках проекта «Двухпутный вставка на участке Куанда-Куандинский с примыканием к станции Куанда Восточно-Сибирской железной дороги». Этот символический элемент объединил западный и восточный сегменты Байкало-Амурской магистрали (БАМ), отметив завершение критической фазы ее развития и укрепив транспортную связанность различных регионов.

Данные работы в совокупности направлены на оптимизацию железнодорожных логистических операций, повышение устойчивости инфраструктуры и стимулирование устойчивого экономического роста на сети Восточного полигона.

Результат выполнения мероприятий в рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» был направлен на улучшение инфраструктуры железнодорожного транспорта. После реализации всех запланированных мероприятий показатель провозной способности участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна достиг отметки в 125,1 млн тонн. Это значительное достижение, которое позволяет увеличить объемы грузоперевозок и улучшить логистические возможности региона.

Введены в постоянную эксплуатацию четыре ключевых объекта:

- «ВЛ - 110 кВ ПС 500 кВ Тихорецк – Тихорецкая тяговая» с реконструкцией резервной ячейки «110 кВ в ОРУ-110 кВ ПС 500 кВ Тихорецк». Реконструкция включала модернизацию резервной ячейки на подстанции, что позволило повысить

надежность электроснабжения участка.

– тяговая подстанция «Овражная», включающая строительство питающей линии электропередачи напряжением 110 кВ. Этот этап обеспечил подачу электроэнергии на подстанцию, необходимую для работы тяговых устройств и обеспечения бесперебойного движения поездов.

– второй путь на участке Тимашевская – Кирпильский Северо-Кавказской железной дороги (1-й этап), что позволило увеличить пропускную способность участка и способствовало более эффективному движению грузовых и пассажирских составов.

– завершение технического перевооружения станции Краснодар-1, в рамках которого была проведена электрификация путей № 41 и № 30. Эти мероприятия позволили модернизировать инфраструктуру станции, улучшив условия для обработки и транспортировки грузов.

Реализация данных мероприятий окажет положительное влияние на развитие транспортной системы региона, обеспечивая увеличение грузопотока и повышение эффективности перевозок.

В результате выполнения в 2024 году федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» пропускная способность участков железнодорожного пути, прилегающих к портовым сооружениям Северо-Западного бассейна, достигла отметки в 145,6 млн тонн груза.

В текущем периоде было введено в постоянную эксплуатацию десять инфраструктурных объектов:

- ☐ второй путь на участке Пулозеро (вкл.) – Лапландия (вкл.);
- ☐ второй путь на перегоне блок-пост 1 340 км (вкл.) – Лапландия (иск.);
- ☐ станция Беломорск;
- ☐ разъезд Турышкино;
- ☐ разъезд Дуневка;
- ☐ разъезд Золотково;
- ☐ станция Колежма;
- ☐ железнодорожные пути на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-

Восточная – Лужская-Генеральная;

- ☐ станция Шунданец;
- ☐ станция Шарья.

Во временную эксплуатацию введены десять объектов:

- ☐ второй путь на участке Магнетиты – Блокпост 1 391 км;
- ☐ второй путь на участке Хибины (вкл.) – Нефелиновые Пески (вкл.);
- ☐ станция Апатиты;
- ☐ станция Пинозеро;
- ☐ станция Кандалакша;
- ☐ разъезд Суглица;
- ☐ пути на станции Мга;
- ☐ разъезд Власово;
- ☐ разъезд Орудьево;
- ☐ разъезд Лебзино.

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта

В течение 2024 года успешно продолжалась активная реализация ряда крупных инвестиционных проектов, нацеленных на строительство новых и обновление существующих объектов транспортной инфраструктуры водной отрасли Российской Федерации.

Данные инициативы охватывали широкий спектр мероприятий, включая сооружение современных гидротехнических конструкций (гидроузлов, дамб,

каналов), обеспечивающих надёжную навигационную безопасность судов различного класса, а также реконструкцию уже действующих водных путей, входящих в единую глубоководную сеть европейской части России, Сибири и Дальнего Востока.

Особое внимание уделялось модернизации важнейших инфраструктурных узлов системы внутренних водных транспортных артерий, которые обеспечивают устойчивый и эффективный транспортный коридор между центральными районами страны и восточными территориями.

Реализация указанных планов способствовала улучшению условий судоходства, повышению пропускной способности основных рек и водохранилищ, развитию транзитных возможностей российских регионов, расположенных вдоль бассейнов крупнейших европейских рек, сибирских водоёмов и дальневосточного побережья.

В 2024 году реализованы следующие проекты:

- «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы. 2 этап. Реконструкция гидроузла № 3». Объект введен в эксплуатацию 28 декабря 2024 г.;

- «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап 4 (четвертый) этап». Объект введен в эксплуатацию 22 июля 2024 г.;

- «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап». 3 (третий) этап». Первая очередь. Механическое оборудование гидроузлов №№ 6,13, Николаевского гидроузла». Объект введен в эксплуатацию 8 октября 2024 г.;

- «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы». Реконструкция гидроузла № 2». Объект введен в эксплуатацию 28 декабря 2024 г.

Развитие инфраструктуры морского транспорта

В течение всего 2024 года активно продолжалось осуществление целого ряда масштабных инвестиционных проектов, направленных на дальнейшее развитие инфраструктуры российских морских портов. Эти проекты охватывали различные регионы страны и включали модернизацию существующих терминалов, строительство новых причалов и повышение мощностей портовых комплексов.

В рамках реализации указанных проектов значительное внимание уделялось улучшению логистической составляющей, повышению уровня автоматизации процессов и обеспечению экологической безопасности при эксплуатации портового оборудования.

В 2024 году реализованы следующие проекты:

- «Реализация инвестиционных проектов ПАО «Мурманский Морской Торговый Порт» с приростом мощности 1,54 млн тонн;

- «Строительство нового специализированного порта в б. Суходол для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий» с приростом мощности 7,5 млн тонн;

- «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский, Калининградской области» (I этап) с приростом мощности 1,12 млн тонн;

- «Объекты портовой инфраструктуры ООО «Ультрамар» в морском порту «Усть-Луга» с приростом мощности 17,5 млн тонн;

- «Строительство терминала «Порт Эльга» (I этап), прирост мощности 5 млн тонн».

Развитие сети автомобильных дорог

На конец отчетного года протяженность автомобильных дорог в России составляет 1,58 млн. км, в том числе: 65,2 тыс. км – федеральных; 502,4 тыс. км – региональных; 1 012,4 тыс. км – местных.

В 2024 году были успешно завершены два масштабных национальных проекта. Это проект «Безопасные качественные дороги», направленный на улучшение состояния дорожной инфраструктуры страны и проект по реализации транспортной составляющей комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, сосредоточенный на развитии ключевых транспортных коридоров, включая федеральный проект «Европа – Западный Китай». Завершение этих инициатив ознаменовало важный этап в повышении безопасности и качества дорог, а также создании современных транспортных магистралей, способствующих экономическому росту и интеграции регионов.

В 2024 году построено и реконструировано 1,4 тыс. км, из них 0,5 тыс. км на федеральных дорогах, 0,9 тыс. км на региональных и местных дорогах. Отремонтировано, в том числе капитально 23,3 тыс. км, из них 4,4 тыс. км на федеральных дорогах, 18,9 тыс. км на региональных дорогах.

Завершены крупные объекты:

□ на федеральных дорогах: обходы городов Твери, Гудермеса, Волгограда (2 этап), деревни Малые Вяземы, городов Нижнекамска и Набережных Челнов, пяти населенных пунктов в Башкирии, подходы к Керченскому мосту, участки дорог А-181 «Скандинавия» (км 100 – км 134), А-151 (мост через р. Цивиль) и М-7 «Волга» (мост через р. Сура).

□ на региональных дорогах: дорога Алексеевское – Альметьевск в Республике Татарстан, Витебская развязка в Санкт-Петербурге, обходы городов Тольятти и Кемерово, основной ход восточного выезда из города Уфы.

В рамках восстановления автодорожной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей в 2024 году за счет федерального бюджета проведены работы на 1 685,5 км дорог. Общий объем финансирования составил 133,1 млрд руб.

Государственной компанией «Автодор» восстановлено 718,7 км дорог (2022 год – 594 км, 2023 – 769,6 км) и 18 искусственных сооружений, финансирование составило 89,6 млрд рублей (*кассовое освоение 100 %*).

Росавтодором обеспечено нормативное содержание 1 039,2 км федеральных дорог, а также завершен капитальный ремонт с расширением до 4 полос на 35,1 км дорог (Р-280 «Новороссия» и Р-150), общее финансирование составило 18,3 млрд рублей (*в том числе 15,7 млрд на капитальный ремонт и 2,6 млрд на содержание дорог, кассовое освоение 100 %*) Текущее транспортно-эксплуатационное состояние федеральных дорог оценивается свыше 85 %.

В рамках субсидий, предоставляемых Росавтодором новым субъектам на приведение в норматив региональных дорог, в том числе улично-дорожной сети, выделено 25,2 млрд рублей на восстановление слоев износа 931,7 км дорог (2023 – 651,9 км, *кассовое освоение 100 %*).

Дополнительно силами новых субъектов за счет местного и регионального бюджетов, а также бюджетов «шеф-регионов» завершены работы на 458,3 км дорог (*новые субъекты – 136,3 км, «шефы» – 322 км*).

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта

В 2024 году продолжались реализация мероприятий в рамках федеральных проектов «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

Были выданы разрешения на использование трех взлетно-посадочных полос в следующих аэропортах: Томск – длина полосы составляет 2 500 метров,

Кемерово – полоса длиной 1 020 метров, Якутск – полоса протяженностью 2 003 метра.

В рамках масштабной программы модернизации инфраструктуры российских аэропортов обновлено и введено в эксплуатацию семь новых аэровокзальных комплексов, расположенных в следующих городах:

- ☐ Ставрополь;
- ☐ Магадан;
- ☐ Воронеж;
- ☐ Томск;
- ☐ Улан-Удэ;
- ☐ Хабаровск;
- ☐ Чебоксары.

Эти проекты значительно улучшили качество обслуживания пассажиров, повысили пропускную способность терминалов и создали комфортную среду для путешественников, приезжающих и отправляющихся через данные аэропорты.

Для обеспечения безопасности полетов и повышения качества обслуживания пассажиров были введены дополнительные элементы инфраструктуры в ряде российских аэропортов. Основные изменения коснулись следующих воздушных гаваней:

- ☐ Аэропорт города Киров;
- ☐ Аэропорт поселка Усть-Нера (Республика Саха);
- ☐ Международный аэропорт Петропавловска-Камчатского.

Помимо введения новых инфраструктурных элементов, была проведена работа по сертификации предприятий, отвечающих за функционирование аэродромов гражданской авиации. Всего прошло успешную проверку 19 операторов, подтвердивших свою квалификацию для выполнения соответствующих работ.

Кроме того, осуществлена процедура оформления разрешительной документации на ввод вновь построенных объектов инфраструктуры в аэропорту. За отчетный период было официально зарегистрировано и введено в эксплуатацию 41 объект различных категорий, среди которых здания терминалов, взлетно-посадочные полосы, ангары и другие сооружения.

Отдельное внимание уделялось выдаче разрешения на начало строительных работ. Только за указанный временной промежуток органами власти было утверждено 246 разрешений на проведение строительства объектов аэропортовой инфраструктуры. Это свидетельствует о значительных объемах строительно-монтажных мероприятий, направленных на развитие воздушного транспорта в стране.

В ходе реализации программы мероприятий по модернизации оборудования Единой системы организации воздушного движения введено в эксплуатацию 34 объекта радиотехнического обеспечения полётов, включая автоматизированную систему управления воздушным движением в Магадане и шесть радиомаячных систем посадки в городах Ноябрьске, Усинске, Орске, Оренбурге, Магнитогорске и Перми, обеспечивающих возможность выполнения полётов в условиях сложной метеорологической обстановки.

За истекший период:

- ☐ аккредитовано 30 подразделений транспортной безопасности, привлечённых к защите аэропортов, объектов ЕС ОрВД и воздушных судов;
- ☐ утверждено свыше 70 результатов оценки уязвимости объектов воздушного транспорта и 75 планов обеспечения транспортной безопасности;
- ☐ аккредитовано 8 специализированных организаций для проведения оценки уязвимости и 12 аттестующих организаций для участия в аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Проведенные мероприятия стали важной составляющей широкомасштабной государственной программы модернизации авиационной отрасли нашей страны. Эта программа направлена на значительное улучшение инфраструктуры аэропортов, оптимизацию процессов обслуживания воздушных судов и создание комфортных условий для всех категорий авиапассажиров.

Развитие автомобильного и городского пассажирского транспорта

По итогам 2024 года организован 51 маршрут регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом в прямом смешанном (комбинированном) сообщении на территории Российской Федерации.

В рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» поставлено 8 032 ед. транспортных средств (7 406 автобусов, 271 троллейбус, 309 трамваев, 46 электробусов), что является рекордным показателем за все время его реализации. Работа по обновлению общественного транспорта будет продолжена в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Международное сотрудничество

С учетом текущей геополитической ситуации в 2024 году приоритетное значение придавалось развитию взаимодействия со странами Содружества Независимых Государств (СНГ), как в рамках двустороннего сотрудничества, так и в многосторонних форматах. Несмотря на закрытие территорий недружественными странами, в 2024 году удалось диверсифицировать транспортно-логистические цепочки для обеспечения бесперебойных поставок грузов.

Под председательством Российской Федерации в Содружестве Независимых Государств (СНГ) в 2024 году был проведён обширный комплекс согласованных мероприятий, ориентированный на повышение эффективности функционирования международных транспортных коридоров, обновление имеющейся транспортной инфраструктуры и оптимизацию организации перевозочного процесса различными видами транспорта. Особенное значение придавалось реализации интегрированных логистических решений, включая цифровые технологии, активизации научного и образовательного потенциала, укреплению межрегионального взаимодействия.

Несмотря на усилия западных стран ограничить участие Российской Федерации в работе по определению основ международного правового и технического регулирования в сфере транспорта, Россия продолжила участие в деятельности ИКАО, ИМО, ОСЖД, включая выполнение своих международных обязательств по уплате взносов в бюджеты международных организаций. Для продвижения национальных приоритетов в области транспорта используются механизмы рабочих органов конструктивных многосторонних форматов, в частности, ЭСКАТО, ШОС. В соответствии с поручением Президента Российской Федерации Путина В.В. запущен транспортный диалог в БРИКС.

Важными направлениями работы стали 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 2024 года были подписаны, одобрены, утверждены и ратифицированы 64 международных документов из которых можно выделить ключевые:

- ☐ Основные направления реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2024 – 2026 годы, утвержденные Декретом Высшего Государственного Совета Союзного государства (29.01.2024);
- ☐ Резолюция Высшего Государственного Совета Союзного государства

	<p>«О модернизации и развитии железнодорожной инфраструктуры Союзного государства» (издана 29 января 2024 г.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Протокол 43-го заседания Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ (утвержден 2 апреля 2024 г.); <input type="checkbox"/> План мероприятий в области транспорта по исполнению Основных направлений реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2024 – 2026 годы (подписан министрами транспорта 12 апреля 2024 г., утвержден вице-премьерами 17 июня 2024 г.); <input type="checkbox"/> Меморандум о сотрудничестве относительно участия в системе проверки государств-членов ИМО (подписан 14 мая 2024 г.); <input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании в области транспорта и транзита между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта и телекоммуникаций Королевства Бахрейн (подписан 23 мая 2024 г.); <input type="checkbox"/> План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию МТК, проходящих по территориям государств-участников СНГ до 2030 года, утвержденный Советом глав правительств СНГ (24 мая 2024 г.); <input type="checkbox"/> Петербургская декларация министров транспорта стран БРИКС (принята 6 июня 2024 г.); <input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством железных дорог Исламской Республики Пакистан (подписан 7 июня 2024 г.); <input type="checkbox"/> Протокол о внесении изменений в 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 от 6 октября 2023 г. (подписан 7 июня 2024 г.); <input type="checkbox"/> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о строительстве автомобильного моста через реку Туманная (подписано 19 июня 2024 г.); <input type="checkbox"/> «Дорожная карта» по синхронному развитию потенциала восточного маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг» на 2024-2025 годы, проходящего по территориям России, Ирана, Казахстана, Туркменистана (подписана 19 июля 2024 г.); <input type="checkbox"/> План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов ЕАЭС на 2024-2026 годы (утвержден 1 октября 2024 г.); <input type="checkbox"/> План мероприятий («дорожная карта») по строительству автомобильного моста в Корейской Народно-Демократической Республике и Задание на проектирование объекта капитального строительства (утверждены 14 октября 2024 г.); <input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта КНР по сотрудничеству в области поиска и спасания на море (подписано 21 октября 2024 г.); <input type="checkbox"/> Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан от 22.03.2013 (подписан 21 августа 2024 г.); <input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Китайской Народной Республики по развитию трансграничных грузовых перевозок с применением
--	---

	<p>технологий беспилотного транспорта (подписан 21 октября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Киргизской Республики о международном автомобильном сообщении от 16 апреля 2022 г. (подписан 21 октября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта и коммуникаций Киргизской Республики о развитии сотрудничества в подготовке и переподготовке кадров в транспортной сфере (подписан 21 октября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Резолюция Совета Министров Союзного государства «О развитии пригородного железнодорожного сообщения между областями Республики Беларусь и субъектами Российской Федерации» (издана 5 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Постановление Совета Министров Союзного государства «О выравнивании тарифных условий на перевозки железнодорожным транспортом минерально-строительных грузов для белорусских и российских производителей при поставке на российский рынок железнодорожным транспортом» (издано 5 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Постановление Совета Министров Союзного государства «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства» (издано 5 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Постановление Совета Министров Союзного государства «Об отдельных мерах по противодействию незаконному обороту табака, табачных изделий на территории Союзного государства» (издано 5 ноября 2024 г.). 24) Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Узбекистан об организации сотрудничества по разработке технико-экономического обоснования строительства Трансафганской железной дороги (подписан 18 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Порядок информирования об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на территориях Российской Федерации и Республики Беларусь (утвержден 19 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Меморандум о взаимопонимании между контрольно-надзорными органами на транспорте государств – участников СНГ и Положение о международном наблюдательном совете по применению Меморандума (подписаны 22 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о порядке реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильного моста через реку Таловая между пунктами пропуска Маштаково (Российская Федерация) и Сырым (Республика Казахстан) через российско-казахстанскую государственную границу и подходов к нему (подписано 27 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об организации взаимодействия в области развития железнодорожного транспорта и инфраструктуры, автомобильных дорог, а также автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Республикой Казахстан (подписано 27 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Казахстан о взаимном признании дипломов членов экипажей морских судов (подписано 27 ноября 2024 г.);</p> <p><input type="checkbox"/> Декрет Высшего Государственного Совета Союзного государства «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства» (подписан 6 декабря 2024 г.);</p>
--	--

☐ Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры (подписано 13 декабря 2024 г.);

☐ Протокол XI заседания Совместной комиссии по вопросам реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов происхождения Республики Беларусь, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через морские порты Российской Федерации, от 19 февраля 2021 г. (подписан 13 декабря 2024 г.);

☐ Протокол VII заседания Совместной комиссии по вопросам реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о сотрудничестве в области развития перевозок отдельных видов грузов через транспортные коридоры, проходящие по территориям Российской Федерации и Республики Беларусь, от 29 сентября 2022 г. (подписан 13 декабря 2024 г.);

☐ Меморандум о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в области цифровой трансформации транспортного комплекса, утвержденный Советом глав правительств СНГ (13 декабря 2024 г.);

☐ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» (подписано 21 декабря 2024 г.);

☐ План мероприятий по совершенствованию автомобильных дорог Союзного государства в период 2024 – 2026 годов (утвержден 13 декабря 2024 г.);

☐ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о порядке эксплуатации и обслуживания автомобильного моста через реку Самур в районе пунктов пропуска «Яраг-Казмаляр» (Российская Федерация) – «Самур» (Азербайджанская Республика) через российско-азербайджанскую государственную границу и подходов к нему (подписано 5 марта 2024 г.).

Обустройство пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

По результатам проведенной работы в 2024 году за счет средств федерального бюджета проведена комплексная модернизация, техническое оснащение и оборудование 85 пунктов пропуска, в том числе:

☐ завершены мероприятия по обустройству пассажирской составляющей автомобильного пункта пропуска (далее – АПП) Кани-Курган и 10 декабря 2024 г. осуществлен ее запуск;

☐ получено разрешение на ввод в эксплуатацию стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (далее – ИДК) в ЖДПП Пограничный;

☐ разработана проектная документация на проведение комплексного капитального ремонта и получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» в отношении 8 пунктов пропуска;

☐ оснащены средствами принудительной остановки автотранспорта (СПОА) 24 автомобильных пункта пропуска. В 40 автомобильных пунктов пропуска осуществлена поставка 52 единиц коммунальной техники в комплекте с навесным оборудованием;

☐ внедрена «Автоматизированная система учета работ» (далее – АСУР). Для оперативного устранения замечаний в части содержания пунктов пропуска посредством АСУР создана система обратной связи для сотрудников ГКО и граждан, пересекающих границу Российской Федерации;

	<p><input type="checkbox"/> запущена система резервирования с использованием государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Система резервирования функционирует в 4 пунктах пропуска;</p> <p><input type="checkbox"/> введена в эксплуатацию система резервирования в АПП Тагиркент-Казмаляр;</p> <p><input type="checkbox"/> завершены работы по модернизации 8 АПП на административных границах с новыми регионами, по итогам работ на 2000 транспортных средств в сутки увеличена их пропускная способность (с 35000 до 37000);</p> <p><input type="checkbox"/> внедрена информационная система мониторинга и информирования водителей «Время в пути» в 10 АПП;</p> <p><input type="checkbox"/> реализовывались мероприятия по техническому оснащению (перевооружению) 11 пунктов пропуска и проектно-изыскательским работам на техническое оснащение 3 пунктов пропуска, по оснащению ПТК ГС МИР 39 пунктов пропуска.</p> <p>На конец 2024 года количество установленных пунктов пропуска составило 379, из них функционирующих – 313, нефункционирующих – 66.</p> <p><u>Цифровизация транспортной отрасли</u></p> <p>В 2024 году продолжалась работа по основным направлениям цифровизации транспортного комплекса включающие развитие интегрированных транспортных сервисов, цифровизацию грузопотоков, транспортных средств и инфраструктуры, а также цифровое преобразование деятельности органов власти в сфере транспорта.</p> <p>Проведенная работа в рамках программы развития технологий автономного судоходства обеспечила ввод в эксплуатацию двух автономных паромов «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», задействованных на значимом морском маршруте «Усть-Луга-2 – Балтийск (Калининград)». После начала эксплуатации данные паромы осуществили перевозку свыше 1,6 млн тонн грузов.</p> <p>В 2024 году проведены мероприятия по интеграции и совершенствованию функциональности Федеральной государственной информационной системы «Такси», включая её сопряжение с различными государственными информационными системами и организациями, улучшение сервисов для пользователей и оптимизацию процессов взаимодействия с органами власти.</p>
--	--

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 2024 году факторами, повлекшими полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии явились в том числе внешнеполитическая ситуация и экономические санкции, оказывающие значительное влияние на российский транспортный комплекс.</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>В 2024 году основными ограничивающими факторами деятельности</p>

	<p>транспортной отрасли в сфере грузоперевозок стали перегруженность транспортных магистралей, физический износ парка подвижного состава, негативное влияние природных катастроф и недостаточно быстрое внедрение инновационных технологий.</p> <p>Среди факторов, приведших к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии в 2024 году, направленных на повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий можно выделить:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ограниченную пропускную способность железнодорожных путей; – географическую удаленность регионов друг от друга и сложные климатические условия; – дефицит современных высокоскоростных автомагистралей; – недостаточное наличие судов внутреннего водного транспорта в годном техническом состоянии. <p>Одним из наиболее значимых внешних факторов приведшими к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии, направленных на повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма в 2024 году, явились продолжающиеся санкции и ограничения со стороны зарубежных стран. Закрытие воздушного пространства некоторыми государствами для российских авиаперевозчиков существенно осложнило организацию международных рейсов и привело к необходимости искать альтернативные маршруты и повышать цены на билеты.</p> <p>Факторами, приведшими к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии, направленных на увеличение объёма и скорости транзита грузов, и развитие мультимодальных логистических технологий оказались высокая загруженность транспортных артерий и значительное ухудшение состояния используемого подвижного состава.</p> <p>Увеличение объемов грузоперевозок вызвало чрезмерную нагрузку на автомобильные дороги и железнодорожные пути, следствием чего стало замедление сроков доставки товаров и увеличение расходов компаний-перевозчиков на горючее и техническое обслуживание.</p> <p>Используемые транспортные средства зачастую эксплуатируются длительное время без проведения своевременной модернизации и обновления парка, что ведет к физическому износу основных фондов, повышению вероятности возникновения технических сбоев и чрезвычайных происшествий, увеличению эксплуатационных издержек и снижению общей эффективности транспортной инфраструктуры.</p> <p>Из факторов, приведших к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленной цели по цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли и ускоренному внедрению новых технологий можно выделить:</p> <ul style="list-style-type: none"> – недостаточная автоматизация управленческих процессов логистических цепочек; – замедленные темпы внедрения интеллектуальных мониторинговых систем для контроля состояния дорог и транспортных средств.
3.2	<p style="text-align: center;"><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></p> <p>В 2025 году Минтрансом России продолжится работа по совершенствованию мер государственного регулирования в части нормативного</p>

	<p>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 2025 год, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2023 г. № 3899-р (предусматривает разработку Минтрансом России 4 законопроектов); – с Планом законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2025 год, утвержденным распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 29 января 2024 г. № ВС-7-р, в который включено 26 законопроектов.
--	--

4. Предложения о необходимости корректировки Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p>Под влиянием различных внешних и внутренних факторов показатели Транспортной стратегии характеризовались нестабильностью и колебаниями, что обусловило потребность внесения изменений в целевые ориентиры с учётом новых реалий функционирования транспортной сферы.</p> <p>Актуализация целей, задач и направлений реализации Транспортной стратегии обусловлена рядом ключевых факторов, среди которых выделяются следующие: изменения в мировой геополитике; введение санкций со стороны недружественных государств; пересмотр структуры и географии экспортно-импортных операций вследствие перенаправления логистических каналов на юг и восток; включение новых регионов в состав Российской Федерации; потребность согласования транспортно-программных документов с нормативами стратегических планов развития страны; усиление значимости обеспечения технологической независимости транспортной инфраструктуры; важность повышения стандартов надежности и защищенности функционирования транспортных систем в нынешних реалиях.</p> <p>Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и дальнейшую перспективу до 2036 года», который установил конкретные цели и ориентиры, способствующие достижению национальных задач, создаёт условия для пересмотра приоритетов развития инфраструктурных объектов транспортно-коммуникационных маршрутов в сторону тех направлений, где осуществляется доставка товаров и перемещение людей в дружественные государства. В связи с этим возникает необходимость адаптации всей транспортной сети к трансформациям структуры и географии пассажирских потоков населения, среди которых наблюдается увеличение внутреннего транспортного спроса и снижение уровня зарубежных поездок.</p> <p>Следует повысить уровень значимости мер, направленных на достижение технологической независимости транспортной инфраструктуры, охватывающих совершенствование технических решений в транспорте и подготовку квалифицированных специалистов для данной сферы.</p> <p>Помимо вышеизложенного, возникает также потребность существенной корректировки Транспортной стратегии через введение ряда принципиально важных</p>

	<p>стратегических ориентиров, среди которых выделяются следующие ключевые направления:</p> <p>Формирование приоритетов пространственного развития – уточнение перспективных направлений формирования единой опорной транспортной сети страны, особое внимание уделяется развитию транспортных узлов и логистических коридоров, направленных преимущественно на Юга и Восток.</p> <p>Создание скоростного транспортного каркаса – разработка высокоскоростных магистралей и инфраструктуры, обеспечивающих быстрое перемещение пассажиров и грузов между крупными городскими агломерациями и регионами страны.</p> <p>Обеспечение устойчивой работы и развития транспортных коммуникаций на новых российских территориях – принятие мер по модернизации и созданию необходимой транспортной инфраструктуры на вновь присоединенных регионах, позволяющих обеспечить эффективное функционирование и интеграцию данных территорий в общую транспортную систему РФ.</p> <p>Повышение качества плановых решений и реализация мероприятий развития транспорта – совершенствование методологии разработки и реализации долгосрочных планов развития транспортной отрасли путем тесной увязки целевых индикаторов Транспортной стратегии с общенациональными проектными инициативами и иными нормативными актами стратегического программирования, такими как государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», её основные разделы и отраслевые проекты.</p> <p>Новый подход к отбору и ранжированию инвестиционных проектов – внедрение современных механизмов оценки целесообразности финансирования крупных инфраструктурных объектов на основании строго определенных объективных критериев, учитывающих транспортные потребности населения и экономики регионов, а также позитивное влияние проекта на социальную сферу и экономику.</p> <p>Технологическая независимость транспортной системы – обеспечение высокого уровня технологической самостоятельности в области проектирования, строительства и эксплуатации транспортных сетей и инфраструктуры, минимизация зависимости от иностранных технологий и поставщиков оборудования и материалов.</p> <p>Таким образом, данные дополнительные стратегические ориентиры направлены на дальнейшее повышение конкурентоспособности российского транспортного комплекса, укрепление национальной безопасности и улучшение условий жизни населения за счет повышения доступности и удобства передвижения внутри страны.</p>
4.2-4.4	<p><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.	<u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2024 год по целям 1 – 4</u>

Ниже в таблице 5.1 приведены наименования индикаторов, фактические значения за 2024 год и уровень (процент) достижения по отношению к плановому консервативному сценарию развития отрасли.

Таблица 5.1.

Уровень достижения индикаторов по целям за 2024 год

№ п/п	Показатель	Вид	2024 год
1	Индекс качества транспортной инфраструктуры по отношению к уровню 2021 года	факт	105,5
		план	105,7
		% вып.	99,81
2	Время в пути между центрами 2 соседних субъектов Российской Федерации, часов	факт	6,69
		план	7,00
		% вып.	104,63
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	18,38
		план	13,50
		% вып.	136,14
4	Увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении относительно 2019 года нарастающим итогом, млн тонн	факт	81,70
		план	82,00
		% вып.	99,63
5	Увеличение пропускной способности опорной сети внутренних водных путей нарастающим итогом, млн тонн	факт	12,20
		план	47,80
		% вып.	25,52
6	Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	факт	55,18
		план	50,90
		% вып.	108,41
7	Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %	факт	72,53
		план	55,00
		% вып.	131,87
8.	Доля протяженности опорной сети внутренних водных путей, удовлетворяющих эффективной работе транспортного флота, %	факт	92,70
		план	84,00
		% вып.	110,36
9	Доля дорожной сети городских агломераций, соответствующей нормативным требованиям, не менее, %	факт	85,68
		план	85,00
		% вып.	100,80
10	Транспортная подвижность населения (включая поездки на личном автомобиле), тыс. пассажиро-километров на одного человека в год	факт	8,30
		план	9,00
		% вып.	92,22
11	Пассажирооборот транспорта общего пользования (городское сообщение без учета пригородных перевозок), млрд. пассажиро-километров в год	факт	102,67
		план	92,00
		% вып.	111,60
12	Транспортная подвижность населения в дальнем сообщении, поездок на одного человека в год	факт	2,93
		план	2,90
		% вып.	101,03
13	Авиационная подвижность жителей Российской Федерации, поездок на воздушном транспорте с учетом иностранных авиакомпаний на одного человека в год	факт	0,76
		план	1,00
		% вып.	76,00
14	Общий объем пассажирских перевозок в дальнем следовании, млн пассажиров в год	факт	434,62
		план	411,00
		% вып.	105,75
15	Объем международных пассажирских перевозок (воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом), млн. пассажиров в год	факт	28,82
		план	145,00
		% вып.	19,88
16	Железнодорожные перевозки в дальнем следовании, млн. пассажиров в год	факт	128,30
		план	119,50
		% вып.	107,36
17	Пассажирские авиаперевозки через аэропорты гражданской авиации, млн пассажиров в год	факт	108,30
		план	149,00
		% вып.	72,68
18	Перевозки пассажиров российскими авиакомпаниями, млн пассажиров в год	факт	111,65
		пан	141,00
		% вып.	79,18
19	Перевозки автомобильным транспортом в дальнем сообщении, млн пассажиров в год	факт	180,17
		план	132,00
		% вып.	136,49
20	Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом во всех видах сообщения, млн пассажиров в год	факт	12,09
		план	12,10
		% вып.	99,92
21	Доля межрегиональных пассажирских авиационных рейсов, минующих г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных рейсов, %	факт	56,90
		пан	51,00
		% вып.	111,57
22	Доля транспортных средств с нормативным сроком эксплуатации, %	факт	59,23
		план	70,00
		% вып.	84,61
23	Объем перевозок во внешнеторговом обороте через пункты пропуска, млн тонн	факт	899,04
		план	958,00
		% вып.	93,85

24	Объем контейнерных перевозок в транзитном направлении по территории Российской Федерации (железнодорожным и морским транспортом), млн ДФЭ	факт	1,33
		план	1,90
		% вып.	70,22
25	Объем перевалки грузов в морских портах, млн тонн	факт	863,80
		план	965,00
		% вып.	89,51
26	Общий объем грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта), млн тонн, в том числе:	факт	8 490,32
		план	7 516,00
		% вып.	112,96
26.1	Автомобильным транспортом, млн тонн	факт	7 039,86
		план	5 847,00
		% вып.	120,40
26.2	Железнодорожным транспортом, млн тонн	факт	1 312,65
		план	1 488,00
		% вып.	88,22
26.3	Внутренним водным транспортом, млн тонн	факт	105,42
		план	122,00
		% вып.	86,41
27	Производительность труда в транспортном комплексе к 2019 году, %	факт	88,61
		план	108,50
		% вып.	81,67
28	Количество пассажиров международного следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек	факт	591,30
		план	565,00
		% вып.	104,66
29	Количество пассажиров дальнего следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек	факт	2 229,28
		план	1 601,00
		% вып.	139,24
30	Общий объем грузовых перевозок в пересчете на одного сотрудника грузового транспорта, тонн	факт	6 765,34
		план	2 145,00
		% вып.	315,40
31	Протяженность инфраструктуры всех видов транспорта, приспособленной для движения автономного транспорта, тыс. километров	факт	0,72
		план	6,50
		% вып.	11,14

Эффективность выполнения Транспортной стратегии оценивалась путем регулярного годового анализа достигнутых показателей, установленных для каждой цели Транспортной стратегии. Приведенные данные базируются на материалах официальной статистики, сведениях из общедоступных информационных ресурсов, а также административной информации организаций и учреждений Министерства транспорта Российской Федерации.

Эффективность выполнения Транспортной стратегии оценивалась путем регулярного годового анализа достигнутых показателей, установленных для каждой цели Транспортной стратегии. Приведенные данные базируются на материалах официальной статистики и сведениях из общедоступных информационных ресурсов.

По итогам 2024 года, 17 индикаторов Транспортной стратегии достигли целевых значений, а 17 индикаторов не достигли.

В 2024 году положительной динамике достижения целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 1 способствовали проведение мероприятий направленные на совершенствование авиационной инфраструктуры, включающие модернизацию оборудования аэропортов, внедрение современных технологий управления воздушным движением и усиление мер обеспечения безопасности полетов.

Реализация проектов реконструкции портовых комплексов, строительства новых терминалов, углубления фарватеров и развития морских транспортных систем также оказали положительное влияние на динамику показателей.

Особо стоит отметить высокие темпы строительства новых автомобильных дорог и реконструкции существующих трасс как федерального значения, так и регионального, что позволило в 2024 году значительно превысить намеченные ранее планы – в среднем больше чем на 10 процентов.

Основными причинами, препятствующими достижению целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 1 в 2024 году, явились существенные изменения условий функционирования транспортной системы, обусловленные широкомасштабными ограничительными мерами, принятыми недружественными государствами.

Указанные события оказали воздействие не только непосредственно на деятельность транспортного сектора, но также отразились на всей экономике

государства, вызвав корректировку потребностей населения и хозяйствующих субъектов в объёмах и направлениях перевозки грузов и пассажиров.

Достижению целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 2 в 2024 году способствовали улучшение инфраструктуры и обслуживания пассажиров, продолжающиеся мероприятия по реновации парков общественного транспорта, а также мероприятия, направленные на повышение уровня удобства и безопасности передвижения для всех категорий пользователей транспортных услуг.

Осуществленные меры по развитию системы мультимодальных транспортировок разными типами транспортных средств обеспечили непрерывную доставку грузов от пункта отправки до конечного пункта назначения.

Факторы, препятствовавшие достижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии по Цели 2 в 2024 году, включали в том числе изменения предпочтений пассажиров относительно международных рейсов, повышение цен на топливо и увеличение затрат на обслуживание воздушного парка.

Воздействие указанных негативных факторов выразилось в уменьшении пассажирской загрузки авиалайнеров, сокращении числа международных направлений и усилении финансовой нестабильности среди авиакомпаний.

Преобладающая часть целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 3 в 2024 году продемонстрировали неудовлетворительные результаты.

Отклонение от установленных значений показателей, связано в первую очередь с продолжающимися действиями санкционных ограничений, введенными недружественными странами, которые являлись ключевыми потребителями транзитных услуг.

Переключение грузопотоков с западного направления на восточные и южные маршруты привело к сокращению спроса на транспортные услуги со стороны ряда секторов экономики, а также вызвало сложности с полным удовлетворением потребностей в перевозке грузов на некоторых маршрутах.

Рост потребности в перевозке грузов в азиатские регионы привел к значительной перегрузке восточного участка железных дорог, охватывающего важнейшие направления – Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали.

Несмотря на то, что целевые значения показателей, направленных на достижение Цели 3, отражающие объёмы грузоперевозок, включая контейнерные транзитные перевозки, недостаточны, положительная динамика наблюдается в совокупном объёме перевозимых грузов всеми транспортными средствами (за исключением трубопроводного транспорта) и отдельно – автомобильным транспортом.

Достижению целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 4 в 2024 году способствовало широкое применение новейших технологий, нацеленных на совершенствование функционирования транспортной инфраструктуры. Развитие автономных систем управления транспортом – автомобили, поезда и суда сопровождалось оснащением решениями, способствующими снижению аварийности, оптимизации маршрутов и уменьшению эксплуатационных расходов.

Значительный вклад в модернизацию отрасли также внесла цифровая трансформация документооборота. Перевод документации в электронный вид способствует ускорению обработки информации, минимизирует риски возникновения ошибок и улучшает координацию действий всех участников транспортно-логистического процесса.

Итоги 2024 года показали положительные достижения по большинству ключевых показателей Транспортной стратегии благодаря мероприятиям по обновлению и совершенствованию транспортной системы, цифровой трансформации основных процессов и внедрению новаторских решений. Однако некоторые показатели остались невыполненными главным образом из-за воздействия международных ограничений и общей экономической ситуации.

5.2

Основные показатели деятельности предприятий транспортного комплекса
(выпуск работ, услуг; инвестиции)

Финансовая устойчивость транспортных компаний является ключевым фактором успешной реализации транспортной политики. Достижение положительного финансового результата деятельности организаций, входящих в транспортную отрасль, играет важнейшую роль в обеспечении экономической эффективности всего транспортного сектора. Позитивная финансовая динамика создает благоприятные условия для выполнения стратегических целей и приоритетных направлений развития, предусмотренных Транспортной стратегией.

Данные о объемах работ и услуг, осуществленных организациями собственными силами, отражают результаты коммерческой деятельности предприятий и играют ключевую роль в обеспечении их дальнейшего эффективного функционирования. Указанные сведения также отражают объем производства продукции и величину валовой добавленной стоимости, созданных конкретной отраслью экономики в течение определенного периода.

Таблица 5.2.1.

Данные по производству и отгрузке товаров и услуг за 2024 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	13 655,61	117,62
2	По организациям железнодорожного транспорта, в том числе:	млрд рублей	4 261,72	116,97
2.1	грузовые перевозки	млрд рублей	3 827,52	117,76
2.2	междугородные и международные пассажирские перевозки	млрд рублей	317,99	109,09
2.3	пассажирское пригородное сообщение	млрд рублей	116,21	114,59
3	По организациям автомобильного транспорта	млрд рублей	1 861,83	133,07
4	По организациям электротранспорта	млрд рублей	191,91	111,66
5	По организациям морского транспорта	млрд рублей	329,77	130,69
6	По организациям внутреннего водного транспорта	млрд рублей	131,95	99,17
7	По организациям воздушного транспорта, в том числе:	млрд рублей	2 007,12	128,90
7.1	деятельность пассажирского воздушного транспорта	млрд рублей	1 920,07	130,11
7.2	деятельность грузового воздушного транспорта	млрд рублей	87,05	106,87
8	Вспомогательная транспортная деятельность	млрд рублей	4 871,31	109,40
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	1 636,66	104,31

Рост инвестиций в основной капитал транспортного комплекса играет ключевую роль в обеспечении повышения общей экономической эффективности и уровня конкурентоспособности российских транспортных предприятий. Вложения капитала способствуют модернизации инфраструктуры, обновлению подвижного состава, внедрению передовых технологий управления перевозочным процессом, повышению качества предоставляемых услуг, улучшению условий труда работников отрасли, оптимизации логистических цепочек и снижению издержек. Все эти факторы в совокупности обеспечивают устойчивое развитие транспортной системы страны, делают её привлекательнее для клиентов и повышают общую конкурентоспособность компаний на российском и международном рынках перевозок.

В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2024 год инвестиции в основной капитал

по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 4 281,38 млрд руб., что на 8,0 % выше, чем за 2023 год (в фактически действовавших ценах).

В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 248,70 млрд рублей общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2024 году 4 530,08 млрд руб. (14,57 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Таблица 5.2.2.
Рост индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2024 год

ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности»		
№	Организации занимающиеся:	% к прошлому году
1	Деятельностью железнодорожного транспорта: междугородние и международные пассажирские перевозки	8,50
2	Деятельностью железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	14,40
3	Перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	29,90
4	Регулярными перевозками пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении	98,60
5	Перевозка пассажиров фуникулерами, подвесными канатными дорогами и подъемниками, являющимися частью городской или пригородной транспортной системы	4 746,80
6	Специальными перевозками (для собственных нужд) автобусами	40,80
7	Перевозка пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении по заказам, за исключением перевозки арендованными автобусами с водителем и по туристическим или экскурсионным маршрутам	103,90
8	Перевозки пассажиров сухопутным транспортом прочие, не включенные в другие группировки	50,40
9	Деятельностью автомобильного грузового транспорта и услугами по перевозкам	24,40
10	Деятельностью внутреннего водного грузового транспорта	13,60
11	Деятельностью пассажирского воздушного транспорта	27,90
12	Деятельностью грузового воздушного транспорта	296,90
13	Деятельностью вспомогательной, связанной с воздушным транспортом	3,60
14	Транспортной обработкой грузов	13,70
15	Деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками	2,00

Таблица 5.2.3.
Снижение индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2024 год

ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности»		
№	Организации занимающиеся:	% к прошлому году
1	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	21,20
2	Регулярными перевозками пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении	23,90
3	Перевозкой пассажиров метрополитеном	18,20
4	Деятельностью легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем	1,90
5	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении	4,10
6	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в международном сообщении	52,40
7	Перевозками пассажиров арендованными автобусами с водителем	6,30
8	Деятельностью морского пассажирского транспорта	75,90
9	Деятельностью морского грузового транспорта	36,20
10	Деятельностью внутреннего водного пассажирского транспорта	67,20
11	Деятельностью вспомогательной, связанной с железнодорожным транспортом	18,20
12	Деятельностью вспомогательной, связанной с автомобильным транспортом	14,80
13	Деятельностью вспомогательной, связанной с морским транспортом	4,90
14	Деятельностью вспомогательной, связанной с внутренним водным транспортом	16,30

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 2024 году

№	Наименование	млрд рублей	Доля от общего объема инвестиций, %
---	--------------	-------------	-------------------------------------

1	Железнодорожный транспорт	1 104,54	25,80
2	Морской транспорт	21,50	0,50
3	Внутренний водный транспорт	15,70	0,37
4	Автомобильный транспорт	419,78	9,80
5	Электротранспорт	432,82	10,11
6	Воздушный транспорт	158,32	3,70

Таблица 5.2.5.

Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью, из общего объема инвестиций за 2024 год

№	Наименование	млрд рублей	Доля от общего объема инвестиций, %
1	Организации, связанные с железнодорожным транспортом	227,93	5,32
2	Организации, связанные с автомобильным транспортом	1 221,25	28,52
3	Организации, связанные с морским транспортом	202,86	4,74
4	Организации, связанные с внутренним водным транспортом	18,29	0,43
5	Организации, связанные с воздушным транспортом	131,50	3,07
6	Организации, связанные с транспортной обработкой грузов	169,03	3,95
7	Организации, связанные с деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками	157,57	3,68

Согласно данным за 2024 год официальной статистической отчетности (форма П-2), представленным Федеральной службой государственной статистики РФ, структура инвестиций в основной капитал транспортных организаций, не являющихся субъектами малого предпринимательства, характеризуется следующим образом: объем собственных средств составляет 1 310,65 млрд рублей (56,23 %), тогда как привлеченные средства равняются 1 019,33 млрд рублей (43,73 %). В структуре привлеченных средств доля бюджетных ассигнований достигает 57,00 %, что эквивалентно сумме в размере 580,99 млрд рублей.

Таблица 5.2.6.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение в 2024 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:	%	24,92
1.1	федерального бюджета	%	37,39
1.2	бюджетов субъектов Российской Федерации	%	21,94

Таблица 5.2.7.

Распределение бюджетных средств по видам транспорта в 2024 году

№	Наименование	Единица измерения	Финансирование
1	Бюджетные средства по видам транспорта		
1.1	деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	млрд рублей	1,05
1.2	регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	млрд рублей	47,40
1.3	регулярные перевозки пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении	млрд рублей	2,62
1.4	регулярные перевозки пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении	млрд рублей	13,49
1.5	перевозка пассажиров метрополитеном	млрд рублей	206,24
1.6	регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении	млрд рублей	1,22
1.7	перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам	млрд рублей	1,65
1.8	автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам	млрд рублей	0,42
1.9	внутренний водный пассажирский транспорт	млрд рублей	0,36
1.10	пассажирский воздушный транспорт	млрд рублей	7,68
2	Бюджетные средства на вспомогательную транспортную деятельность		
2.1	автомобильный транспорт	млрд рублей	248,23

	2.2	морской транспорт	млрд рублей	42,50
	2.3	внутренний водный транспорт	млрд рублей	5,47
	2.4	воздушный транспорт	млрд рублей	2,65
<p>Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил за 2024 год 1 749 млрд руб. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 74,94 %.</p> <p>Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 6,74 % от общего объема соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 11,28 %.</p>				
<p style="text-align: right;">Таблица 5.2.8.</p> <p style="text-align: center;">Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса за 2024 год</p>				
	№	Наименование	млрд рублей	Доля от общего объема инвестиций, %
	1	Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса, в том числе:	438,34	18,80
	1.1	кредиты банков	216,15	9,27
	1.2	заемные средства других организаций	180,91	7,76
	1.3	прочие средства	36,63	1,57
	2	Привлеченные внебюджетные средства по видам транспорта		
	2.1	железнодорожный транспорт	78,79	3,38
	2.2	автомобильный транспорт	118,22	5,07
	2.3	морской транспорт	13,38	0,57
	2.4	внутренний водный транспорт	0,71	0,03
	2.5	воздушный транспорт	11,62	0,50
5.3	<p style="text-align: center;"><u>Показатели финансового состояния деятельности предприятий транспортного комплекса (прибыль/убыток, рентабельность отрасли/сектора)</u></p> <p>Получение положительной финансовой прибыли предприятиями транспортного сектора является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешную реализацию поставленных задач, определенных в рамках утвержденной Транспортной стратегии.</p> <p>Финансовая устойчивость транспортных компаний способствует повышению качества предоставляемых услуг, улучшению инфраструктуры и логистической организации перевозок, что в свою очередь положительно сказывается на развитии всей экономики государства. Достижение высоких экономических показателей позволяет транспортным предприятиям инвестировать средства в модернизацию парка техники, повышение квалификации сотрудников, внедрение инновационных технологий и улучшение условий труда работников, обеспечивая тем самым устойчивое развитие транспорта и решение стратегических задач, обозначенных в Транспортной стратегии.</p> <p>Показатели финансового состояния транспортного комплекса рассчитаны на основе данных формы Росстата П-3 «Сведения о финансовом состоянии организации» за 2024 год.</p> <p style="text-align: right;">Таблица 5.3.</p> <p style="text-align: center;">Сальдированный финансовый результат организаций транспортного комплекса за 2024 год</p>			

№	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:	1 418,90	64,97	6 569,28	140,57	3 552,93	204,47
2	в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций	310,78	70,83	1 623,92	22,18	704,62	22,12
3	в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта	39,70	59,65	950,85	18,47	592,66	40,03
4	в сфере морского транспорта	55,90	56,85	223,30	7,83	115,30	6,43
5	в сфере внутреннего водного транспорта	18,95	65,60	89,32	0,56	56,45	2,38
6	в сфере воздушного транспорта	65,21	61,90	1 497,12	82,66	500,73	57,78
7	занимающиеся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта	928,37	74,97	2 184,78	8,90	1 583,19	75,74
8	занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений	178,85	82,80	2 312,89	23,54	1 734,14	73,78

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспортного комплекса за 2024 год уменьшился на 156,31 млрд руб. и составил 1 418,90 млрд рублей. 2 322 транспортных организаций получили прибыль, а 1 003 организаций имели убыток в 2024 году.

В целом уровень рентабельности проданных товаров, продукции, работ, услуг за 2024 год составил: 7,70 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг; 76,19 % к коммерческим и управленческим расходам; 2,54 % к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

По видам экономической деятельности можно наблюдать превышение кредиторской задолженности над дебиторской, что создает предпосылки возникновения угрозы финансовой устойчивости организации. В особенно неблагоприятном состоянии находятся организации, занимающиеся регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении; регулярными перевозками пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении и деятельностью грузового воздушного транспорта, где просроченная кредиторская задолженность превышает просроченную дебиторскую задолженность в 11 раз, в 7 раз и в 0,5 раза соответственно.

**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 2024 году осуществлялось на основании Федерального закона от 27 ноября 2023 г. № 540-ФЗ «О федеральном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» в соответствии с сводной бюджетной росписью и лимитами бюджетных обязательств.</p> <p>В 2024 году исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках структурных элементов ГП «РТС», НП «БКД», «КПМИ», НП «Беспилотные авиационные системы», 4 ведомственных проектов, 11 федеральных проектов, не входящих в состав национальных проектов и 20 государственных программ Российской Федерации, в том числе: «Восстановление и социально-экономическое развитие Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики,</p>

Запорожской области и Херсонской области», «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Развитие образования», «Комплексное развитие сельских территорий», «Развитие энергетики», «Развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия», «Социально-экономическое развитие Калининградской области», «Обеспечение обороноспособности страны», «Развитие здравоохранения», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя» и других.

За 2024 год кассовое исполнение всех проектов и мероприятий транспортного комплекса составило 99,9 % от предусмотренного объема бюджетных ассигнований.

В результате выполнения в 2024 году федеральных проектов, входящих в состав НП «БКД» и «КПМИ», индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2021 года составил 105,5 %.

Объем бюджетного финансирования в сфере транспорта по Министерству транспорта Российской Федерации как субъекту бюджетного планирования в 2024 году составил 1 876,47 млрд рублей (кассовое исполнение 1 874,23 млрд руб. или 99,9 %), в том числе на ГП «РТС» - 1 695,15 млрд рублей (кассовое исполнение – 1 692,95 млрд рублей, или 99,9 %), НП «БКД» - 736,97 млрд руб. (кассовое исполнение – 736,70 млрд руб., или 100,0 %), «КПМИ» - 97,71 млрд руб. (кассовое исполнение – 97,57 млрд руб., или 99,9 %), НП «Беспилотные авиационные системы» - 2,84 млрд руб. (кассовое исполнение – 2,84 млрд руб., или 100,0 %), а также реализацию иных функций федеральных органов исполнительной власти – 49,4 млн руб. (кассовое исполнение – 49,4 млн руб.).

Из Фонда национального благосостояния, на реализацию транспортных проектов было направлено 117,44 млрд руб.

Капитальные вложения осуществлялись в 2024 году Минтрансом России, подведомственным 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».

Расходы на научно-исследовательские и опытно конструкторские работы осуществлялись в 2024 году Минтрансом России, подведомственным ему федеральной службой и федеральными агентствами в рамках 3 государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Научно-технологическое развитие», «Космическая деятельность России».

Бюджетные ассигнования, направленные в 2024 году на капитальные вложения, составили 531,03 млрд руб. (кассовое исполнение – 530,67 млрд руб., или 99,9 %), а на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 1,52 млрд руб. (кассовое исполнение – 1,49 млрд руб., или 98,2%).

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>Общий объем внебюджетных инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящихся к субъектам малого предпринимательства (в соответствии с отчетными данными по ФСН № П-2 «Источники финансирования инвестиций в основной капитал по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства»), составил в 2024 году 1 749,0 млрд руб. В том числе инвестиции из собственных средств предприятий транспортного комплекса составляют 1 310,65 млрд руб. (или 74,94 % в общем объеме внебюджетных средств), из которых по организациям: железнодорожного транспорта – 257,93 млрд руб., автомобильного и городского пассажирского транспорта – 283,60 млрд руб., морского транспорта - 20,08 млрд руб., внутреннего водного транспорта - 14,36 млрд руб., воздушного транспорта – 132,74 млрд руб., других организаций («деятельность транспортная вспомогательная», «транспортное строительство», «транспортная обработка грузов», «вспомогательная прочая, связанная с перевозками») – 693,19 млрд руб.</p> <p>Объем привлеченных внебюджетных инвестиций по организациям транспортного комплекса составил 438,34 млрд руб. (или 25,06 % в общем объеме внебюджетных средств), из них 216,15 млрд рублей – кредиты банков, 180,91 млрд руб. – заемные средства других организаций, 36,63 млрд руб. – прочие средства.</p> <p>Объем привлеченного внебюджетного финансирования, предусмотренного реализацией структурных элементов ГП «РТС» за 2024 год – 963,50 млрд руб. (кассовое исполнение – 931,93 млрд руб., или 96,72 %).</p>
------	--