



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

14.08.2020 № ИА-Д8-29/15911

На № _____ от _____

Союз транспортников России

Российский союз промышленников
и предпринимателей

Торгово-промышленная палата
Российской Федерации

Общественная палата
Российской Федерации

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 26.07.2017 № Пр-1449 (подпункт «а» пункта 2) и от 25.03.2020 № Пр-573 (подпункт «г» пункта 1), а также поручений Правительства Российской Федерации от 04.02.2020 № АБ-П9-753 и от 31.03.2020 № МХ-П16-2574 (пункт 4) Минтрансом России подготовлен проект распоряжения Правительства Российской Федерации об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года (далее – проект распоряжения, проект Транспортной стратегии).

Проект Транспортной стратегии в основном одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 26.03.2020 (протокол № 10) и доработан на площадке Аппарата Правительства Российской Федерации (прилагается).

При этом 21.07.2020 Президентом Российской Федерации подписан Указ № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» (далее – Указ № 474), определяющий новые национальные цели развития Российской Федерации и соответствующие целевые показатели.

Подпунктами «в» и «г» пункта 3 Указа № 474 Правительству Российской Федерации поручено разработать (скорректировать) национальные проекты, направленные на достижение национальных целей развития Российской Федерации, а также единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года.

В этой связи Минтрансу России поручено доработать проект Транспортной стратегии с учетом указанных поручений и внести в Правительство

Российской Федерации для утверждения в установленном порядке.

На основании изложенного и в соответствии с требованиями Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 № 1162, Минтранс России просит рассмотреть проект распоряжения и проект Транспортной стратегии и в срок до 11.09.2020 представить предложения по их доработке, в том числе с учетом необходимого вклада транспортной отрасли в достижение к 2030 году национальных целей развития Российской Федерации и соответствующих показателей.

Приложение: на 66 л. в 1 экз.

И.о. Министра



И.С. Алафинов

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от « ____ » _____ г. № _____

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2035 года (далее - Стратегия).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке и корректировке государственных программ Российской Федерации и иных документов стратегического планирования.

3. Рекомендовать органам государственной власти субъектов Российской Федерации руководствоваться положениями Стратегии при разработке и корректировке государственных программ субъектов Российской Федерации и иных документов стратегического планирования.

4. Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить реализацию Стратегии.

5. Минтрансу России разработать в 8-месячный срок генеральные схемы отраслей и сфер государственного управления в области транспорта.

6. Признать утратившими силу:

распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 29, ст. 3537);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 50, ст. 5977);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 25, ст. 3349);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 10, ст. 1462);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. № 2469-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, № 47, ст. 7016);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 мая 2018 г. № 893-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 22, ст. 3176);

распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 г. № 1930-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, № 35, ст. 5013).

Председатель Правительства
Российской Федерации

М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 2020 г. №

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

Российской Федерации на период до 2035 года

I. Общие положения

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (далее - Стратегия) разработана в соответствии с Федеральным законом "О стратегическом планировании в Российской Федерации" и обеспечивает реализацию в сфере транспорта положений Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" (далее - Указ), Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года (далее - Единый план) и иных документов стратегического планирования, разрабатываемых на федеральном уровне, а также учитывает положения Парижского соглашения от 12 декабря 2015 г., подписанного от имени Российской Федерации 22 апреля 2016 г. и принятого постановлением Правительства Российской Федерации от 21 сентября 2019 г. № 1228 "О принятии Парижского соглашения" (далее - Парижское соглашение).

Детализация положений о развитии отраслей и сфер государственного управления в области транспорта приводится в соответствующих генеральных схемах, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации.

Реализация Стратегии осуществляется в 2 этапа. Первый этап реализуется с 2020 по 2024 год, второй этап - с 2025 по 2035 год. Для установления базового уровня показателей выбран 2018 год.

На первом этапе реализации Стратегии ее цели, задачи и основные мероприятия сконцентрированы на достижении следующих национальных целей развития Российской Федерации, определенных Указом:

вхождение Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечение темпов экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности (в том числе инфляции на уровне, не превышающем 4 процентов);

создание в базовых отраслях экономики, прежде всего в обрабатывающей промышленности и агропромышленном комплексе, высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора, развивающегося на основе современных технологий и обеспеченного высококвалифицированными кадрами;

обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере;

ускорение технологического развития Российской Федерации, увеличение количества организаций, осуществляющих технологические инновации, до 50 процентов их общего числа.

Стратегия является основой для разработки государственных программ, национальных и федеральных проектов, содержащих мероприятия по развитию отраслей и сфер государственного управления в области транспорта.

II. Оценка текущего состояния транспортной отрасли

Транспорт является одной из крупнейших системообразующих стратегических отраслей экономики Российской Федерации, обеспечивающей жизнедеятельность и социально-экономическое развитие всей страны, развитие внутренней и внешней торговли, связанность территории страны, потребности населения в перевозках.

Транспорт, наряду с энергетикой, сельским хозяйством и промышленностью, играет важную роль в повышении конкурентоспособности российских предприятий и качества жизни населения.

В структуре валового внутреннего продукта страны в 2018 году доля деятельности, связанной с транспортировкой и хранением, составила 6,2 процента. В этой сфере работает около 5,4 млн. человек.

Расширение маршрутной сети, повышение качества и ценовой доступности пассажирских перевозок стимулирует рост транспортной подвижности населения. За счет развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступ к освоению новых ресурсов и территорий, улучшения связей между рынками сырья, производства и потребления, ускорения товародвижения, уменьшения себестоимости перевозок

и снижения аварийности может обеспечиваться ежегодный прирост внутреннего валового продукта до 0,2 - 0,25 процента.

Экспорт транспортных услуг в 2018 году составил 19,2 млрд. долларов США, что на 5,5 процента больше, чем в 2014 году. Это составляет около 30 процентов всего экспорта услуг страны. Изменившаяся структура экспорта транспортных услуг отражает снижение доли пассажирских перевозок и увеличение грузовых (в том числе транзитных) перевозок, а также вспомогательных и дополнительных услуг.

По состоянию на конец базового 2018 года общая протяженность автомобильных дорог общего пользования составляла 1511,4 тыс. км, из них 54,3 тыс. км федерального значения, 510,4 тыс. км регионального и межмуниципального значения и 946,6 тыс. км местного значения.

По итогам реализации Стратегии к 2035 году протяженность автомобильных дорог общего пользования должна возрасти до 1649 тыс. км, при этом протяженность автомобильных дорог федерального значения вырастет практически в 2 раза, до 91,4 тыс. км, при поддержании их нормативного состояния на уровне 85 процентов. Протяженность региональных и межмуниципальных дорог составит 531,4 тыс. км, а дорог местного значения - 1026,8 тыс. км. При этом более 65 процентов таких дорог будет находиться в нормативном состоянии.

На транспортный комплекс оказывает влияние ряд глобальных факторов, вызовов и угроз внешнего и внутреннего характера.

Основными сдерживающими факторами для отрасли являются инфраструктурные ограничения на сетях автомобильных и железных дорог и на внутренних водных путях, высокий уровень износа транспортных средств, значительная неравномерность в развитии транспортной сети и транспортной доступности регионов Российской Федерации, низкие темпы внедрения современных транспортно-логистических технологий и отсутствие сети крупных мультимодальных транспортно-логистических центров, а также крайне низкий уровень использования технологии информационного моделирования при проектировании, строительстве и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

Российские участки международных транспортных коридоров, их узлы и пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации не имеют достаточной пропускной способности, что не позволяет в полной мере реализовать экспортный и транзитный потенциал страны.

Недостаточная конкурентоспособность российской транспортной системы приводит к тому, что 87 процентов внешнеторговых грузов из российских морских портов перевезено судами под флагами иностранных государств, а также 54,9 процента международных перевозок грузов на автомобильном транспорте перевезено иностранными перевозчиками.

Недостаточно высокие темпы внедрения цифровых технологий создают риск существенного технологического отставания российской транспортной системы от уровня развитых стран.

Сокращение реальных располагаемых доходов населения является одним из факторов снижения мобильности российских граждан, создает риск сокращения объемов пассажирских перевозок, а также грузовых перевозок в результате снижения уровня потребления товаров и услуг.

Обострение геополитической конкуренции, снижение деловой активности, объемов международной торговли и туризма в результате кризисных явлений в экономике создают риски периодического падения спроса на транспортные услуги как в сфере грузовых, так и в сфере пассажирских перевозок.

Существенное влияние на показатели развития транспортной отрасли, в первую очередь на объемы перевозок пассажиров и грузов, оказывают и другие внешние политические и экономические факторы, а также террористические и эпидемиологические угрозы. В частности, эпидемия коронавируса в 2020 году существенным образом повлияла на объемы перевозок пассажиров на авиационном транспорте и грузов на железнодорожном транспорте.

Усиление негативного влияния жизнедеятельности человека на окружающую среду и климат привели к формированию устойчивой мировой тенденции к ужесточению экологических требований, необходимости существенного снижения выбросов вредных (загрязняющих) веществ, в том числе на транспорте, а также к адаптации инфраструктуры к изменениям климата. В перспективе прогнозируется переход мировой экономики к углеродной и климатической нейтральности (европейской экономики - к 2050 году), предполагающей отсутствие выбросов вредных (загрязняющих) веществ и парниковых газов или их полной компенсации субъектами хозяйственной деятельности.

Указанная тенденция повлияла на изменение структуры спроса в части выбора потребления товаров и услуг с более низким уровнем негативного воздействия на окружающую среду при их производстве, транспортировке, потреблении и утилизации.

Для транспортной отрасли это является существенным вызовом. Необходимо предусмотреть и обеспечить удовлетворение спроса на оказание транспортных услуг с более низким уровнем воздействия на окружающую среду как на внутреннем, так и на внешних рынках. Это потребует учета перераспределения пассажиропотоков и грузопотоков на более экологичные способы транспортировки, а также учета изменения структуры грузов в результате снижения доли ископаемых видов топлива и товаров, при производстве которых не были обеспечены высокие экологические требования.

Оказание транспортных услуг с учетом сформировавшихся экологических тенденций и необходимости точного соблюдения условий международных документов и соглашений в этой сфере, в частности Парижского соглашения, является вызовом для транспортной отрасли также в части обеспечения ускоренного технологического развития, перехода на использования новых типов двигателей и низкоуглеродных видов топлива, обеспечения соблюдения экологических требований на всех стадиях жизненного цикла объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Сегодня вопросы экологического развития транспорта становятся инструментом экономического влияния в мире. Существует устойчивая тенденция на расширение использования этого инструмента для обеспечения конкурентоспособности зарубежных транспортных систем, создания барьеров для развития российской транспортной системы и перераспределения мирового рынка транспортных услуг. В настоящее время такие тенденции проявляются в сфере воздушного и морского транспорта.

Эти тенденции для российских транспортных компаний связаны с риском ограничения их деятельности на международных рынках, значительного увеличения финансовой нагрузки на них за счет введения международных систем квотирования на всех видах транспорта.

Еще один риск для транспортной отрасли связан с возможностью ограничения деятельности российских транспортных компаний в регионах с высокими экологическими требованиями к осуществлению хозяйственной деятельности, в частности, в Арктическом и Балтийском бассейнах.

Усиление негативного влияния климата на объекты транспортной инфраструктуры создают риск для их функционирования с сохранением требуемых технических и технологических параметров.

III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта

Государственное управление в сфере транспорта должно обеспечивать устойчивость функционирования транспортной отрасли для удовлетворения возрастающих потребностей населения и участников экономической деятельности в доступных, качественных и безопасных транспортных услугах, а также для укрепления территориальной целостности, связанности и обороноспособности страны.

Для повышения качества жизни людей и обеспечения социально-экономического развития с заданными темпами роста транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами по отношению к другим отраслям, в том числе по отношению к топливно-энергетическому и агропромышленному комплексам и строительной и машиностроительной отраслям.

Развитие и содержание транспортной инфраструктуры должно выполняться в строгом соответствии с установленными нормативами, параметрами надежности и безопасности, а также сопровождаться своевременным обновлением основных производственных фондов по видам транспорта, транспортной деятельности и в области государственного управления в сфере транспорта на более высоком информационно-технологическом уровне.

Это позволит обеспечить долговременную устойчивость инфраструктуры с гарантией ее нормативных потребительских характеристик, создаст благоприятные условия для повышения качества жизни населения, роста конкурентоспособности российских предприятий, создаст необходимый инфраструктурный задел для ускоренного социально-экономического развития на всей территории страны, укрепления позиций Российской Федерации в качестве одной из ведущих экономик мира и одного из крупнейших транспортно-логистических узлов планеты.

В связи с этим долгосрочными приоритетами государственной политики в сфере транспорта являются:

повышение качества жизни населения путем предоставления пользователю высококачественной инфраструктурной услуги для перемещения всеми доступными видами транспорта в целях реализации их трудовых, социальных и культурных потребностей;

ускоренное развитие отраслей экономики и сфер жизнедеятельности за счет опережающего развития транспортной инфраструктуры и видов транспорта;

гарантированное нормативное содержание транспортной инфраструктуры как обязательное условие социально-экономического развития страны.

Для реализации Указа, выполнения Единого плана и реализации долгосрочных приоритетов государственной политики целями Стратегии являются:

цель 1 - обеспечение связанности территорий Российской Федерации;

цель 2 - обеспечение экономически эффективных перевозок грузов;

цель 3 - обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения;

цель 4 - встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры;

цель 5 - повышение уровня безопасности транспортной системы.

Целевые показатели реализации Стратегии приведены в приложении № 1. Перечень и значения показателей подлежат уточнению по результатам корректировки (актуализации) прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный и (или) долгосрочный период.

Крупные проекты развития транспортной инфраструктуры на период до 2035 года приведены в приложении № 2. Объемы финансирования, сроки и параметры указанных проектов будут уточняться исходя из имеющихся финансовых и иных условий их реализации.

Параметры финансового обеспечения реализации Стратегии приведены в приложении № 3, являются прогнозными и подлежат уточнению по итогам реализации Стратегии в период до 2024 года.

Цель 1 - обеспечение связанности территорий Российской Федерации

Обеспечение связанности территории Российской Федерации, устойчивых экономических и социальных связей внутри страны являются основными функциями транспортной системы.

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, отмечено, что одной

из основных проблем пространственного развития страны является наличие инфраструктурных ограничений федерального значения на опорной транспортной сети, низкая транспортная связанность центров экономического роста между собой и с другими территориями.

Как следствие, основным механизмом обеспечения связанности территорий страны для повышения скорости и надежности перемещения пассажиров и доставки грузов является формирование единой опорной транспортной сети (далее - единая опорная сеть) и снятие на ней существующих инфраструктурных ограничений.

Единая опорная сеть включает в себя опорную сеть автомобильных дорог общего пользования, сеть железных дорог общего пользования, инфраструктуру железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта, опорную сеть узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров и пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, обеспечивающие устойчивые транспортные связи столицы Российской Федерации, административных центров субъектов Российской Федерации, перспективных центров экономического роста и геостратегических территорий.

Единая опорная сеть формируется на основании генеральных схем развития отраслей и сфер государственного управления в области транспорта. Формирование генеральных схем, содержащих в том числе детализацию объектов единой опорной сети, будет осуществляться с учетом документов стратегического планирования других отраслей.

Устойчивое транспортное сообщение, развитие современных высокоскоростных видов транспорта и транспортных систем, обеспечивающих экономическую и социальную связанность территории страны, положительным образом влияют на деловую активность в обществе, на качество жизни и мобильность населения, формируют комфортную среду жизнедеятельности и улучшают экологическую ситуацию.

Развитие и поддержание дорожной сети городских агломераций, являющихся центрами экономического роста, напрямую способствуют увеличению объемов и темпов жилищного строительства, а также достижению целого ряда показателей национального проекта "Жилье и городская среда", в том числе по росту индекса качества городской среды и по росту доли городов с благоприятной средой.

Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора, обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также по улучшению жилищных условий путем реализации крупных ключевых проектов, решения задач и достижения следующих целевых показателей:

в сфере дорожного хозяйства:

завершение формирования (строительства) международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" (Санкт-Петербург - Москва - Самара - Оренбург - Сагарчин) в период до 2024 года;

развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в направлении Запад - Восток по маршруту Казань - Екатеринбург - Тюмень - Омск - Новосибирск - Кемерово - Барнаул в период до 2035 года;

строительство скоростной автомобильной дороги по маршруту Новороссийск - Джубга - Сочи в период до 2035 года (ключевой проект);

строительство и реконструкция 3490,8 км автомобильных дорог федерального значения к 2024 году и 10000 км - к 2035 году (нарастающим итогом);

строительство и реконструкция 33 автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального и регионального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи к 2024 году и 90 мостов - к 2035 году (нарастающим итогом);

доведение доли дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, до 85 процентов к 2024 году с удержанием этого показателя на уровне 85 процентов к 2035 году при планируемом увеличении площади земель населенных пунктов и земель застройки (с учетом осуществления различных стадий ремонтных работ на оставшихся 15 процентах дорожной сети);

реконструкция, капитальный ремонт и ремонт 100 тыс. пог. метров искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии, к 2024 году и 193 тыс. пог. метров - к 2035 году (нарастающим итогом);

доведение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 50,9 процента к 2024 году и до 85 процентов - к 2035 году;

в сфере железнодорожного транспорта:

доведение суммарной провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 182 млн. тонн к концу 2024 года и до 305 млн. тонн - к 2035 году;

строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург не позднее 2027 года (начало строительно-монтажных работ - не позднее 2022 года, завершение проектирования - не позднее 2023 года);

строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Тула - Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону до 2035 года;

создание высокоскоростного грузо-пассажирского железнодорожного коридора "Евразия" до 2035 года;

строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского до 2035 года. Первый этап - строительство железнодорожной линии до порта Де-Кастри к 2030 году. Второй этап - строительство перехода через пролив Невельского к 2035 году;

в сфере внутреннего водного транспорта:

снижение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, до 2 тыс. км к 2024 году и ликвидация таких мест к 2035 году;

в сфере воздушного транспорта:

реконструкция объектов аэропортовых комплексов (в том числе на территории Дальневосточного федерального округа): 68 объектов - к 2024 году и 149 объектов - к 2035 году;

общетранспортного характера:

увеличение индекса качества транспортной инфраструктуры (к уровню 2018 года) на 15,5 процента к 2024 году и на 43 процента - к 2035 году.

Цель 2 - обеспечение экономически эффективных перевозок грузов

Обеспечение экономически эффективных перевозок грузов, их территориальной и ценовой доступности является важной составляющей в обеспечении экономической, энергетической и продовольственной безопасности страны.

Снижение транспортных издержек, своевременность, предсказуемость, регулярность и ритмичность транспортного обслуживания в грузовом сообщении имеют большое значение для участников экономической деятельности, оказывая влияние на снижение себестоимости производимых и потребляемых товаров и услуг, повышая их конкурентоспособность как на внутреннем, так и на внешних рынках.

Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора и обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также ускоренному технологическому развитию путем решения задач и достижения следующих показателей:

в сфере дорожного хозяйства:

доведение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, до 9,1 процента к 2024 году и до 6 процентов - к 2035 году;

строительство 14 обходов крупных городов на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения к 2024 году и 25 обходов - к 2035 году (нарастающим итогом);

ввод в эксплуатацию после строительства 170 путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения к 2024 году и 485 путепроводов - к 2035 году (нарастающим итогом);

в сфере железнодорожного транспорта:

формирование базовой модели новой тарифной системы, стимулирующей перевозку грузов железнодорожным транспортом, с вводом в действие с 2026 года при сохранении до 2025 года в отношении всех участников транспортного рынка принципов долгосрочного тарифообразования, предусмотренных распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р;

доведение средней скорости доставки грузовых отправок в груженных вагонах на железнодорожном транспорте до 417 км в сутки к 2024 году и до 435 км в сутки - к 2035 году, в том числе за счет применения различных способов перевозки грузов (контейнерный, контейлерный, почтово-багажный);

расширение на 3940 км сети электрифицированных линий для сокращения эксплуатационных расходов на перспективу до 2035 года;

в сфере внутреннего водного транспорта:

увеличение количества судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, на 65 единиц к 2024 году и на 75 единиц - к 2035 году (нарастающим итогом);

увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов (нарастающим итогом от общей протяженности внутренних водных путей): 52 процента - к 2024 году, 53 процента - к 2030 году и 55 процентов - к 2035 году;

увеличение протяженности водных путей со светоотражающей и освещаемой обстановкой (от общей протяженности внутренних водных путей) до 40 процентов к 2024 году и до 50 процентов - к 2035 году (нарастающим итогом);

общетранспортного характера:

доведение суммарной мощности опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров до 51,6 млн. тонн в 2024 году и до 165 млн. тонн - к 2035 году;

снижение уровня логистических издержек в экономике в сравнении с валовым внутренним продуктом до 15,1 процента к 2024 году и до 12 процентов - к 2035 году;

повышение места Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) до 50-го места к 2024 году и до 30-го места - к 2035 году;

повышение индекса производительности труда (к уровню 2018 года) на 28,7 процента к 2024 году и на 73,2 процента - к 2035 году;

завершение перехода на электронный документооборот всех перевозок грузов на всех видах транспорта к 2030 году.

Цель 3 - обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения

Обеспечение растущих потребностей населения в качественных и безопасных транспортных услугах, доступных как по цене, так и по месту их оказания, и клиентоориентированность на всех этапах оказания услуг формируют современный высококомобильный образ жизни людей, предоставляют возможности для свободного передвижения, выбора места пребывания и места жительства, а также возможности для реализации трудовых, социальных и культурных потребностей.

Необходима реализация комплекса мер, предусматривающего при проектировании и строительстве автомобильных дорог учет территориального расположения строящихся объектов производственного и жилого назначения, а также строительство съездов к населенным пунктам и промышленным объектам.

Важное социальное значение имеет последовательное повышение доступности и качества транспортных услуг для маломобильных групп населения и обеспечение к 2035 году полной доступности всех транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для этих групп населения.

Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития Российской Федерации по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации путем решения задач и достижения следующих показателей:

в сфере воздушного транспорта:

увеличение авиационной подвижности населения до 0,95 полета на 1 человека в год к 2024 году и до 1,55 полета на 1 человека в год - к 2035 году;

увеличение доли межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов до 51,35 процента к 2024 году и до 54,25 процента - к 2035 году;

общетранспортного характера:

увеличение транспортной подвижности населения до 9,5 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год к 2024 году и до 11,9 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год - к 2035 году;

увеличение транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования до 4,7 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год к 2024 году и до 6 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год - к 2035 году;

снижение индекса ценовой доступности услуг пассажирского транспорта (к уровню 2017 года) до 99,3 процента к 2024 году и до 98,8 процента - к 2035 году;

доведение доли объектов транспортной инфраструктуры, на которых обеспечены условия полной доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения, к 2024 году: железнодорожных вокзалов (внеклассные и 1 - 2 класса) - до 37 процентов, аэровокзалов -

до 55 процентов, морских и речных вокзалов - до 21,7 процента, автовокзалов - до 15 процентов, к 2035 году - до 100 процентов всех объектов;

доведение доли транспортных средств, соответствующих требованиям доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения, к 2024 году: автобусов - до 23,8 процента, троллейбусов - до 40,4 процента, трамваев - до 18,1 процента, вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения, - до 88 процентов, судов морского и внутреннего водного транспорта - до 12,6 процента, к 2035 году - до 100 процентов транспортных средств (на железнодорожном транспорте - до 100 процентов вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения).

Цель 4 - встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры

Выгодное положение Российской Федерации между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности предопределяет ее особую роль в обеспечении транспортных связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В значительной степени этому должно способствовать встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры, а также устранение "узких мест" на российских участках, обеспечение спроса отраслей экономики на конкурентоспособные по цене и качеству транспортные услуги по перевозке российских экспортных грузов.

Динамичный рост объемов торговли Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона с Россией и странами Европы создает новые возможности для российской транспортной системы в части значительного увеличения объемов перевозимых грузов и оказываемых услуг, реализации транзитного потенциала страны. Дополнительный импульс этому придает стремительное развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, требующей ускоренной доставки грузов "от двери до двери", внедрения новейших перевозочных и логистических технологий.

Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного

сектора, обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также по ускоренному технологическому развитию путем решения задач и достижения следующих показателей:

в сфере железнодорожного транспорта:

доведение провозной способности железнодорожных подходов к морским портам в Северо-Западном бассейне до 145,6 млн. тонн к концу 2024 года и до 230 млн. тонн - к 2035 году, в Азово-Черноморском бассейне - до 125,1 млн. тонн к концу 2024 года и до 170 млн. тонн к 2035 году, в Дальневосточном бассейне - до 182 млн. тонн к 2024 году и до 305 млн. тонн к 2035 году;

обеспечение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении Запад - Восток не более 7 суток к 2024 году и не более 6,5 - 6,8 суток - к 2035 году, на направлении Север - Юг - не более 2,1 суток к 2024 году и не более 1,9 - 2 суток к 2035 году;

доведение средней скорости контейнерных перевозок в транзитном сообщении до 1319 км в сутки к 2024 году и до 1600 км в сутки - к 2035 году;

увеличение объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом в 4 раза к 2024 году и в 6,9 раза - к 2035 году;

в сфере морского транспорта:

доведение объема производственной мощности морских портов до 1300 млн. тонн к 2024 году, до 1450 млн. тонн - к 2030 году и до 1600 млн. тонн - к 2035 году;

доведение объемов перевалки грузов морскими портами до 927,8 млн. тонн в год к 2024 году и до 1309,9 млн. тонн в год - к 2035 году;

доведение объемов перевозок грузов по Северному морскому пути до 80 млн. тонн к 2024 году, до 100 млн. тонн - к 2030 году и до 120 млн. тонн - к 2035 году;

доведение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом до 4 процентов к 2024 году и до 16 процентов - к 2035 году;

общетранспортного характера:

доведение объемов экспорта транспортных услуг в части водного (морского и речного), воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта до 25 млрд. долларов США к 2024 году и до 34 млрд. долларов США - к 2035 году;

ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации: не менее 40 пунктов пропуска - к 2024 году и не менее 60 пунктов пропуска - к 2035 году (нарастающим итогом);

ликвидация ограничений пропускной способности в отношении приоритетных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации по объему оборота грузов, транспортных средств и лиц к 2035 году;

внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам к 2023 году.

Цель 5 - повышение уровня безопасности транспортной системы

Достижение указанной цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, соответствующего международным и национальным требованиям, повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, достичь необходимого уровня мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), запасов государственного и мобилизационного резервов.

Выполнение российских обязательств в области безопасности мореплавания, предусмотренных документами Международной морской организации, позволит обеспечить эффективную деятельность российского морского транспорта в Мировом океане.

Своевременные меры по адаптации транспортного комплекса к происходящим климатическим изменениям позволят обеспечить безопасность его функционирования с сохранением требуемых технических и технологических параметров, снизить риски и расходы на устранение последствий влияния климатических изменений.

Обеспечение экологической безопасности требует реализации мероприятий по снижению выбросов вредных веществ, в том числе парниковых газов, выполнения требований международных соглашений в этой области, к которым присоединилась Российская Федерация. Постепенный переход к углеродной нейтральности становится одним из весомых факторов конкурентоспособности транспортной отрасли и повышения качества жизни населения.

Указанная цель Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по ускоренному внедрению цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации, путем решения задач и достижения следующих показателей:

сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети до 50 процентов к 2024 году, ликвидация всех мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к 2035 году;

сокращение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения до 4 человек к 2024 году и стремление к нулевому уровню смертности к 2035 году;

обустройство 100 процентов автомобильных дорог федерального значения с 4 и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения транспортных потоков к 2024 году с удержанием данного показателя на уровне 100 процентов к 2035 году;

обустройство 100 процентов участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением до 2024 года;

обустройство 100 процентов участков автомобильных дорог I и II категорий и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением к 2035 году;

повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера до 22 процентов в 2024 году, до 63 процентов - в 2035 году;

развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами до 95 процентов к 2025 году и до 100 процентов - к 2030 году;

повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства до 66,9 процента к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);

повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности, до 87,7 процента к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);

повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности до 84 процентов к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);

снижение среднего количества совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса до 22,5 штуки к 2024 году и до 17,5 штуки - к 2035 году;

снижение объемов выбросов углекислого газа от передвижных источников на 1 приведенный тонно-километр (к уровню 2018 года) до 98,8 процента к 2024 году и до 93,7 процента - к 2035 году.

IV. Прогноз развития транспортной отрасли

Для достижения целей и выполнения задач с целевыми показателями, предусмотренными Стратегией, развитие отраслей и сфер государственного управления в области транспорта прогнозируется по следующим ключевым ориентирам.

1. Прогноз развития в сфере дорожного хозяйства

Ключевыми ориентирами развития в сфере дорожного хозяйства станут:

создание сети автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь между центрами экономического роста и по направлениям международных транспортных коридоров;

реализация механизмов предоставления комплексной "инфраструктурной" услуги пользователю на сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог: обеспечение безопасности, сокращение времени в пути, информирование пользователей, поддержка со стороны службы аварийных комиссаров, управление инцидентами, придорожный сервис международного качества, покрытие сотовой связью,

поддержание высокого качества состояния автомобильных дорог (дорожное покрытие, вывески, дорожная разметка и освещение), а также обеспечение развития сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог и развитие предоставляемых сервисов с учетом потребностей пользователей;

строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;

устранение "узких мест" на сети автомобильных дорог за счет строительства обходов городов, искусственных сооружений, развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия, а также улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети;

развитие автомобильных дорог на подходах к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам и крупным транспортным узлам;

комплексное развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах исходя из установленной Указом задачи обеспечить увеличение объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн. кв. метров в год, а также дорожной сети в сельской местности;

строительство путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения;

создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог;

совершенствование ценообразования, переход к установлению расценок, стимулирующих подрядчиков к снижению себестоимости дорожных работ (в том числе за счет внедрения инноваций);

формирование системы постоянно действующего мониторинга освоения инноваций в дорожном хозяйстве, стимулирование внедрения прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов;

совершенствование системы диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

совершенствование содержания дорог в зимний период с использованием современных технологий и применением экологически

чистых противогололедных материалов, использование высокопроизводительной многофункциональной техники, оснащенной легко и быстро заменяемым навесным оборудованием;

разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием системы ГЛОНАСС;

внедрение интеллектуальных транспортных систем, современных технологий организации дорожного движения и управления им, систем мониторинга метеорологической информации для повышения безопасности дорожного движения;

стремление к достижению нулевого уровня смертности на автомобильных дорогах;

развитие телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения на всем протяжении федеральных автомобильных дорог услуг подвижной радиотелефонной связи, а также возможности беспроводной передачи голоса и данных;

переход к механизму "пользователь платит" для автомобильных дорог. К 2025 году данный механизм будет реализован на автомобильных дорогах регионального значения. К 2035 году будет обеспечен переход к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций.

До 2025 года основные усилия в сфере развития дорожного хозяйства будут направлены на формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, ликвидацию дефицита пропускной способности существующих объектов автодорожной инфраструктуры, приведение сети автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние.

В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

реализация национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (охватывает региональные дороги 83 субъектов Российской Федерации и автодороги 104 крупнейших городских агломераций, в том числе административные центры регионов, в которых суммарно проживает 146 млн. человек);

завершение к 2022 году строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Москвы;

завершение к 2024 году строительства скоростной автомобильной дороги М-11 "Нева" на участке км 149 - км 208 (обход г. Твери);

завершение к 2022 году строительства автомобильной дороги федерального значения "Таврида";

реконструкция участков, ограничивающих пропускную способность, на сети автомобильных дорог федерального значения;

строительство и реконструкция дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту, в том числе дальнего западного обхода г. Краснодара;

развитие автодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского, Каспийского, Балтийского и Дальневосточного бассейнов, а также бассейнов Западной и Восточной Арктики.

Развитие опорной дорожной сети Российской Федерации предусматривается как за счет строительства новых участков федеральных автомобильных дорог, так и за счет принятия около 20 тыс. км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в федеральную собственность.

С 2025 года предусматривается ускорение темпов ввода новых объектов автодорожной инфраструктуры. Реализация мероприятий будет в первую очередь направлена на повышение скоростных параметров и дальнейшее сетевое развитие автомобильных дорог общего пользования.

В этот период предусматривается:

формирование целостной опорной сети автомобильных дорог, основу которой будут составлять автомагистрали и скоростные дороги, обеспечивающие высокую скорость перевозок между центрами экономического роста и входящие в состав международных транспортных коридоров, с доведением на них допустимых нагрузок и габаритов до международных норм и обеспечением их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в европейскую и азиатскую транспортную сеть, роста экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала страны;

обеспечение автодорожных подъездов к морским портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации;

формирование круглогодичных автодорожных связей с удаленными регионами Арктической зоны Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока, в том числе для пионерного освоения территорий и ресурсов.

С 2025 по 2035 годы в том числе планируется:

эксплуатация к 2030 году на платной основе автомобильной дороги федерального значения М-1 "Беларусь" на всем ее протяжении;

завершение формирования скоростного автодорожного сообщения по направлению Север - Юг путем:

реконструкции автомобильной дороги А-180 "Нарва" в направлении порта Усть-Луга и участка Санкт-Петербургского южного полукольца (А-120), соединяющего указанную дорогу с автомобильными дорогами М-11 и М-10;

реконструкции вылетных магистралей г. Санкт-Петербурга в направлениях г. Мурманска и г. Пскова (Р-21 и Р-23 соответственно);

реконструкции автомобильной дороги М-4 "Дон" на участке км 933 - км 1024 в Ростовской области с последующей эксплуатацией на платной основе;

реконструкции автомобильной дороги Р-217 "Кавказ" с доведением ее параметров до I категории на всем протяжении со строительством обходов городов;

развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог по направлению Запад - Восток путем:

продления до 2035 года скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань по маршруту Екатеринбург - Тюмень - Омск - Новосибирск - Кемерово - Барнаул с доведением ее параметров до I категории на всем протяжении;

реконструкции автомобильных дорог, связывающих европейскую часть Российской Федерации с регионами Сибири и Дальнего Востока (Р-258 "Байкал", Р-297 "Амур", А-331 "Виллой", Р-504 "Колыма", А-360 "Лена" и А-370 "Уссури");

реконструкции автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Оха; строительства мостов в местах паромных и ледовых переправ на автомобильных дорогах А-331 "Виллой" и Р-504 "Колыма";

реконструкции всех федеральных автомобильных дорог, не имеющих твердых покрытий, включая автозимники, в дороги с твердым типом покрытия.

В результате реализации дорожных проектов конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования будет преобразована из радиальной в сетевую, что создаст дополнительные резервы пропускной способности.

Основную транспортную нагрузку примут на себя дороги, входящие в единую опорную сеть, ключевым элементом которой выступит целостная сеть скоростных автомобильных дорог и автомагистралей протяженностью более 16 тыс. км.

2. Прогноз развития в сфере железнодорожного транспорта

Ключевыми ориентирами развития в сфере железнодорожного транспорта станут:

увеличение объемов перевозок грузов по сети железных дорог в восточном направлении за счет реализации крупных проектов горнодобывающей и перерабатывающей отраслей экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также увеличение экспорта продукции российских предприятий в страны Азиатско-Тихоокеанского региона;

развитие скоростного и высокоскоростного движения между крупными городскими агломерациями и центрами экономического роста страны;

строительство новых направлений и ликвидация ограничений провозной и пропускной способности, а также электрификация участков сети железных дорог для улучшения транспортной доступности и связанности регионов страны, освоения новых месторождений и развития отраслей ее экономики;

введение специализации железнодорожных линий под преимущественно грузовое и пассажирское движение, а также внедрение полигонных технологий организации перевозочного процесса;

повышение качества обслуживания пассажиров и расширение спектра сервисных услуг;

обеспечение комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение доступности и качества грузовых перевозок для всех категорий пользователей;

цифровизация железных дорог;

внедрение технологии информационного моделирования на протяжении всего жизненного цикла объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

переход к технологии цифровых двойников в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры путем утверждения Правительством Российской Федерации исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры;

совершенствование системы технического регулирования в части исключения избыточных норм, не устанавливающих требования

безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, повышения производительности труда, сокращения сроков внедрения и вывода на рынок инновационных строительных технологий и материалов;

развитие отечественного инжиниринга в области высокоскоростного подвижного состава и объектов инфраструктуры;

внедрение систем, обеспечивающих повышение безопасности на железнодорожных переездах;

создание автоматизированных систем диагностики объектов инфраструктуры, подвижного состава и природно-климатических условий, внедрение технологий прогнозирования развития деградационных изменений, влияющих на безопасность движения поездов, обслуживания объектов и оперативного предупреждения опасных отказов технических средств и влияния внешних факторов;

совершенствование и гармонизация нормативной базы в целях создания условий для динамичного развития железнодорожного транспорта;

модернизация материально-технической базы, в том числе обновление парка подвижного состава;

обеспечение необходимого уровня безопасности движения и экологической безопасности железных дорог;

внедрение подвижного состава нового поколения, современных технологий организации интермодальных перевозок и автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозок;

совершенствование тарифной политики в направлении повышения ее гибкости и формирования сквозных тарифных ставок;

создание и развитие системы управления безопасностью движения для всех участников перевозок железнодорожным транспортом, в том числе внедрение к 2030 году "интеллектуальных" поездов со встроенной системой автоведения и самодиагностики;

обеспечение замены технических средств по достижении назначенного срока службы;

установление назначенного срока службы узлов и деталей, непосредственно влияющих на безопасность движения на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе;

повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств;

развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание "интеллектуальных" грузовых станций и "интеллектуальных" железнодорожных вокзалов;

реализация программ ресурсосбережения и сокращение энергоемкости всех видов деятельности, переход к использованию альтернативных видов топлива.

Предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: реконструкция железнодорожных подходов к морским портам Российской Федерации, в том числе с электрификацией отдельных участков в первую очередь на Восточном полигоне сети;

строительство Северного широтного хода "Обская - Салехард - Надым - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево" и железнодорожных подходов к нему в целях обеспечения возможности разведки и эксплуатации месторождений, а также роста добычи ресурсов в Ямало-Ненецком автономном округе;

проекты по выносу грузового движения из крупных городов (строительство обходов), включая строительство западного железнодорожного обхода Саратовского узла;

развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода;

развитие железнодорожного направления Пермь - Соликамск; электрификация участка Ртищево - Кочетовка (специализация под грузовое движение);

сокращение времени хода до 16 часов в сообщении Москва - Адлер по существующему направлению Центр - Юг за счет организации скоростного пассажирского движения с электрификацией участка железной дороги Ожерелье - Узловая - Елец и его специализацией под пассажирское движение, а также строительство новой двухпутной линии Кривенковская - Сочи с ответвлением до ст. Лазаревская;

организация высокоскоростного движения на специализированных железнодорожных магистралях со скоростью движения поездов до 350 - 400 км в час по направлениям Москва - Санкт-Петербург, Москва - Тула - Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону, а также поэтапное создание высокоскоростного грузо-пассажирского железнодорожного коридора "Евразия" (Красное - Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург - Челябинск - Курган - граница с Казахстаном);

развитие скоростного железнодорожного движения с использованием существующей инфраструктуры между крупными

региональными центрами со скоростью 160 - 200 км в час и более на направлениях Москва - Белгород, Москва - Ярославль, Москва - Брянск, Самара - Саранск - Пенза, Новосибирск - Барнаул, Владивосток - Хабаровск и других, а также внедрение современного подвижного состава на этих направлениях;

развитие железнодорожной инфраструктуры в крупных городах (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск);

увеличение пассажиропотока в пригородном сообщении Центрального транспортного узла до 850 млн. пассажиров в 2024 году и до 1 млрд. пассажиров - к 2035 году;

строительство новых железнодорожных линий Салехард - Надым, Курагино - Кызыл, Февральск - Огоджа, Якутск - Кангалассы, Правая Лена - Якутск, Нижний Бестях - Мома - Магадан, Могзон - Озерный горнообогатительный комбинат, Новая Чара - Апсатская, Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского.

Еще одним значимым проектом является строительство Северо-Сибирской магистрали (Нижевартовск - Белый Яр - Усть-Илимск) в целях создания опорной транспортной сети и обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья, а также формирования альтернативного маршрута для части участков Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Для успешной реализации мероприятий и проектов, предусмотренных Стратегией, требуются запуск производства отечественных конструкций, технических средств и технологического оборудования, подвижного состава нового поколения (в том числе с облегченными высокопрочными композитными материалами кузова вагона и увеличением наработки локомотивов на отказ на 30 - 40 процентов), разработка двигателей нового поколения, использующих в том числе низкоуглеродные виды топлива, путевой, строительной и другой специализированной техники для указанных конструкций.

3. Прогноз развития в сфере морского транспорта и морских портов

Ключевыми ориентирами развития в сфере морского транспорта и морских портов станут:

повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке;

увеличение портовых мощностей для обеспечения потребностей отраслей экономики в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах страны;

увеличение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом;

переориентация перевалки российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств в порты Российской Федерации;

улучшение транспортного обслуживания труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием Северного морского пути;

увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и морскими портами;

развитие инфраструктуры для морских паромных и круизных пассажирских перевозок;

повышение конкурентоспособности морских портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма "единого окна";

повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территориях и в акваториях морских портов.

Развитие мощностей морских портов Российской Федерации предусматривается с учетом создания экономически обоснованных резервов для обеспечения увеличивающихся объемов перевалки грузов.

С 2020 по 2024 годы продолжатся развитие морских портов всех морских бассейнов страны, строительство новых перегрузочных комплексов прежде всего в Балтийском, Дальневосточном и Арктическом бассейнах в связи увеличением объемов экспорта в зарубежные страны и освоением новых месторождений.

В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

комплексное развитие Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала "Лавна";

увеличение мощности российских морских портов, входящих в состав транспортного узла "Восточный - Находка";

ввод в эксплуатацию морского международного грузо-пассажирского района в г. Пионерский (Калининградская область).

Важную роль в освоении Арктики будет играть развитие Северного морского пути с созданием транспортной инфраструктуры на северном

побережье Российской Федерации. Для развития Северного морского пути предусматриваются строительство ледокольного флота нового поколения, работающего в том числе на сжиженном природном газе, а также гидрографических, лоцмейстерских и аварийно-спасательных судов ледового класса, реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота, продление срока эксплуатации ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, строительство терминала сниженного природного газа и газового конденсата "Утренний" в морском порту Сабетта, строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности.

С 2025 по 2035 годы приоритетное развитие получают порты Дальневосточного и Арктического бассейнов для формирования круглогодичного морского сообщения с использованием Северного морского пути по направлениям Северная Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион и Азиатско-Тихоокеанский регион - Северная Америка. Ключевой задачей является обеспечение переключения на трассу Северного морского пути части транзитных грузов, которые в настоящее время следуют через Суэцкий канал.

В этот период продолжится развитие морских портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов, углубление их специализации и создание на их базе мощных портовых агломераций, ориентированных на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов и имеющих необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, а также развитые железнодорожные и автодорожные подходы.

В настоящее время существенную долю грузов, переваливаемых в морских портах, составляют сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие порто-промышленных зон.

В целях повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в крупных морских портах предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов с использованием средств цифровизации, спутниковой навигации и средств автоматического съема информации.

4. Прогноз развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей

Ключевыми ориентирами развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей станут:

увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;

ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

повышение качественных характеристик внутренних водных путей, реконструкция гидротехнических сооружений и приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии;

существенное обновление транспортного и обслуживающего флота;

развитие речных портов, оснащение их современными перегрузочными комплексами, развитие внутрипортовых и подъездных путей;

создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;

повышение безопасности перевозок грузов и пассажиров;

развитие современных систем связи и навигации.

До 2024 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы;

реконструкция гидросооружений Беломорско-Балтийского канала;

реконструкция Волго-Балтийского водного пути;

реконструкция Волго-Донского судоходного канала;

реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы;

реконструкция гидротехнических сооружений и водных путей Азово-Донского, Волжского, Енисейского и Камского бассейнов.

С 2025 по 2035 годы предусматривается повышение пропускной способности внутренних водных путей за счет:

строительства второй ветки Волго-Донского канала;

строительства II нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

За счет реализации указанных мероприятий планируются сокращение участков внутренних водных путей с гарантированными

габаритами судовых ходов, не обеспечивающих эффективную работу транспортного флота, на 11,4 тыс. км и ликвидация таких участков к 2035 году, а также увеличение (прирост) транзитной гарантированной пропускной способности Единой глубоководной системы на 14,3 млн. тонн к 2024 году.

Важная роль в транспортной системе южных регионов Российской Федерации принадлежит Волго-Донскому каналу, по которому осуществляются связи между портами Северо-Западного, Волжского и Донского речных бассейнов, а также обеспечивается непосредственный выход флота на международные судоходные пути Азово-Черноморского и Каспийского морских бассейнов. Увеличение грузопотоков по Волго-Донскому каналу периодически приводит к его перегрузке и многочасовым задержкам судов. Для решения этой проблемы предусматривается строительство второй ветки Волго-Донского канала, которая позволит увеличить его пропускную способность до 30 - 35 млн. тонн в год.

В непосредственной зоне тяготения Волго-Донского канала расположены морские порты Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Строительство II нитки Волго-Донского канала повысит привлекательность водного маршрута для перевозки грузов между Каспийским, Азовским и Черным морями, создаст благоприятные условия для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на водный транспорт за счет обеспечения надежной и бесперебойной работы гидросооружений, увеличения сроков навигации и ликвидации задержек в пути следования судов.

Для реализации преимуществ внутреннего водного транспорта необходимо создание линейки перспективных судов, которая включает:

- речные грузовые суда с уменьшенным надводным габаритом;
- танкеры и суда-контейнеровозы смешанного (река - море) плавания;
- речные пассажирские суда повышенной комфортности для речных круизов, речные суда для перевозки пассажиров в городах и пригородных районах, речные суда для отдаленных регионов, не обеспеченных наземными видами транспорта.

Для обеспечения опережающего роста экономики и повышения качества жизни населения регионов необходимы качественные шаги, направленные на снижение стоимости пассажирских перевозок и расширение маршрутных сетей.

Сокращению расходной части для судоходной компании будет способствовать такая мера, как субсидирование пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, что, в свою очередь, будет способствовать снижению стоимости перевозок внутренним водным транспортом и увеличению пассажиропотока.

5. Прогноз развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки

Ключевым ориентиром развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки, станет обеспечение транспортной доступности, в первую очередь в удаленных и труднодоступных регионах.

До 2025 года основным приоритетом в секторе аэропортовой деятельности является проведение реконструкции инфраструктуры 68 региональных аэропортов, 40 из которых расположены на территории Дальневосточного федерального округа. В частности, предусмотрена реализация следующих крупных проектов:

реконструкция аэропортового комплекса "Новый" (г. Хабаровск);

реконструкция аэропортового комплекса "Баландино" (г. Челябинск);

реконструкция и строительство аэропорта Грозный "Северный" (аэродромная инфраструктура);

строительство аэропортового комплекса "Мирный" (г. Мирный, Республика Саха (Якутия));

реконструкция (восстановление) аэропорта Нерюнгри, Республика Саха (Якутия);

реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ).

До 2025 года основным приоритетом в секторе развития региональных и местных авиаперевозок и построения маршрутной сети является обеспечение комплексного удовлетворения потребностей субъектов и населения Российской Федерации в доступных воздушных перевозках (в первую очередь в труднодоступные населенные пункты) при долгосрочном планировании государственной поддержки.

Маршрутная сеть воздушных перевозок формируется на основе пассажирского спроса и заявок субъектов Российской Федерации на принципах обеспечения доступности удаленных населенных пунктов, прибыльности воздушных перевозок, долгосрочной государственной

поддержки маршрутов, перевозки по которым не обеспечивают прибыльность, и с учетом наличия альтернативных видов транспорта, в первую очередь железнодорожного.

Маршрутная сеть включает в себя коммерческие авиаперевозки, выполняемые без финансовой поддержки государства, коммерческие авиаперевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства для отдельных социально уязвимых категорий населения, некоммерческие социальные перевозки, выполняемые с финансовой поддержкой государства на основе механизмов субсидирования рейсов в региональном авиасообщении (в том числе с использованием механизмов софинансирования из федерального и регионального бюджетов), некоммерческие социальные местные перевозки, выполняемые в настоящее время по правилам субсидирования в соответствующих субъектах Российской Федерации.

До 2025 года основными приоритетами в секторе региональных авиаперевозок являются:

государственная поддержка посредством субсидирования региональных авиаперевозок (с использованием федерального бюджета и софинансирования с участием региональных бюджетов) для развития многоуровневой хабовой сети аэропортов и авиаперевозок, взаимоувязанной с параметрами Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, и обеспечения транспортной доступности северных, северо-восточных и удаленных территорий;

оптимизация использования бюджетных средств в программах субсидирования в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети" и постановления Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" на основе сближения их механизмов, когда субсидируемые на порейсовой основе региональные маршруты по мере роста объемов

авиаперевозок поэтапно переводят на субсидирование по количеству перевезенных пассажиров.

В этом случае на начальном этапе роста объемов авиаперевозок государство принимает на себя большую долю финансовых рисков, а затем по мере роста перевозок на указанных линиях обоснованно их снижает.

До 2025 года основным приоритетом в секторе местных авиаперевозок является разработка критериев, на основе которых осуществляется поддержка развития местных авиаперевозок в регионах Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны Российской Федерации (районов Крайнего Севера и приравненных к ним) с использованием предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях обеспечения доступности местных воздушных перевозок населению.

Критерии транспортной доступности должны формироваться с учетом исключения конкуренции субсидирования различных видов транспорта дифференцированно по регионам на основе исследования населенных пунктов с численностью постоянного населения выше порогового значения (порог устанавливается регионом с учетом его специфики) в целях выявления наличия всесезонной доступности наземным транспортом до ближайшего действующего аэропорта в течение времени, не превышающего порогового значения (порог также устанавливается регионом в часах с учетом его специфики).

По результатам исследования выявляются и обосновываются (с учетом специфики регионов) требования к частоте авиасвязи населенных пунктов с административными центрами регионов, а в населенных пунктах, не обеспеченных необходимым уровнем транспортной доступности, планируется развитие местных дорог или строительство посадочных площадок (местных аэропортов) в рамках программ развития местного авиасообщения субъектов Российской Федерации.

Решение проблемы дефицита авиационных кадров на региональных и местных воздушных линиях требует закупки и аренды самолетов и вертолетов для обеспечения требуемых норм налета выпускниками образовательных организаций гражданской авиации, а также привлечения воздушных судов и инструкторского состава эксплуатантов воздушного транспорта образовательными организациями для проведения летной подготовки.

До 2035 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

продолжение реконструкции аэропортовой инфраструктуры и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Московский авиаузел;

внедрение на воздушном транспорте нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях;

внедрение систем обнаружения и ухода от столкновений беспилотных воздушных судов, создание инфраструктуры линии контроля и управления, внедрение системы организации движения беспилотных воздушных судов;

внедрение и развитие автоматизированной системы контроля использования воздушного пространства на базе цифровых технологий авиационного наблюдения;

переход Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на цифровые технологии с обеспечением полетов в верхнем и нижнем воздушном пространстве Российской Федерации;

обновление существующего парка авиакомпаний воздушными судами преимущественно российского производства и разработка нового поколения перспективных воздушных судов;

гармонизация законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации;

совершенствование системы топливообеспечения полетов гражданской авиации;

создание опорной информационно-телекоммуникационной и радиотехнической инфраструктуры обеспечения полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов на базе многопозиционных систем и мультисервисных технологий;

разработка, внедрение и дальнейшее развитие технологий и инфраструктуры интеграции беспилотных воздушных судов в совместное с пилотируемыми воздушными судами воздушное пространство.

К 2035 году для реализации мероприятий Стратегии потребуется полное обеспечение воздушными судами отечественного производства нужд региональной и малой авиации, а также авиации общего назначения.

6. Прогноз развития в сфере автомобильного транспорта

Ключевыми ориентирами в сфере автомобильного транспорта станут:

- обновление парка автотранспортных средств преимущественно за счет новых линеек отечественных легковых и грузовых автомобилей, автобусов и специальной техники;

- внедрение электронного документооборота при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом;

- повышение безопасности и эффективности автомобильных перевозок;

- совершенствование системы контроля процесса перевозки для отслеживания клиентом в режиме онлайн всех этапов процесса доставки грузов, в том числе с использованием искусственного интеллекта в планировании и управлении, для выстраивания наиболее оптимальных маршрутов;

- повышение экологичности автомобильных перевозок;

- создание системы управления жизненным циклом автотранспортной техники;

- разработка и использование адаптивных технологий управления перевозочным процессом, в том числе для решения задач гибкого интервального регулирования движения автотранспортных средств в целях увеличения пропускной способности сети автомобильных дорог;

- внедрение мобильных сервисов по аналогии с сервисами агрегаторов такси.

Для стимулирования обновления автопарка целесообразно принятие нормативного правового акта, устанавливающего срок эксплуатации автотранспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревшего и отработавшего нормативный срок службы подвижного состава, не обеспечивающего необходимую эксплуатационную надежность.

Повышение безопасности и эффективности работы автомобильного транспорта будет обеспечено за счет совершенствования технологий перевозок, разработки технических решений по оптимизации требований по оснащению автомобильного транспорта бортовыми устройствами, обеспечивающими передачу информации в целях осуществления контроля (надзора) за безопасностью перевозок пассажиров и грузов, а также за счет внедрения автоматизированных систем мониторинга и управления

перевозками грузов и пассажиров, включая технические средства и информационные технологии для выполнения следующих функций:

планирование, маршрутизация и диспетчеризация перевозок;

дистанционный мониторинг движения автотранспортных средств (позиционирование автотранспортных средств в процессе перевозки и контроль за их движением).

Для повышения экологичности автомобильных перевозок потребуются увеличение объемов производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии (сжатый природный газ и сжиженный природный газ, биотопливо, электроэнергия и др.), создание сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, криогенных автозаправочных станций для заправки автомобилей сжатым природным газом и сжиженным природным газом, сети станций для зарядки электротранспорта, а также разработка двигателей, работающих на водородных топливных элементах.

Использование альтернативных видов топлива позволит уменьшить себестоимость перевозок, снизить выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации автотранспортных средств и в перспективе создаст задел для перехода к 2050 году к углеродной нейтральности транспортного комплекса.

Для создания системы управления жизненным циклом автотранспортной техники потребуются введение маркировки и идентификации автотранспортных средств и их компонентов, отражающих их технический уровень, экономичность, экологичность, безопасность и надежность, а также создание межведомственной системы мониторинга технического уровня и безопасности автотранспортных средств на всем протяжении их жизненного цикла.

Кроме того, необходимо продолжить исследования и испытания в области использования автономных (беспилотных) автомобилей и к 2030 году обеспечить запуск первых таких автомобилей. Переход на использование беспилотных автомобилей позволит решить проблему дефицита квалифицированных водителей, повысить безопасность движения за счет исключения человеческого фактора, уменьшить себестоимость перевозок, повысить точность соблюдения графика движения.

7. Прогноз развития в сфере городского пассажирского транспорта, внеуличного транспорта, транспортных систем городских агломераций

Ключевыми ориентирами в сфере городского пассажирского транспорта, внеуличного транспорта, транспортных систем городских агломераций станут:

создание систем скоростного внеуличного пассажирского транспорта, в том числе метрополитенов, в крупнейших городах Российской Федерации, городских агломерациях с численностью населения более 5 млн. человек;

увеличение объемов перевозок на железнодорожном транспорте в городском и пригородном сообщении, создание железнодорожных связей с аэропортами в крупных городах;

развитие трамвайной и троллейбусной сети, оптимизация маршрутной сети автобусного транспорта;

пополнение всех видов транспорта современным подвижным составом с улучшенными показателями энергоэффективности и экологичности, оснащение его системой ГЛОНАСС и современным информационно-коммуникационным оборудованием;

модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;

обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения;

внедрение электронной оплаты поездок, интеграция систем оплаты проезда на городском и пригородном транспорте, парковки, проезда по платным магистралям и заправки автомобилей;

обеспечение приоритетного проезда пассажирского транспорта общего пользования по улично-дорожной сети крупных городов;

комплексная информатизация транспортной системы на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем, внедрение автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом в крупнейших и крупных городах Российской Федерации;

внедрение интеллектуальных транспортных систем в крупнейших и крупных городах Российской Федерации;

оснащение остановок городского пассажирского транспорта электронными табло для информирования о времени прибытия транспортных средств;

развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания - вокзалов, пассажирских терминалов и транспортно-пересадочных узлов;

ликвидация одноуровневых железнодорожных переездов и пешеходных переходов через железнодорожные пути в результате строительства пересечений в разных уровнях;

повышение уровня безопасности городского и пригородного пассажирского транспорта и транспортной безопасности на его объектах;

снижение негативного воздействия городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения.

С учетом внедрения механизма "пользователь платит", предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автомобильных дорог, включая дорожную сеть городских агломераций, возможен переход к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях.

В крупных городах существенное снижение затрат времени на передвижения населения планируется обеспечить за счет развития скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, обладающих высокой провозной способностью и в значительной степени изолированных от движения автомобильных транспортных потоков. На конечных и наиболее загруженных станциях скоростного внеуличного транспорта предусматривается строительство перехватывающих парковок и транспортно-пересадочных узлов.

На территории населенных пунктов (в первую очередь городов и городских агломераций) должны быть созданы условия для стимулирования использования немоторизованных видов транспорта и средств передвижения, а также для создания пешеходных зон.

В районах массовой застройки, удаленных от центров городов и городских агломераций, должен получить развитие скоростной внеуличный транспорт.

Кроме того, предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов:

развитие автоматизированных систем управления дорожным движением, парковочным пространством, городскими и внегородскими магистралями, городским пассажирским транспортом общего пользования, а также автоматизированных систем транспортной информации, электронных платежей на различных видах транспорта, обеспечения

безопасности, включая подсистемы оперативного управления парком специальных транспортных средств, выявления дорожно-транспортных происшествий, видеонаблюдения за объектами транспортной инфраструктуры и транспортными потоками, выявления нарушений правил дорожного движения;

развитие систем скоростного автобусного и внеуличного транспорта, в том числе легкого рельсового транспорта, в городах и городских агломерациях;

обновление парка автотранспортных средств, расширение использования отечественных транспортных средств (автобусов, в том числе на газомоторном топливе, троллейбусов, трамваев, электробусов), обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях, в том числе до 2024 года в 20 городских агломерациях, за исключением Московской и Санкт-Петербургской агломераций, и до 2035 года - в 104 городских агломерациях;

стимулирование спроса на внутреннем рынке на транспортные средства, работающие на водородных топливных элементах;

запуск к 2030 году первого беспилотного транспортного средства в сфере городских пассажирских перевозок;

организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления трамвайных путей;

организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрестки с помощью средств светофорного регулирования;

повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения;

цифровизация мобильности путем реализации инновационных продуктов "мобильность как услуга", "транспорт как услуга", внедрение современных технологических решений и систем управления дорожным движением и мобильностью, включая инфраструктуру беспилотного и высокоавтоматизированного движения, систем обмена информацией между транспортными средствами и объектами инфраструктуры посредством беспроводной связи, а также технологии "Интернет вещей".

8. Прогноз развития в сфере обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

Ключевыми ориентирами в сфере обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации станут:

приведение пунктов пропуска к нормативному состоянию в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и Евразийского экономического союза;

создание благоприятных условий в пунктах пропуска для обеспечения внешнеэкономической деятельности, перемещения через государственную границу Российской Федерации грузов и пересечения ее физическими лицами;

введение системы предварительного информирования при прибытии (убытии) транспортных средств, товаров, грузов, растений, животных, сопровождающих лиц и пассажиров в целях совершенствования процедур пограничного, таможенного, фитосанитарного, ветеринарного и транспортного контроля;

создание системы прослеживаемости движения грузов по территории Евразийского экономического союза;

улучшение оснащенности пунктов пропуска, развитие информационно-технических средств государственных контрольных органов.

С учетом стадийности и значительной продолжительности по времени реализации проектов и мероприятий по созданию и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры для их успешной реализации в установленные Стратегией сроки необходимо как можно более раннее определение точных сроков и стоимости реализации, а также их закрепление в структуре государственной программы Российской Федерации по развитию транспортной системы.

В отношении проектов и мероприятий с горизонтом планирования 2025 - 2035 годы необходимо не позднее 2022 года определить сроки и стоимость их реализации. В связи с этим для успешной реализации Стратегии необходимо разработать и утвердить не позднее 2023 года новую государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы" до 2035 года.

V. Основные механизмы реализации Стратегии

Стратегия предусматривает использование следующих основных механизмов, обеспечивающих ее реализацию:

формирование и ведение транспортно-экономического баланса Российской Федерации как инструмента анализа текущего объема и структуры спроса отраслей экономики и населения на перевозки, а также прогнозирования объемов этих перевозок в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения синхронизации развития между видами транспорта, в первую очередь морского и железнодорожного;

транспортное прогнозирование и планирование как механизмы формирования и отбора сбалансированного набора мероприятий по устранению "узких мест" и опережающему развитию единой опорной сети, маршрутов перевозок и парков транспортных средств, оптимально отвечающих прогнозному транспортно-экономическому балансу;

детализация решения задач Стратегии в генеральных схемах развития отраслей и сфер государственного управления в области транспорта и их актуализация с отображением актуальных данных в схеме территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта;

развитие механизма "пользователь платит" в обеспечении содержания транспортной инфраструктуры и регулировании ее использования перевозчиками и населением, в том числе для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным автотранспортом в крупных городах и городских агломерациях;

развитие механизма "загрязнитель платит" как механизма мотивации транспортных организаций и населения к снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

применение механизма "доступно для всех", предусматривающего организацию и предоставление транспортных услуг на равных (недискриминационных) условиях всем категориям населения, включая маломобильные группы населения;

реализация механизмов экономически обоснованного и конкурентного тарифного регулирования в сфере транспорта;

создание условий для формирования равной межвидовой конкуренции для отдельных видов транспорта;

мотивирование транспортных предприятий к обновлению парков транспортных средств, включая инновационный подвижной состав с улучшенными тяговыми и скоростными характеристиками, в том числе с использованием механизма лизинга и мер государственной поддержки;

увеличение объемов мультимодальных перевозок за счет развития специализированных ускоренных регулярных (по пассажирскому принципу) контейнерных и контрейлерных перевозок, внедрения новых технологий обработки и прослеживаемости грузов, в том числе с контролем необходимых параметров грузов в режиме реального времени;

цифровая трансформация транспортной отрасли, включая создание единой цифровой платформы транспортного комплекса на основе отечественных разработок как основы эффективного цифрового (электронного) взаимодействия органов власти, бизнеса и граждан, развитие информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, а также информационно-аналитической системы регулирования на транспорте;

внедрение интеллектуальных транспортных систем, создание инфраструктуры беспилотного движения, развитие систем сбора и обработки больших массивов данных, включая экологический мониторинг на транспорте, применение технологий информационного моделирования управления жизненным циклом объектов транспортной инфраструктуры, внедрение элементов и технологий искусственного интеллекта на всех видах транспорта;

развитие общего рынка транспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества, БРИКС и участие в работе других международных организаций в целях более тесной интеграции с международным транспортным пространством;

сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры путем утверждения Правительством Российской Федерации исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры;

выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по следующим направлениям, обеспечивающим реализацию Стратегии:

прогнозирование, стратегическое планирование и моделирование развития транспортного комплекса;

развитие мультимодальных транспортных систем и технологий;

обеспечение экологической безопасности транспортного комплекса, в том числе минимизации последствий изменения климата для транспортной системы;

создание и развитие цифровых и навигационных технологий, беспилотных транспортных систем.

Важным механизмом реализации Стратегии является обеспечение скоординированного и ускоренного строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры федерального значения. В целях реализации указанного механизма будет создана единая группа государственных заказчиков на базе государственных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, обеспечивающая реализацию инфраструктурных проектов в сферах воздушного транспорта, железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства и обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

На базе подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации федерального автономного учреждения "Российский дорожный научно-исследовательский институт", имеющего опыт в проектировании, инженерном сопровождении и строительном контроле в сфере дорожного хозяйства, будет создан центр компетенций для всех отраслей транспортного строительства.

Важным механизмом реализации Стратегии является развитие мультимодальных и интермодальных перевозок пассажиров и грузов. Для ускоренного развития таких перевозок необходимы законодательное закрепление подходов к их организации, развитие цифровых систем формирования заказа потребителей в соответствии с их предпочтениями по месту, срокам и стоимости поездки (отправки груза), внедрение универсальных электронных проездных и товаросопроводительных документов, развитие и увеличение количества мультимодальных пересадочных узлов и транспортно-логистических центров.

Координация работы перевозчиков и операторов при оказании таких услуг должна быть обеспечена на основе современных цифровых платформенных решений с соблюдением норм транспортной безопасности.

Мультимодальные и интермодальные перевозки должны стать привлекательными для пассажиров по сравнению с личным транспортом и заказом персональных услуг по перевозке, обеспечивая качественную, безопасную и доступную по стоимости и месту оказания услугу с гарантированным временем в пути. Внедрение современных

технологических и логистических решений должно обеспечивать потребность в мультимодальной и интермодальной перевозке грузов "от двери до двери" и "точно в срок".

Тарифное и налоговое регулирование деятельности по организации мультимодальных и интермодальных перевозок должно обеспечивать постепенное выравнивание тарифов на оказание услуг по одним и тем же направлениям перевозок, выполняемых различными сочетаниями видов транспорта. Это позволит задействовать все имеющиеся ресурсы отрасли в обеспечении транспортной работы и создаст задел для развития инфраструктуры всех видов транспорта.

Организация мультимодальных и интермодальных перевозок в международном сообщении повысит конкурентоспособность российских транспортных и логистических компаний, позволит реализовать транзитный и экспортный потенциал страны, а также увеличить доходы от экспорта транспортных услуг.

Важным механизмом реализации Стратегии является развитие системы транспортного образования, предусматривающее:

совершенствование организационной структуры и структуры управления высшими учебными заведениями системы транспортного образования (далее - высшие учебные заведения), создание современных кампусов учебных заведений, модернизацию материально-технической базы высших учебных заведений, оптимизацию и развитие их имущественного комплекса, сохранение и развитие научных транспортных школ;

обеспечение транспортной отрасли высококвалифицированными кадрами (в том числе высшей квалификации);

развитие кадрового потенциала сферы транспортного строительства на основе формирования навыков и компетенций, отвечающих современным и перспективным потребностям развития транспортной отрасли;

формирование системы непрерывного повышения квалификации профессорско-преподавательского состава;

обеспечение мониторинга рынка труда в транспортном строительстве;

завершение к 2024 году создания многофункционального технологического кластера "Образцово";

подготовку кадров в соответствии с трудовым балансом регионов и текущими и перспективными потребностями отрасли в кадрах всех

уровней, дальнейшее укрепление системы взаимодействия высших учебных заведений с работодателями, реализацию и повышение эффективности дополнительного профессионального образования кадров транспортного комплекса;

повышение качества транспортного образования, включая разработку новых образовательных форм, программ и стандартов, современных образовательных технологий и систем поддержки обучения, новых профилей подготовки, в том числе в сферах транспортного планирования и прогнозирования, цифровизации транспортного комплекса, международной транспортной интеграции, транспортного права, безопасности на транспорте, экологии на транспорте, включая адаптацию к изменениям климата, и организации доступной среды для маломобильных групп населения при оказании транспортных услуг;

интеграцию российского транспортного образования в мировую систему образования с соблюдением национальных интересов, увеличение количества иностранных студентов, обучающихся в российских транспортных высших учебных заведениях, развитие международного сотрудничества в системе транспортного образования, реализацию совместных программ обучения и стажировок студентов с ведущими мировыми высшими учебными заведениями;

оперативный мониторинг и анализ достигнутых результатов и факторов, оказывающих влияние на достижение запланированных целевых показателей Стратегии.

Кроме того, в целях подготовки высококвалифицированных российских специалистов в области управления гражданской авиацией и водным транспортом требуется выпуск отечественных учебных судов воздушного, морского и речного транспорта.

VI. Транспорт для отраслей экономики

1. Транспорт и топливно-энергетический комплекс

Мероприятия Стратегии соотнесены с направлениями развития отраслей топливно-энергетического комплекса Российской Федерации, предусмотренных Энергетической стратегией Российской Федерации на период до 2035 года (далее - Энергетическая стратегия).

Для обеспечения развития внутреннего рынка угольной продукции и укрепления позиций российских угольных компаний на мировом рынке угля (увеличение объемов экспорта угля к 2024 году до уровня

272 млн. тонн (61 млн. тонн в западном направлении и 211 млн. тонн в восточном направлении), к 2035 году - до уровня 392 млн. тонн (131 млн. тонн в западном направлении и 261 млн. тонн в восточном направлении) предусматривается реализация следующих мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности железных дорог и увеличение мощностей морских портов:

реконструкция и строительство новых магистральных железнодорожных линий (в том числе Восточного железнодорожного полигона в период до 2024 года и до 2035 года), железнодорожных подходов к портам Усть-Луга, Приморск, Тамань, Мурманск, строительство Северного широтного хода;

развитие инфраструктуры морских портов Северо-Западного, Дальневосточного, Азово-Черноморского и Арктического бассейнов в объемах, необходимых для перевалки угля, предусмотренных Энергетической стратегией.

Результаты реализации указанных мероприятий обеспечат:

увеличение провозной способности Восточного железнодорожного полигона до 182 млн. тонн в 2024 году и до 305 млн. тонн в 2035 году (в том числе до 195 млн. тонн в 2025 году);

увеличение суммарной мощности морских портов до 1,3 млрд. тонн в 2024 году и до 1,8 млрд. тонн в 2035 году, в том числе до 453,5 млн. тонн перевалки угля.

В результате снятия системных ограничений при транспортировке угольных грузов для экспортных потоков угля его доля на рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона с сегодняшних 50 процентов увеличится до 75 процентов, а объемы перевозки экспортируемого угля в восточном направлении уже к 2025 году достигнут 185 млн. тонн. При этом синхронное увеличение объемов перевозки экспортируемого угля судами под российским флагом будет способствовать общему увеличению перевозок внешнеторговых грузов российскими перевозчиками.

Для обеспечения развития экспорта российской нефти и нефтепродуктов Стратегией предусматривается развитие нефтеналивных мощностей в морских портах, в том числе в портах Приморск и Высоцк Северо-Западного бассейна.

Для реализации экспортного потенциала поставок сжиженного природного газа (до 48 млн. тонн в 2024 году и до 120 млн. тонн в 2035 году) предусматривается наращивание инфраструктуры Северного морского пути, в том числе уже осуществлено строительство терминала

сжиженного природного газа и газового конденсата в морском порту Сабетта. Развитие портовой инфраструктуры Арктического бассейна к 2025 году обеспечит увеличение мощности российских морских портов на 64,7 млн. тонн (18,1 процента общего прироста), а реализация исключительных прав, закрепленных Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, на перевозку погруженных в акватории Северного морского пути топливно-энергетических ресурсов обеспечит увеличение доли внешнеторговых грузов, перевозимых судами под российским флагом.

К проектам, направленным на реализацию потребностей топливно-энергетического комплекса, относятся:

развитие терминала сжиженного природного газа и газового конденсата "Утренний" в морском порту Сабетта, которое обеспечит возможность перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и транспортировки сжиженного природного газа;

развитие транспортного узла "Восточный-Находка" и строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Хабаровский край), которые будут способствовать снятию инфраструктурных ограничений по перевозке топливно-энергетических грузов Дальневосточного бассейна;

увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна до 145,6 млн. тонн, которое обеспечит ликвидацию "узких мест" на этих подходах и позволит увеличить перевозки угля, нефти и нефтепродуктов в портах Усть-Луга, Санкт-Петербург и Приморск.

За счет электрификации Восточного полигона планируется повысить энергоэффективность перевозок и снизить издержки перевозчиков.

При этом реализация проектов по высокоскоростному железнодорожному сообщению, расширению использования транспортных средств на электрической тяге и увеличению протяженности линейных объектов транспортной инфраструктуры потребует увеличенных электросетевых мощностей.

2. Транспорт и сельское хозяйство

Мероприятия Стратегии соотнесены с направлениями развития сельского хозяйства, определенными отраслевыми документами стратегического планирования в указанной сфере.

Экспортно ориентированным и наиболее грузоемким сектором сельского хозяйства является зерновой комплекс. Основные стратегические положения его развития определены Долгосрочной стратегией развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года (далее - Зерновая стратегия). Согласно Зерновой стратегии объем основных направлений экспортных потоков зерна к 2035 году составит по оптимистичному сценарию 63,6 млн. тонн.

В среднесрочной перспективе оптимистичным сценарием Зерновой стратегии предусмотрено увеличение объема экспорта зерновых культур в 2025 году до 59,9 млн. тонн. Для выполнения установленных показателей потребность в мощностях по перевалке в морских портах составит не менее 71,25 млн. тонн, в том числе в Азово-Черноморском бассейне - 56,9 млн. тонн, Дальневосточном бассейне - 4,5 млн. тонн, Каспийском бассейне - 1,15 млн. тонн и в Балтийском бассейне - 8,7 млн. тонн.

При этом к вызовам отрасли, ограничивающим возможности ее экспортного потенциала в части транспортного комплекса, относятся высокие логистические издержки на транспортировку от мест производства зерна и продуктов перемола до морских портов, а также дефицит пропускных способностей транспортной инфраструктуры. Для устранения указанных ограничений предусматриваются:

развитие железнодорожных и автомобильных подходов к морским портам, в первую очередь Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов, на которые приходится основная доля экспорта зерна и продуктов перемола;

ежегодное обеспечение ввода в эксплуатацию и (или) передачи в эксплуатацию после капитального ремонта автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к общественно значимым объектам населенных пунктов, объектам производства и переработки продукции, расположенным на сельских территориях;

увеличение мощности морских портов Новороссийск, Кавказ, Тамань, Ростов и Усть-Луга, в том числе в части развития инфраструктуры, необходимой для строительства новых зерновых терминалов;

реконструкция и развитие инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения возможности перевозок зерна внутренним водным транспортом;

стимулирование обновления флота морских и речных судов, а также парка вагонов.

Результатами реализации мероприятий по этим направлениям станут повышение мощности перевалки морских портов Азово-Черноморского бассейна, Северо-Запада, Дальнего Востока, переключение грузопотоков зерна с более затратного автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт, снижение транспортных издержек, повышение скорости доставки зерна от мест производства до морских портов, ликвидация инфраструктурных ограничений и обеспечение объема экспорта.

Это позволит обеспечить выход Российской Федерации на новые рынки сбыта зерна в Азиатско-Тихоокеанском регионе и доведение доли Российской Федерации в мировой торговле зерновыми культурами до 15 процентов. Продолжением проводимой политики будет увеличение доли экспорта зерна из российских морских портов, перевозимого судами под российским флагом, что, в свою очередь, будет способствовать транспортной независимости российского экспорта.

Основными проектами развития транспортной инфраструктуры, направленными на реализацию экспортного потенциала зернового комплекса, являются:

- увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов;

- развитие инфраструктуры Единой глубоководной сети, в том числе строительство Багаевского гидроузла и Нижегородского низконапорного гидроузла с увеличением пропускной способности на 36,6 млн. тонн;

- увеличение мощности морских портов преимущественно Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов;

- реконструкция автомобильных дорог на подходах к морским портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов.

Одним из важнейших способствующих увеличению экспорта продукции агропромышленного комплекса факторов является выстраивание экспортных маршрутов (в первую очередь железнодорожным транспортом) со скоростью выше грузовой с установлением тарифов, обеспечивающих преимущество российских товаров сельскохозяйственного производства.

Приоритетные экспортные маршруты, которые позволят сократить финансовые и временные затраты на логистику, необходимо выстроить в первую очередь в отношении скоропортящихся грузов (молочная

продукция, мясо птицы, мясо крупного рогатого скота, рыбная продукция и прочие скоропортящиеся товары), транспортировка которых требует поддержания температурного режима.

3. Транспорт и промышленность

Мероприятия Стратегии соотнесены с направлениями развития отраслей промышленности, определенными отраслевыми документами стратегического планирования соответствующих сфер.

Наиболее грузоемкой отраслью промышленности является производство строительных материалов, перевозки которых осуществляются преимущественно автомобильным транспортом. Такие перевозки характеризуются высокой удельной себестоимостью, что приводит к высокому уровню транспортных издержек в стоимости строительных материалов (до 90 процентов). Основные стратегические направления развития производства строительных материалов, в том числе снижение транспортных издержек в стоимости материалов, предусмотрены Стратегией развития промышленности строительных материалов на период до 2020 года и дальнейшую перспективу на период до 2030 года.

Для уменьшения транспортных издержек в стоимости строительных материалов Стратегия предусматривает мероприятия по развитию транспортировки строительных материалов железнодорожным, морским и внутренним водным транспортом, в том числе следующие мероприятия:

реконструкция и развитие инфраструктуры внутренних водных путей, судопропускных и гидротехнических сооружений, в том числе Волго-Балтийского и Беломорско-Балтийского каналов;

увеличение производственной мощности морских и речных портов; обеспечение транспортной инфраструктурой перспективных мест добычи и производства строительных материалов;

государственная поддержка строительства и модернизации речных судов и судов смешанного плавания типа (река - море).

Внедрение цифровых технологий обработки больших данных и инструментов транспортного планирования позволит обеспечить эффективное планирование развития инфраструктуры с учетом перспективных месторождений и прогнозного спроса.

Реализация мероприятий Стратегии позволит снизить показатели транспортных издержек в средней цене таких наиболее востребованных материалов, как щебень (до 45 процентов) и цемент (до 10 процентов).

Кроме того, мероприятия Стратегии требуют от отраслей промышленности Российской Федерации обеспечения транспортного комплекса новыми инновационными материалами, оборудованием и транспортными средствами, развития мощностей верфей для строительства морских и речных судов, создания современных и конкурентоспособных воздушных судов для обеспечения региональных воздушных перевозок, развития машиностроительных производств с приоритетной реализацией политики импортозамещения и локализации производств.

4. Транспорт и жилищное строительство

Развитие городов, городских агломераций и других населенных пунктов, а также формирование в них комфортной среды для жизнедеятельности населения во многом зависят от скоординированного комплексного планирования территорий застройки и транспортной инфраструктуры.

При планировании улично-дорожной сети городов и городских агломераций, размещения на их территории парковочных пространств и остановочных пунктов приоритетом должно стать развитие всех видов общественного транспорта, объединенных в единую мультимодальную систему пассажирских перевозок.

Запланированные объемы жилищного строительства (до 500 млн. кв. метров к 2024 году и до 1200 млн. кв. метров к 2035 году) потребуют ускоренного развития улично-дорожной сети населенных пунктов, приведения ее в нормативное состояние, обновления парка подвижного состава общественного транспорта, развития скоростного внеуличного транспорта и строительства транспортно-пересадочных узлов.

Для снижения нагрузки на дорожную сеть в районах массовой жилой застройки ее планирование должно осуществляться с учетом возможностей связанных с ней федеральных и региональных дорог и планов по их развитию.

Вынос грузового движения из городов по автомобильным и железным дорогам, а также ликвидация малодеятельных грузовых дворов и портовых территорий позволят увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, создадут дополнительные возможности для развития скоростного внеуличного транспорта и для оптимизации размещения городских объектов, в том числе жилой застройки.

Мероприятия, реализуемые в рамках национальных проектов "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры", в том числе по строительству обходов крупных городов, приведению в нормативное состояние региональных дорог и дорог городских агломераций, способствуют решению задач по увеличению объемов жилищного строительства, улучшению качества городской среды, обеспечению возрастающих потребностей населения в качественных транспортных услугах.

Создаваемые в процессе строительства объектов транспортной инфраструктуры временные здания и сооружения, а также временные (технологические) дороги после окончания строительства при их востребованности для нужд развития территорий, в том числе для жилищного строительства, будут передаваться в распоряжение региональных и муниципальных органов власти.

На удаленных и труднодоступных территориях жилищное строительство будет вестись с привлечением мощностей строительных компаний, специализирующихся на объектах транспортной инфраструктуры.

VII. Наиболее значимые результаты реализации Стратегии

Наиболее значимыми результатами реализации Стратегии станут:

ликвидация всех мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков), соответствие нормативным требованиям большей части сети, внедрение современных средств и методов контроля, что позволит приблизиться к нулевому уровню смертности на автомобильных дорогах;

формирование единой опорной сети и ликвидация на ней участков с ограничением пропускной способности, а также внедрение скоростных видов транспорта, что позволит значительно повысить скорости доставки пассажиров и грузов, реализовать в полной мере экспортный и транзитный потенциал страны;

внедрение цифровых технологий на всех видах транспорта и транспортной деятельности, что позволит пассажирам, грузоотправителям и грузополучателям через цифровые сервисы заказывать и оплачивать транспортные услуги с возможностью выбора вида транспорта по месту, срокам и стоимости совершения поездки (отправки груза), контролировать состояние груза и параметры поездки;

создание мультимодальных систем транспортировки пассажиров и грузов на базе современных транспортных узлов и транспортно-логистических центров с учетом внедрения цифровых сервисов, что позволит создать транспортно-логистическую среду, обеспечивающую оказание транспортных услуг "точно в срок" и "от двери до двери";

внедрение универсальных электронных проездных и товаросопроводительных документов, что позволит сократить транспортные издержки, а также повысить скорость и предсказуемость оказания транспортных услуг за счет снижения времени на обработку грузов и контроля со стороны государственных органов;

внедрение технологий высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств в грузовом и пассажирском сообщении, что позволит увеличить эффективность и безопасность процессов оказания транспортных услуг;

реализация мероприятий по адаптации транспорта для нужд маломобильных пассажиров, что позволит оказывать транспортные услуги всем маломобильным группам населения на всех объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Реализация Стратегии будет способствовать укреплению суверенитета, независимости, экономической безопасности, государственной и территориальной целостности Российской Федерации, подтверждению статуса страны в роли одной из ведущих мировых держав, обеспечению устойчивого экономического роста, сбалансированному развитию регионов, улучшению их инвестиционной привлекательности, а также повышению качества и продолжительности жизни населения.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2035 года

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года*

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
Цель 1 - обеспечение связанности территорий Российской Федерации					
1. Завершение формирования (строительства) международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" (Санкт-Петербург - Москва - Самара - Оренбург - Сагарчин) в период до 2024 года	процентов	-	100	-	-
2. Развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в направлении Запад - Восток по маршруту Казань - Екатеринбург - Тюмень - Омск - Новосибирск - Кемерово - Барнаул в период до 2035 года	процентов	-	-	-	100
3. Строительство скоростной автомобильной дороги на маршруте Новороссийск - Джубга - Сочи в период до 2035 года (ключевой проект)	процентов	-	-	-	100
4. Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения (нарастающим итогом)	километров	560,4	3490,8	7000	10000
5. Строительство и реконструкция автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального и регионального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи (нарастающим итогом)	единиц	-	33	60	90
6. Доля дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии	процентов	44	85	85	85

Наименование показателя		Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
7.	Реконструкция, капитальный ремонт и ремонт находящихся в аварийном и предаварийном состоянии искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом)	тыс. пог. метров	-	115,4	157	193
8.	Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям	процентов	43,4	50,9	69	85
9.	Суммарная провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей	млн. тонн	123,4	182	270	305
10.	Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург (начало строительно-монтажных работ - не позднее 2022 года, завершение проектирования - не позднее 2023 года)	процентов	-	-	100	-
11.	Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Тула - Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону	процентов	-	-	-	100
12.	Создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия"	процентов	-	-	-	100
13.	Строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского. Первый этап - строительство железнодорожной линии до порта Де-Кастри к 2030 году. Второй этап - строительство перехода через пролив Невельского к 2035 году	процентов	-	-	-	100
14.	Снижение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность	тыс. километров	13,4	2	1	-
15.	Количество реконструированных объектов аэропортовых комплексов, в том числе на территории Дальневосточного федерального округа	единиц	27	68	114	149
16.	Индекс качества транспортной инфраструктуры (к уровню 2018 года)	процентов	100	115,5	130,5	143
Цель 2 - обеспечение экономически эффективных перевозок грузов						
1.	Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки	процентов	10,1	9,1	7,7	6
2.	Строительство обходов крупных городов на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения (нарастающим итогом)	единиц	-	14	19	25

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
3. Ввод в эксплуатацию после строительства путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (нарастающим итогом)	единиц	-	170	340	485
4. Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженных вагонах на железнодорожном транспорте	км в сутки	389,7	417	425 - 430	430 - 435
5. Прирост количества судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности (нарастающим итогом)	единиц	141	65	70	75
6. Увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом)	процентов	49,1	37	39	40
7. Увеличение протяженности водных путей с освещаемой и светоотражающей обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей (нарастающим итогом)	процентов	37,7	40	45	50
8. Суммарная мощность опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров	млн. тонн	-	51,6	100	165
9. Уровень логистических издержек в экономике в сравнении с валовым внутренним продуктом	процентов	-	15,1	13,5	12
10. Место Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index)	место	75	50	40	30
11. Индекс производительности труда (к уровню 2018 года)	процентов	100	128,7	150	173,2
12. Завершение перехода на электронный документооборот всех перевозок грузов на всех видах транспорта	процентов	-	20	100	100
Цель 3 - обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения					
1. Авиационная подвижность населения	полетов на 1 человека в год	0,73	0,95	1,27	1,55
2. Доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов	процентов	37	51,35	52,91	54,25

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
3. Транспортная подвижность населения	тыс. пасс.-км на 1 человека в год	8,6	9,5	10,8	11,9
4. Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования	тыс. пасс.-км на 1 человека в год	4,05	4,7	5,4	6
5. Индекс ценовой доступности услуг пассажирского транспорта	процентов	100	99,3	99	98,8
6. Доля объектов транспортной инфраструктуры, на которых обеспечены условия полной доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения:	процентов				
железнодорожных вокзалов (внеклассные и 1 - 2 класса)		4,7	31 - 37	36 - 41	100
аэровокзалов		48	55	80	100
морских и речных вокзалов		19,2	21,7	50	100
автовокзалов		-	15	50	100
7. Доля транспортных средств, соответствующих требованиям доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения:	процентов				
автобусов		14,1	23,8	50	100
троллейбусов		31,4	40,4	65	100
трамваев		15,2	18,1	50	100
вагонов поездов дальнего следования, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения		67	88	96	100
судов морского и внутреннего водного транспорта		9	12,6	50	100
Цель 4 - встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры					
1. Провозная способность железнодорожных подходов к морским портам:	млн. тонн				

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
в Северо-Западном бассейне		138	145,6	185 - 220	195 - 230
в Азово-Черноморском бассейне		84	125,1	122 - 158	127 - 170
в Дальневосточном бассейне		123,4	182	270	305
2. Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок:	суток				
на направлении Запад - Восток		-	7	6,8 - 7	6,5 - 6,8
на направлении Север - Юг		-	2,1	2 - 2,1	1,9 - 2
на направлении Европа - Западный Китай		-	1,6 - 2,2	1,5 - 2,1	1,4 - 2
3. Средняя скорость контейнерных перевозок в транзитном сообщении	км в сутки	810	1200 - 1319	1375 - 1500	1450 - 1600
4. Увеличение объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом (к уровню 2017 года)	раз	-	4	5 - 6,1	5,9 - 6,9
5. Объем производственной мощности морских портов	млн. тонн	1104	1300	1450	1600
6. Объем перевалки грузов морскими портами	млн. тонн	816	927,8	1100	1309,9
7. Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	млн. тонн	20,2	80	100	120
8. Доля внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом	процентов	2	4	9	16
9. Объем экспорта транспортных услуг в части водного (морского и речного), воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта	млрд. долларов США	19,2	25	29	34

Наименование показателя		Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
10.	Ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (нарастающим итогом)	единиц	3	40	50	60
11.	Ликвидация ограничений пропускной способности в отношении приоритетных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации по объему оборота грузов, транспортных средств и лиц (нарастающим итогом)	процентов	-	33,3	55,5	100
12.	Внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам	процентов	-	100	-	-
Цель 5 - повышение уровня безопасности транспортной системы						
1.	Сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети	процентов	-	50	25	0
2.	Сокращение количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях и стремление к нулевому уровню смертности	человек на 100 тыс. населения	12,3	4	3	0
3.	Обустройство автомобильных дорог федерального значения с 4 и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения транспортных потоков	процентов	68,5	100	100	100
4.	Обустройство участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением	процентов	99	100	100	100
5.	Обустройство участков автомобильных дорог I и II категорий и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением	процентов	23	50	75	100
6.	Уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера	процентов	-	22	41	63
7.	Развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами	процентов	-	95	100	100
8.	Повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства	процентов	24,2	66,9**	80,9**	90**

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (факт)	2024 год	2030 год	2035 год
9. Повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности	процентов	62,3	87,7**	91,3**	90**
10. Повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности	процентов	77	84**	89,5**	90**
11. Среднее количество совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса	штук	25,5	22,5	20	17,5
12. Объем выбросов углекислого газа от передвижных источников на один приведенный тонно-километр (к уровню 2018 года)	процентов	100	98,8	96,7	93,7

* Перечень и значения показателей подлежат уточнению по результатам корректировки (актуализации) прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный и (или) долгосрочный период.

** С учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2035 года

КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ
развития транспортной инфраструктуры на период до 2035 года

Наименование проекта	Период реализации	Задачи, решаемые проектом
1. Завершение формирования (строительства) международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" (Санкт-Петербург - Москва - Самара - Оренбург - Сагарчин)	2020 - 2024 годы	сокращение потерь времени в пути, которое тратят пользователи автомобильных дорог, обеспечение весомого вклада в валовой региональный продукт регионов прохождения, повышение уровня транспортной обеспеченности субъектов Российской Федерации
2. Развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в направлении Запад - Восток по маршруту Казань - Екатеринбург - Тюмень - Омск - Новосибирск - Кемерово - Барнаул*	2025 - 2035 годы	повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации, повышение мобильности населения
3. Строительство скоростной автомобильной дороги на маршруте Новороссийск - Джубга - Сочи (ключевой проект)*	2025 - 2035 годы	повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации, повышение мобильности населения
4. Повышение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей	2020 - 2035 годы	ликвидация инфраструктурных ограничений федерального значения и повышение доступности и качества магистральной транспортной инфраструктуры
5. Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург (начало строительно-монтажных работ - не позднее 2022 года, завершение проектирования - не позднее 2023 года)	2023 - 2027 годы	развитие скоростного и высокоскоростного движения между крупными городскими агломерациями и центрами экономического роста Российской Федерации, улучшение транспортной доступности регионов Российской Федерации

Наименование проекта	Период реализации	Задачи, решаемые проектом
6. Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Тула - Воронеж с продлением до Ростова-на-Дону*	2024 - 2035 годы	развитие скоростного и высокоскоростного движения между крупными городскими агломерациями и центрами экономического роста Российской Федерации, улучшение транспортной доступности регионов Российской Федерации
7. Создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия"*	2024 - 2035 годы	изменение структуры трансконтинентальных перевозок, повышение мобильности населения и ускорение темпов роста национальной экономики
8. Строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского* Первый этап - строительство железнодорожной линии до порта Де-Кастри к 2030 году. Второй этап - строительство перехода через пролив Невельского к 2035 году	2024 - 2035 годы	обеспечение развития железнодорожной инфраструктуры для осуществления грузовых перевозок в сообщении с островом Сахалин
9. Реализация комплексных проектов реконструкции и строительства объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта	2020 - 2035 годы	увеличение пропускной способности, устранение инфраструктурных ограничений на лимитирующем участке Единой глубоководной системы европейской части России, восстановление сквозного судоходства на р. Волге

* Объемы финансирования, сроки и параметры данных проектов будут уточняться исходя из имеющихся финансовых и иных условий их реализации.

ПАРАМЕТРЫ

финансового обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года

Источники финансирования	Единица измерения	2018 год	2024 год ¹	2030 год ¹	2035 год ¹
Инвестиции в основной капитал по транспортному комплексу					
Всего	млн. рублей ²	1955630,9	3679966,1	6512880	10305978
	процент валового внутреннего продукта	1,9	2,5	3	3,4
	процент инвестиций в экономику	11,1	12,1	12,6	14,1
в том числе:					
средства федерального бюджета	млн. рублей ²	395340,4	586601	1194028	1667143,5
средства бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов	млн. рублей ²	519446,5	649193,1	1411124	1970260,5
средства внебюджетных фондов	млн. рублей ²	44576,3	-	-	-
внебюджетные источники	млн. рублей ²	996267,8	2444171,9	3907728	6668574

Источники финансирования	Единица измерения	2018 год	2024 год ¹	2030 год ¹	2035 год ¹
	Расходы на транспортный комплекс				
Расходы инвестиционного характера - всего	млн. рублей ²	2307644,5	4415959,3	7815457	12367173,6
	процент валового внутреннего продукта	2,2	3	3,6	4,1
в том числе:					
средства федерального бюджета	млн. рублей ²	466501,6	703921,3	1432834	2000572,2
средства бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов	млн. рублей ²	612946,9	779031,7	1693349	2364312,6
средства внебюджетных фондов	млн. рублей ²	52600	-	-	-
внебюджетные источники	млн. рублей ²	1175596	2933006,3	4689274	8002288,8
Текущие расходы	млн. рублей ²	960120,3	1402836,9	2127540,8	3031170
	процент валового внутреннего продукта	0,9	0,95	0,98	1
Финансирование транспортного комплекса	млн. рублей ²	3267764,8	5818796,2	9942997,8	15398343,6
	процент валового внутреннего продукта	3,1	3,9	4,6	5,1
Валовой внутренний продукт (номинальный объем)	млрд. рублей ²	103875,8	147510,7	217096	303117

¹ Средства внебюджетных фондов с 2024 года учтены во внебюджетных источниках. Параметры финансирования после 2024 года являются прогнозными и подлежат уточнению по итогам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации в период до 2024 года.

² В ценах соответствующих лет.