

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»**



**Институт открытого образования**

**Кафедра государственного и муниципального управления**

## **Выпускная квалификационная работа**

**«Развитие транспортной системы в Центральном федеральном округе  
(на материалах Министерства транспорта Российской Федерации)»**

(тема выпускной квалификационной работы)

Направление подготовки	<b>38.03.04</b>	<b>Государственное и муниципальное управление</b>
Образовательная программа	<b>Государственное и муниципальное управление</b>	
Обучающийся	(подпись)	<b>Апостол А.А.</b> (Фамилия и Инициалы)
Научный руководитель ВКР	(подпись)	<b>к.э.н., доцент Милькина И.В.</b> (ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Консультант	(подпись)	(ученая степень, звание, Фамилия и Инициалы)
Нормоконтролер	(подпись)	(Фамилия и Инициалы)

**Допустить к защите**

Заведующий кафедрой	(подпись)	<b>д.э.н., профессор В.Б. Зотов</b>
		« ____ » _____ 20 ____ г.

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	6
1.1. Государственная транспортная политика: цели , задачи.....	6
1.2. Стратегия развития транспортной системы России .....	11
1.3. Транспортная отрасль: тенденции развития .....	17
ГЛАВА 2. РОЛЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЦФО В СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПЛАНИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	26
2.1. Центральный федеральный округ: основные показатели .....	26
2.2. Предложения по оценке ресурсного обеспечения достижения целей и решения задач транспортной стратегии .....	36
2.3. Механизм привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры ЦФО .....	47
ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЦФО.....	52
3.1. Разработка направлений совершенствования транспортной стратегии.....	52
3.2. Цифровизация транспортной системы России как инструмент повышения эффективности.....	64
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	71
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	78
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	85
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	86

## **ВВЕДЕНИЕ**

Актуальность выбранной темы состоит в том, что современные процессы, происходящие в мировой экономике, внешней политике ведущих стран мира и международной торговле, а также тенденции социально-экономического развития субъектов Российской Федерации оказывают существенное влияние на развитие транспортной системы страны.

Накопленные за последние годы экономические изменения негативно отразились на работе транспортного комплекса страны. Недостаточный объем инвестиций в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, а также низкие темпы обновления основных фондов снижают конкурентоспособность транспортной системы Российской Федерации.

В условиях падения темпов экономического роста в отечественной экономике перед транспортным комплексом Российской Федерацией стоят новые задачи по стимулированию спроса. Для укрепления позиций России, снижения негативных последствий ограничительных и экономических мер для более полного использования транзитного потенциала страны и обеспечения эффективной работы российских транспортных компаний за рубежом, необходимо совершенствовать политику расширения международного сотрудничества, прежде всего, со странами, имеющими общие границы с Российской Федерацией, а также состоящими с нашей страной в международных организациях и объединениях.

Современные вызовы требуют создания конкурентоспособной, эффективной, надежной, безопасной и удобной для граждан транспортной системы Российской Федерации. Приоритетными стали вопросы обеспечения безопасности жизни граждан в условиях усиления экстремизма и увеличения количества террористических актов на транспорте, требуется разработка и реализация долгосрочных комплексных мероприятий и программ по обеспечению транспортной безопасности, в том числе по созданию автоматизированных систем контроля за пассажирскими и грузовыми перевозками, объектами транспортной инфраструктуры.

Современные процессы, происходящие в мировой экономике, внешней политике ведущих стран мира и международной торговле, а также тенденции социально-экономического развития субъектов Российской Федерации оказали существенное влияние на развитие транспортной системы страны.

**Целью** выпускной квалификационной работы является разработка предложений по развитию транспортной системы Российской Федерации (на примере развития транспортной системы Центрального федерального округа).

**Предметом** исследования выступает механизм и методы реализации Стратегии развития транспортной системы Российской Федерации, в том числе в Центральном федеральном округе (далее - ЦФО).

**Объектом** исследования является транспортная система Центрального федерального округа.

Задачами исследования являются:

- анализ цели и задач государственной транспортной политики на средне - и долгосрочную перспективу;
- обобщение показателей (индикаторов) эффективности развития транспортного комплекса Российской Федерации на средне - и долгосрочный период до 2035 года;
- выявление специфики и стратегии развития транспортной инфраструктуры ЦФО с учетом документов стратегического планирования перспективных направлений развития пространственной структуры экономики Российской Федерации;
- формулировка предложений по оценке ресурсного обеспечения достижения целей и решения задач Транспортной стратегии, включая методы проектного финансирования, использования новых механизмов привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру (ГЧП), совершенствованию системы госгарантий;
- выработка предложений по совершенствованию методов и механизмов развития транспортной системы Российской Федерации, в том числе в Центральном федеральном округе.

Теоретической базой исследования являются нормативно-правовые акты Российской Федерации, доклады Министерства транспорта России.

В первой главе раскрываются общие принципы формирования единой государственной транспортной стратегии Российской Федерации, ее цель и задачи пространственного развития транспортной инфраструктуры. Рассматривая, реализуемую Министерством транспорта Российской Федерации, Стратегию транспортного развития Российской Федерации до 2035 года (далее - Стратегия 2035 года), выделены три сценария: базовый, целевой и консервативный. Транспортная отрасль России является основой развития государства и ее национальной экономики. Обобщая показатели эффективности транспортной отрасли, можно сказать, что по объему перевозок и грузообороту Россия лидирует не только в рамках ЕАЭС, но и занимает, по ряду позиций, высокие международные рейтинги.

Во второй главе, проанализированы показатели эффективности и роль транспортной инфраструктуры ЦФО в Стратегии 2035 года. Выявлены проблемы и направления корректировки плана реализации вышеуказанной Стратегии. Одной из серьезных проблем является формирование новых инструментов финансирования и создания объектов транспортной инфраструктуры.

В третьей главе, обобщены проблемы и недостатки, реализуемой в настоящее время Стратегии развития транспортной системы Российской Федерации до 2035, которые требуют корректировки, для достижения поставленных ключевых целей Министерством транспорта. Предложен ряд корректировок плана, которые в основном, касаются изменений в действующие нормативно-правовые базы.

# **ГЛАВА 1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

## **1.1. Государственная транспортная политика: цели, задачи**

Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, а также для обеспечения конституционных прав граждан и высвобождения ресурсов для личностного развития, которые определены в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации 22 ноября 2008 года №1734-р.

Долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают:

- сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, устранения проблемных участков, развития крупных транспортных узлов, создания и развития портовых особых экономических зон;
- транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Российской Федерации, в том числе развитие железнодорожных линий и автомобильных дорог, являющихся ключевыми в развитии регионов России, перевозка воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов, транспортных систем городских агломераций;

– формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, сверхдальних беспосадочных авиаперевозок, обеспечение современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем;

– обновление парка транспортных средств (воздушных и речных судов), внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники на рынке морских перевозок, в частности, газовозов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности и ледоколов нового поколения;

– обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов в общем парке автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива.

Переход в основном к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением, дальнейшее повышение эффективности функционирования Аэронавигационной системы России в условиях прогнозируемого роста объема авиаперевозок в стране. Государственная транспортная политика субъектов

Российской Федерации является составной частью государственной политики и должна быть основана на общих принципах и подходах, определенных государственными стратегическими документами с учетом:

- максимального учета и отражения особенностей социально-экономического развития и транспортных потребностей регионов Российской Федерации;
- планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса, который должен формироваться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях;
- синхронизации планов по развитию транспортной инфраструктуры регионов с целями, индикаторами и задачами долгосрочного развития, а также механизмами их реализации, заложенными в Транспортной стратегии на период до 2030 года;
- разграничения полномочий предметов ведения в сфере транспорта федеральных и региональных органов государственной власти, установленных положениями Конституции Российской Федерации;
- обеспечения координации государственных программ по развитию транспортной системы, предусматривающих реализацию мероприятий различного уровня с учетом разделения интересов и ответственности между Российской Федерацией и регионами.

Основными приоритетами государственной транспортной политики субъектов Российской Федерации являются:

- развитие пассажирского транспорта общего пользования, включая развитие транспортных систем крупных городских агломераций, создание современной системы скоростных пассажирских перевозок, транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок;
- организация транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение);



- увеличение пропускной способности и улучшение параметров автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения;
- обеспечение содержания и развития объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации;
- внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в интересах навигационного обеспечения транспортного комплекса и повышения уровня экологичности и безопасности дорожно-транспортного комплекса, в том числе обеспечение безопасности дорожного движения, повышение уровня эксплуатационного состояния опасных участков дорожной сети, обеспечение деятельности и совершенствование автоматических систем контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения».

Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.

В рамках достижения ключевых целей и приоритетных задач Министерством Российской Федерации сформулированы три ключевые цели: повышение эффективности функционирования транспортного комплекса, развитие транспортной инфраструктуры, стимулирующей экономический рост и содействие мероприятиям по развитию конкурентоспособности отечественных товаров и услуг; повышение доступности и качества транспортных услуг (см. рис. 1).



Рисунок 1 - Ключевые цели деятельности Министерства транспорта Российской Федерации

Анализ Плана-графика показал, что:

- уровень выполнения целевых показателей Министерством составил 100% (достигнуты или превышены плановые значения по 7 установленным целевым показателям);
- уровень выполнения индикаторов направлений развития инфраструктуры составил 80% (достигнуты или превышены плановые значения по 24 индикаторам из 30 установленных);
- реализовано в установленные сроки 71 запланированное мероприятие (из 75 установленных мероприятий).

Ключевыми результатами деятельности Министерства в 2018 году стали следующие показатели:

- обеспечение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям транспортно-эксплуатационным показателям, на уровне 45005 км (план – 44116 км) или 82,9% (план - 82,6%) от общей протяженности;
- обеспечение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-

- эксплуатационному состоянию, в рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на уровне 62,3% (план - не менее 50%);
- разработка нормативно-правовых актов, предусмотренных Федеральным Законом от 29.12.2017 г. «Об организации дорожного движения в Российской Федерации»;
  - обеспечение транспортной подвижности населения на уровне 8,5 тыс.пасс.-км на 1 человека ( план 8,5 тыс. пасс.-км на 1 человека), в том числе на транспорте общего пользования – 4,0 тыс. пасс.-км. (план – 3,9 тыс. пасс.-км);
  - перевозка 1160,4 млн. пассажиров (план – 1053,8 млн. пассажиров) на железнодорожном транспорте, в том числе 1050,1 млн. пассажиров (план - 952,3 млн. пассажиров) в пригородном сообщении;
  - и др.<sup>1</sup>

## **1.2. Стратегия развития транспортной системы России**

Сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2035 года разработаны в 3 вариантах – базовом, целевом и консервативном.

*Базовый сценарий* реализуется в два этапа: 1 этап – 2018-2024 годы, 2 этап – 2025-2035 годы.

В базовом варианте в рамках первого этапа (2018-2024 годы) основные усилия сконцентрированы на обеспечении доступности качественных транспортных услуг для населения, роста мобильности, создании опорной транспортной сети и развитии сегментов транспортной системы, обеспеченных платежеспособным спросом, удовлетворении транспортных потребностей внешней торговли, развитии цифровых технологий. Приоритетным направлением будет развитие автомобильных дорог общего пользования федерального значения. В предстоящие 6 лет расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России будут удвоены, на эти цели будет направлено более 11 триллионов рублей из всех источников.

---

<sup>1</sup> Доклад о реализации в 2018 году плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016-2021 гг.

Базовый сценарий предполагает прорывное развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения высоких темпов экономического роста и повышения конкурентоспособности российских товаров и услуг, в том числе:

1. Реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства) по созданию опорной транспортной сети, направленных на повышение транспортной связности геостратегических территорий Российской Федерации, существующих и перспективных точек опережающего экономического роста.

2. Развитие международных транспортных коридоров как составных элементов опорной транспортной сети Российской Федерации с вовлечением территорий и, особенно, центров экономического роста. Приоритетное развитие скоростных транспортных коммуникаций, совпадающих с направлениями международных транспортных коридоров (Север – Юг и Запад – Восток) и обеспечивающих улучшение доступности внешних рынков для российских производителей:

- высокоскоростного железнодорожного коридора «Евразия»;
- модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей с увеличением пропускной способности до 180 млн. тонн;
- автодорожного коридора Европа – Западный Китай;
- железнодорожного и автодорожного маршрута коридоров Север-Юг (в том числе, обеспечивающих связь Ирана и Индии с Европой через территорию Российской Федерации);
- обеспечение функционирования Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора, опережающее развитие ледокольного флота;
- модернизация участков инфраструктуры с ограниченной пропускной способностью на подходах к крупным городам, ключевым портовым территориям, включая подходы к ключевым портам Азово-Черноморского бассейна, Краснодарского края, Приморского края, Ленинградской области, в Московском транспортном узле;

- развитие Единой глубоководной системы в целях частичной разгрузки автомобильных и железных дорог и раскрытие нереализованных конкурентных преимуществ регионов с традиционно развитым судоходством по внутренним водным путям.

3. Развитие внутренних авиационных перевозок региональной и малой авиации, включая:

- создание и развитие узловых аэропортов (хабов), переориентацию рейсов региональных узловых аэропортов (хабов) не только на маршруты в Москву и Санкт-Петербург, но и в другие крупные города Российской Федерации;

- господдержку внутрирегиональных и межрегиональных авиационных перевозок на территориях очагового расселения.

4. Повышение транспортной доступности малых и средних городов и сельской местности за счет приведения в нормативное состояние региональных и местных дорог, в первую очередь, соединяющих центры муниципальных районов и городских округов с региональными центрами.

5. Строительство скоростных автомобильных дорог и высокоскоростных железнодорожных магистралей между крупнейшими агломерациями Российской Федерации, технологическая модернизация существующей инфраструктуры.

6. Создание условий для увеличения экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами.

7. Учет региональных приоритетов структурно-инвестиционной политики. Объектами региональной структурно-инвестиционной политики должны быть регионы, которые располагают необходимыми условиями для модернизации производства и в которых инвестиции могут дать наиболее ощутимый эффект в кратко- и среднесрочной перспективе. Инвестиции в транспортный комплекс, основная доля которых придется на восточные регионы страны – Приволжский,

Уральский, Сибирский, Дальневосточный федеральные округа – рассматриваются как важнейший фактор, определяющий общую динамику.

На втором этапе (2025-2035 годы) основным приоритетом будет рост мобильности населения на основе повышения доступности качественных транспортных услуг. Основным приоритетом второго этапа – создание доступного, эффективного, конкурентоспособного и безопасного транспорта России.

Основными инструментами реализации государственной транспортной политики на долгосрочный период будут государственные федеральные и региональные программы, разработанные на основе проектного управления.

*Целевой сценарий* предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Модель ускоренного развития транспортной инфраструктуры возможна лишь на основе радикального улучшения инвестиционного климата, проведения структурных преобразований, преодоления тенденций нарастающего износа основных фондов транспорта, повышения технологического уровня транспортных систем.

Общий объем инвестиций, направляемых на развитие транспортной системы, на первом этапе должен составлять ежегодно не менее 2,4% от ВВП.

Целевой вариант развития транспортной системы характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

Реализация целевого варианта развития транспортной системы позволит значительно увеличить результаты развития транспортной системы к 2035 году.

*Консервативный сценарий* предполагает сохранение текущих тенденций развития транспортной системы. Негативное влияние на развитие транспортной

системы окажут следующие ключевые факторы: концентрация населения в городских агломерациях и крупных городах, опережающий рост Московской столичной агломерации; сохранение межбюджетного выравнивания как основного инструмента сокращения неравенства в уровне социально-экономического развития субъектов Российской Федерации; сохранение межрегиональной конкуренции как одного из ключевых элементов распределения ресурсов государственной поддержки; отсутствие системных инструментов государственной транспортной политики. Ускорение темпов экономического роста будет существенно меньшим, по причине недофинансирования. Среднегодовые темпы роста ВРП субъектов Российской Федерации, в составе которых есть крупные городские агломерации, вырастут со 101,0% в 2017 году до 102,6% в 2025 году. Основным результатом реализации сценария для системы расселения станет поляризация. Практически повсеместно повысится роль городов, во всех регионах вырастет доля городского населения. Усилится опережающий рост столичных систем расселения.

*В базовом варианте рост объема перевозок составит в 2035 году 130,6% к уровню 2016 года, грузооборот – 141,1 процента.* Коммерческие перевозки и коммерческий грузооборот будут расти более высокими темпами, соответственно 131,2% и 141,8 процента. В долгосрочной перспективе перевозки грузов и грузооборот более высокими темпами будут расти в целевом сценарии. В 2035 году объем перевозок грузов достигнет 17,1 млрд. тонн (175,2% к уровню 2016 года), а грузооборот – 4, 97 трлн. т-км (181,3%) (см. рис. 2).

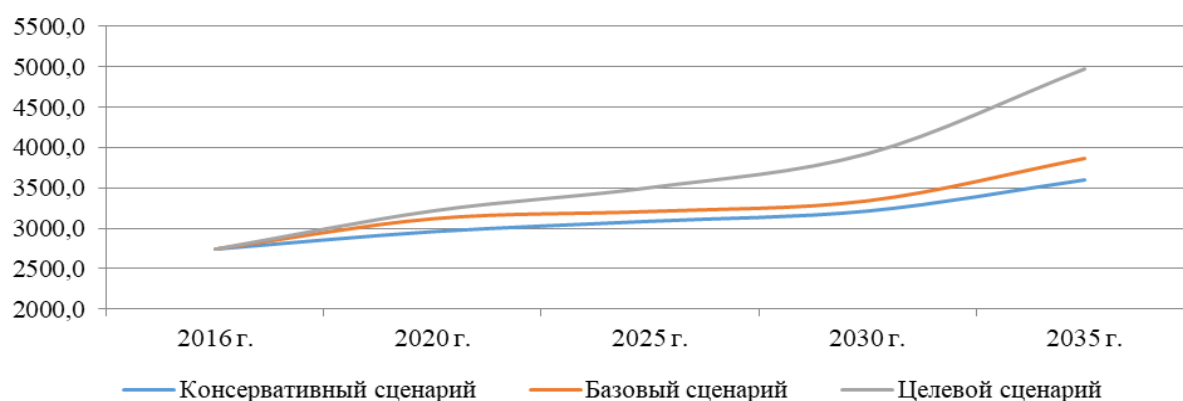


Рисунок 2 - Прогноз грузооборота транспортного комплекса, млрд. т-км<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Стратегия транспортного развития до 2035 года

Коммерческий объем перевозок грузов и коммерческий грузооборот возрастут в целевом варианте соответственно в 1,75 и 1,81 раза к уровню 2016 года.

**Транспортноемкость валового внутреннего продукта будет снижаться в базовом и целевом сценариях** и составит по целевому сценарию в 2035 году 30,4 т-км на 1000 рублей в ценах 2016 года (95,5% к уровню 2016 года), по базовому – 31,3 т-км на 1000 рублей в ценах 2016 года (98,2%), то есть транспортный комплекс не будет являться ограничителем экономического развития. **В консервативном сценарии транспортноемкость будет расти** к уровню 2016 года в размере 104,9% и составит 33,4 %, что обусловлено опережающими темпами роста грузооборота (см. рис. 3)

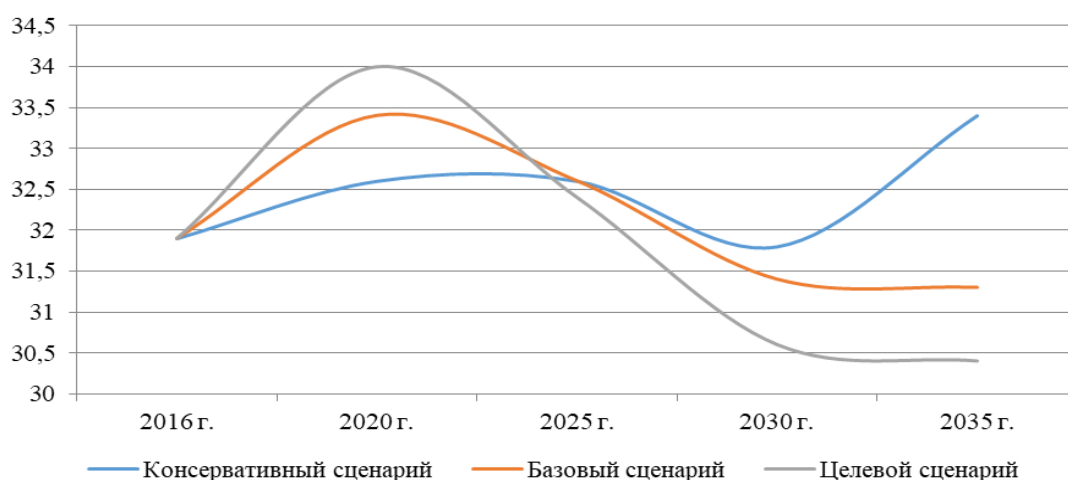


Рисунок 3 - Прогноз транспортноемкости валового внутреннего продукта в ценах 2016 года<sup>3</sup>

В то же время реализация консервативного сценария будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

– необходимость создания значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на перевозки экспортных массовых грузов по объемам,

<sup>3</sup> Стратегия транспортного развития до 2035 года



номенклатуре и направлениям в связи с изменением конъюнктуры на мировых рынках топливных и сырьевых товаров;

– возможное снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных грузопотоках. Дисбаланс будет связан с увеличением экспорта массовых грузов и импорта готовой продукции. Специализированные и универсальные виды подвижного состава будут иметь низкие эксплуатационные показатели по коэффициенту пробега с грузом, то есть возможны значительные потоки порожнего состава;

– низкие темпы роста мобильности населения, являющейся одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. В 2035 году объем перевозок пассажиров будет ниже объема таких перевозок при целевом варианте на 19,5 процента, а пассажирооборот - на 31,4 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной замедления темпов роста количества личных автомобилей;

– сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

– низкая инвестиционная активность, обуславливающая значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

### **1.3. Транспортная отрасль: тенденции развития**

Анализируя показатели стратегического развития транспортной отрасли, можно сказать, что наиболее высокими темпами будут расти перевозки и грузооборот автомобильного и воздушного транспорта, которые продолжат динамично развиваться на конкурентных сегментах рынка.

Развитие *железнодорожного и водного транспорта*, наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будут все в

большой степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических схем товародвижения. Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры на северном побережье России.

В рамках консервативного сценария прогнозируются высокие темпы роста объема перевозок и грузооборота на воздушном и автомобильном транспорте, которые обусловлены оживлением строительной отрасли и сельского хозяйства.

Различия в темпах роста грузооборота по вариантам не приведет к принципиальному изменению структуры грузооборота. В структуре грузооборота в 2035 году сохранится доминирующая роль железнодорожного транспорта. В базовом и целевом вариантах доля железнодорожного транспорта по путям общего пользования снизится, доля автомобильного транспорта возрастет. В консервативном варианте доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота будет максимальная - 84,4%, что обусловлено увеличением объемов перевозок экспортных сырьевых грузов.

*Железнодорожный транспорт* имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильность экономики.

При реализации целевого сценария грузооборот железнодорожного транспорта по путям общего пользования в 2035 году достигнет 4,1 трлн. т-км. (175,9 % к уровню 2016 г.), по базовому сценарию - 3,2 трлн. т-км (138,1 %), по консервативному – 3,0 трлн.т-км. (129,7 %).

В условиях социально-экономических преобразований в транспортной системе страны постоянно возрастает значимость автомобильных перевозок. Быстрыми темпами растет вклад автомобильного транспорта в обеспечение мобильности населения.

Повседневное массовое использование личных автомобилей является одним из главных факторов формирования нового образа жизни. Развитие рынков товаров

и услуг, малого и среднего бизнеса объективно расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его высокой адаптированностью к рыночным условиям.

Основными достоинствами автомобильного транспорта являются высокая маневренность, гибкость, динамичность, возможность использования различных маршрутов и схем доставки, возможность отправки груза мелкими партиями. Автомобильный транспорт обеспечивает регулярность поставки и возможность доставки грузов «от двери до двери».

На *автомобильном транспорте* в целевом сценарии грузооборот составит в 2035 году 562,3 млрд. т-км, в базовом – 392,0 млрд. т-км, в консервативном – 337,6 млрд.т-км , соответственно 226,9 %, 158,2 % и 136,2 % к уровню 2016 года.

*Морской транспорт* имеет важное значение для внутренних и внешних перевозок массовых грузов, особенно на большие расстояния. Морской транспорт также играет важную роль во внешнеэкономических связях страны и служит одним из основных источников получения валютных средств. Это связано с тем, что в отличие от других видов транспорта морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы. Морской транспорт по многим технико-экономическим показателям превосходит другие виды транспорта: морские перевозки на большие расстояния более дешевые; морские суда, особенно танкеры, отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути - практически неограниченной пропускной способностью; удельная энергоемкость перевозок невелика.

На морском транспорте в соответствии со спецификой грузовой базы грузооборот по вариантам развития экономики будет различаться более существенно. Ожидается что грузооборот в 2035 году составит 84,8 млрд.т-км по целевому варианту, 73,8 млрд.т-км по базовому и 70,0 млрд.т-км по консервативному варианту (соответственно 196,7 %, 171,3 % и 162,4% к уровню 2016 г.).

*Внутренний водный транспорт* позволяет обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и

автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог, оптимизации транспортных схем доставки грузов, повышения доступности транспортных услуг в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, роста транзитного потенциала.

Стратегическими преимуществами внутреннего водного транспорта также являются низкая себестоимость перевозок массовых грузов, возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы, высокий уровень энергоэффективности, низкие издержки на развитие и содержание инфраструктуры пути, возможность экономии затрат на складирование грузов, способность доставлять грузы в районы, которые не доступны для других видов транспорта и др.

Грузооборот внутреннего водного транспорта по целевому сценарию составит в 2035 году 122,3 млрд. т-км (182 % к уровню 2016 г.), по базовому – 99,8 млрд. т-км (148,5 %), по консервативному – 91,5 млрд. т-км. (136,1 %).

Различие грузооборота по сценариям развития экономики прогнозируется на воздушном транспорте: 20,9 млрд.т-км (317,5 % к уровню 2016 г.) по целевому сценарию, 19,0 млрд.т-км (289,5 % к уровню 2016 г.) по базовому и 17,8 млрд.т-км (270,1 % ) по консервативному варианту, что объясняется влиянием структуры ВВП на рост спроса на грузовые перевозки воздушным транспортом.

*Рынок пассажирских перевозок.* Общий спрос на услуги пассажирского транспорта формируется под влиянием роста ВВП, реальных располагаемых доходов населения, соотношения между индексами роста тарифов на услуги пассажирского транспорта и потребительских цен, демографических тенденций, а также развития геополитической ситуации и конъюнктуры мирового рынка транспортных услуг.

В 2035 году по целевому сценарию транспортом общего пользования будет перевезено 25 млрд. человек (134,3 % к уровню 2016 г.) Пассажирооборот составит 1,2 трлн. пасс.-км (221,7 % к уровню 2016 г.). Транспортная подвижность возрастет в 2035 году по целевому варианту в 2,2 раза и составит 7,8 тыс. пасс.-км на 1

человека или 169,9 поездки (134 % к 2016 г.). В базовом варианте прогнозируется также рост подвижности населения до 5,7 пасс.-км на 1 человека (162,1 % к 2016 г.), 139 поездок на 1 человека (109,7 %) (см. рис. 4)

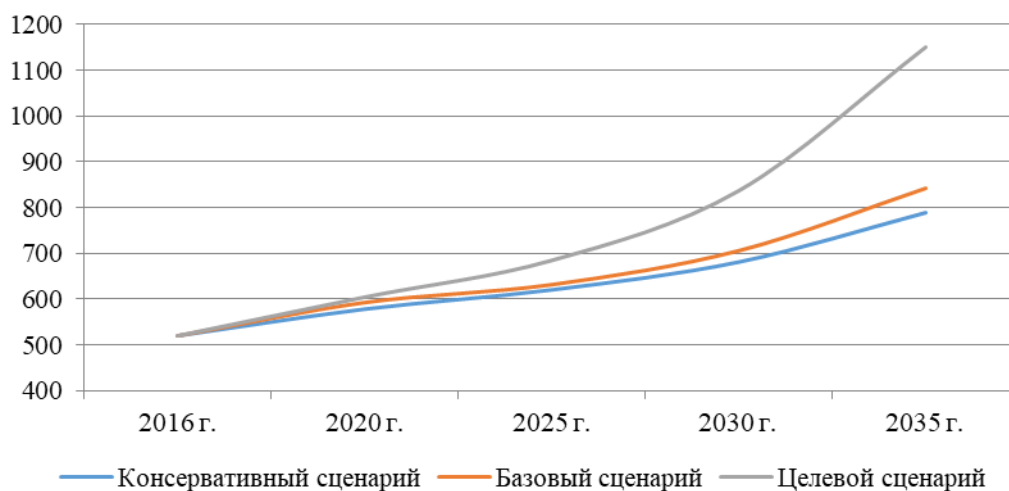


Рисунок 4- Прогноз пассажирооборота, млрд. пасс.-км<sup>4</sup>

Рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования прогнозируется с учетом развития скоростного и высокоскоростного движения в дальнем следовании, региональных воздушных перевозок, а также систем скоростного внеуличного транспорта в городском и пригородном сообщениях. При этом важнейшее значение будет иметь «инфраструктурный эффект» формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов. Предполагается, что модернизация городского транспорта в долгосрочной перспективе позволит ограничить процесс автомобилизации.

Наиболее высокими темпами будет расти пассажирооборот на автомобильном, воздушном транспорте и внутреннем водном транспорте.

В случае реализации консервативного сценария в 2035 году будет перевезено 20,1 млрд. человек (108,2 % к уровню 2016 г.). Пассажирооборот составит 789,9 млрд. пасс.-км (152,2 %) (см. рис. 5)

<sup>4</sup> Стратегия транспортного развития до 2035 года

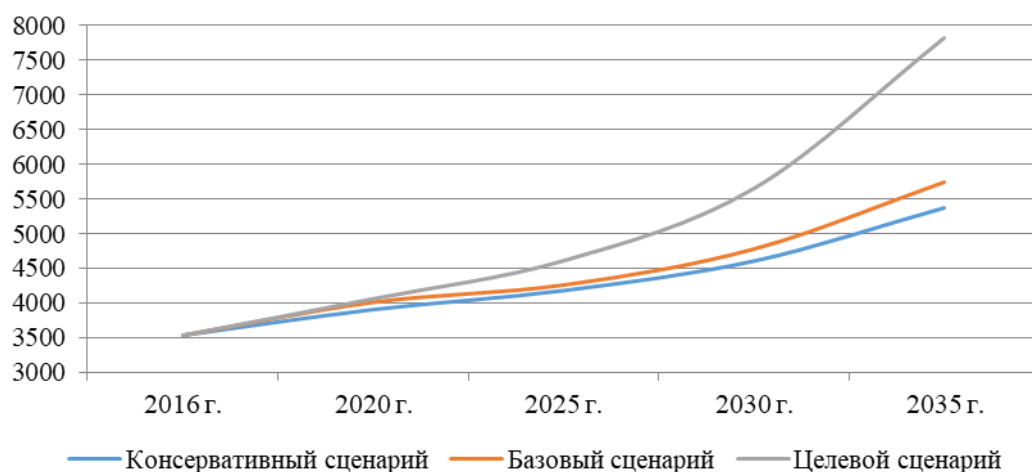


Рисунок 5 - Прогноз транспортной подвижности населения транспортом общего пользования, количество пасс-км на 1 человека<sup>5</sup>

Задачами создания и развития общего рынка транспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и роста присутствия России в нем – предусмотрено реализацией положений «Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС» и Планов мероприятий (дорожных карт), которые направлены на: обеспечение свободы транзита пассажиров и грузов в рамках ЕАЭС; заключению и реализацию многосторонних соглашений ЕАЭС, включая соглашение о судоходстве; расширению работы филиалов и представительств российских транспортных компаний в других государствах-членах ЕАЭС; гармонизацию систем информационного обеспечения рынка транспортных услуг, а также согласованное с государствами-членами ЕАЭС; внедрению цифровых технологий на транспорте, а также гармонизацию законодательства государств-членов ЕАЭС в области образовательных программ на транспорте.

Проанализируем роль России в структуре и динамике перевозок в рамках Единого евразийского пространства (ЕАЭС) (см. Табл. 1)

<sup>5</sup> Стратегия транспортного развития до 2035 года

Таблица 1 – Показатели перевозок в рамках Единого евразийского союза<sup>6</sup>

Страна/ЕАЭС	2018 г.		Справочно 2017 г. в % к 2016 г.
	млн.т	в % к 2017 г.	
Объем перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта)			
Армения	27,4	104,1	139,1
Беларусь	330,6	104,9	108,0
Казахстан	3822,8	103,8	104,7
Кыргызстан	32,7	103,3	102,3
Россия	7098,6	101,74	100,9
ЕАЭС	11312,1	102,4	102,5
Грузооборот транспорта (без трубопроводного транспорта)			
Армения	1,6	112,0	106,6
Беларусь	80,8	106,8	113,9
Казахстан	457,3	107,4	106,4
Кыргызстан	2,6	104,3	106,5
Россия	2974,74	103,65	105,9
ЕАЭС	3517,1	104,2	106,1
Объем перевозок пассажиров – всего			
Армения	162,3	92,9	97,1
Беларусь	1430,9	99,2	97,5
Казахстан	22949,78	101,7	101,7
Кыргызстан	698,6	103,8	104,1
Россия	11867,72	103,4	100,1
ЕАЭС	36946,97	103,1	101,0

Объем перевозок грузов транспортом всех государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) в 2018 году составил 11312,1 млрд. тонн и по сравнению с аналогичным периодом 2017 года увеличился на 2,4 %.

В 2018 году объем грузооборота транспортом всех государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) по сравнению с 2017 годом увеличился на 4,2 % и составил 3517,1 млрд. тонно-километров.

За прошлый год объем перевозок пассажиров транспортом всех стран – членов ЕАЭС составил 36,95 млрд. человек, что на 0,03 % больше, чем в 2017 году.

Пассажирооборот транспортом стран – членов ЕАЭС в 2018 году по сравнению с аналогичным периодом 2017 года увеличился 847,8 млрд. пассажиро-километров.

Рассмотрим долю Российской Федерации в структуре транспортной статистики:

<sup>6</sup> Основные направления и этапы реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС (ОНСТП), утвержденные главами государств-членов ЕАЭС на заседании Высшего Евразийского экономического совета (26.12.2016 г.).

- удельный вес России в совокупном **объеме перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта)** составил 62,75%;
- удельный вес России в совокупном **грузообороте транспорта (без трубопроводного транспорта)** достиг 84,57%;
- удельный вес России в совокупном **объеме перевозок пассажиров** занимает лишь **32,12%**. Казахстан лидирует по данному показателю – 62,11%.

*Международные сравнения грузооборота транспорта.* В таблице 2 представлен индикатор - оценка эффективности работы транспортной системы страны, который характеризуется суммарным грузооборотом (произведение массы перевезенных грузов на расстояние перевозки (в километрах)).

Таблица 2 – Показатели эффективности – грузооборота транспортом (млрд.т-км) в разрезе стран<sup>7</sup>

Места стран в международном рейтинге	Грузооборот транспорта (млрд.т-км)				
	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2010 г.	
<b>1. Китай</b>	18663,0	17836,0	18167,0	14184,84	8026,0
<b>2. США</b>	...	7436,0	7433,0	8006,0	7853,0
<b>3. Российская Федерация</b>	<b>5198,0</b>	<b>5108,0</b>	<b>5080,0</b>	<b>4752,0</b>	<b>4676,0</b>
<b>4. Казахстан</b>	518,6	546,3	554,9	385,3	296,3

Анализ таблицы показывает, что Российская Федерация входит в тройку лидеров, уступая лишь Китаю и США. Грузооборот российским транспортом составил в 2016 г. 5198,0 млрд.т-км, уступая Китаю в 3 раза по данному показателю.

В таблице 3 приведена структура грузооборота транспорта по странам.

Таблица 3 – Структура грузооборота в разрезе видов транспорта (%)

Страна	Удельный вес ж/д (%)	Удельный вес автомобильного (%)	Удельный вес внутреннего водного транспорта (%)	Удельный вес воздушного транспорта (%)
<b>Украина</b>	57,9	11,6	0,5	0,8
<b>Казахстан</b>	46,1	31,5		
<b>Российская Федерация</b>	<b>45,5</b>	<b>46,6</b>	<b>7,2</b>	<b>0,7</b>
<b>Узбекистан</b>	35,1	20,4		
<b>США</b>	34,3	40,2	16,5	9,0
<b>Киргизия</b>	32,9	61,3	3,0	2,8
<b>Беларусь</b>	32,7	40,0	17,3	10,0
<b>Германия</b>	23	62,5	10,8	3,7
<b>Венгрия</b>	18	68,5	3,4	10,1
<b>Румыния</b>	17,8	63,4	17,4	1,4
<b>Китай</b>	43,7	32,7	21,0	10,0

<sup>7</sup> Стратегия транспортного развития до 2035 года



Анализ показывает достаточно разнородную структуру различных видов транспорта в общем объеме грузооборота (%). На долю ж/д и автомобильного грузооборота приходится наибольшая часть всех объемов перевозок, что говорит о развитости и доступности вышеуказанных услуг населением.

Обобщая, вышеизложенное в первой главе, хочется отметить, что государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта направлена на создание условий для решения задач по содействию модернизации национальной экономики, стимулированию рыночных отношений, формированию концепции национальной безопасности и придания импульса социально-экономического развития страны в целом, и регионов в частности. Государственная транспортная стратегия рассматривает три сценария: базовый, целевой и консервативный. Характер траектории реализации сценария будет зависеть от эндогенных (внутренних) факторов, таких как, спрос на услуги пассажирского транспорта, объемов коммерческого грузооборота, тарифов на перевозки и др. и экзогенных (внешних) факторов – концентрации населения в городских агломерациях и крупных городах, опережающий рост Московской столичной агломерации, отсутствие достаточного финансирования, снижения ВВП, демографический спад. Транспортная отрасль России является каркасом развития государства и ее национальной экономики. Обобщая показатели эффективности деятельности транспортной отрасли, можно сказать, что по объему перевозок и грузооборота Российская Федерация занимает высокие рейтинги, не только в рамках реализации стратегического плана - формирования Единого пространства стран-участниц ЕАЭС, но и занимает, по ряду позиций, высокие международные рейтинги, конкурируя с Китаем, Украиной, США, странами Западной Европы.

## **ГЛАВА 2. РОЛЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЦФО В СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПЛАНИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

### **2.1. Центральный федеральный округ: основные показатели**

Исторически сложившаяся неоднородность социально-экономического пространства России оказывает значительное влияние на функционирование транспортной системы и обуславливает необходимость возможно более полного учета интересов и особенностей отдельных регионов.

Сокращение уровня межрегиональной дифференциации субъектов Российской Федерации, в том числе по качеству транспортного обслуживания и развитию транспортной инфраструктуры, является важным условием обеспечения экономической безопасности и пространственной целостности страны.

К основным факторам пространственного развития Российской Федерации, оказывающим влияние на формирование и реализацию государственной политики в области транспорта, относятся следующие:

- размер территории Российской Федерации, особенности ее географического положения, удаленность мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов; значительная протяжённость территории Российской Федерации (с севера на юг - более 4 тыс. км, а с запада на восток - около 10 тыс. км), особенности ее географического положения на востоке Европы и на севере Азии;
- федеративное устройство Российской Федерации и самостоятельное осуществление органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления своих полномочий в сфере транспорта;
- значительные различия в уровне социально-экономического развития регионов, неравномерное размещение производительных сил и расселение населения на территории страны

– существенные различия в транспортной доступности и обеспеченности транспортной инфраструктурой субъектов Российской Федерации.

Региональное развитие транспортной системы осуществляется в увязке с перспективными направлениями развития пространственной структуры экономики Российской Федерации, с учетом Указа Президента Российской Федерации от 16.01.2017 №13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 г.» и проектом Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года.

В приложении А приведены прогнозные данные по ряду показателей перевозок грузов ЦФО на 2020 год, которые наглядно демонстрируют, что наибольший объем перевозок прогнозируется с Северо-Западным федеральным округом.

Анализ рассчитанных оценок показывает, что наибольшие прогнозные объемы перевозок грузов ожидаются:

– в 2020 году в Сибирском, Приволжском, Северо-Западном и Центральном федеральных округах, между федеральными округами: Сибирским и Дальневосточным; Уральским и Приволжским, Северо-Западным;

– в 2024 году в Сибирском, Приволжском и Северо-Западном федеральных округах; между федеральными округами - Приволжским и Южным, Центральным и Северо-Западным; Южным и Центральным, Северо-Западным;

– в 2030 году в Сибирском, Центральном, Приволжском, Северо-Западном федеральных округах; между федеральными округами: Сибирским и Дальневосточным, Уральским и Приволжским, Сибирским;

– в 2035 году в Сибирском, Центральном, Северо-Западном и Приволжском федеральных округах; между федеральными округами: Уральским и Северо-Западным, Приволжским; Приволжским и Центральным, Центральным и Северо-Западным.

Эти оценки будут уточнены после представления Минэкономразвития России уточненных сценарных условий долгосрочного прогноза развития Российской Федерации на период до 2035 года. При этом расчеты уточненных оценок будут

сформированы в автоматизированном режиме при помощи АСУ ТК. Полученные оценки целесообразно учесть при уточнении региональных приоритетов развития транспортной сети, ранжировании и планировании сроков ввода проектов реконструкции и развития транспортной сети в регионах и на соответствующих направлениях перевозок между регионами.

При формировании региональных приоритетов развития транспортной системы следует также учитывать мероприятия по развитию и реконструкции федеральных и региональных автомобильных дорог, обходов крупных городов, возможности использования региональных и муниципальных дорожных фондов, а также развития транспортно-логистических центров, обеспечивающих реализацию транзитного и внутреннего логистического потенциала регионов, а также приоритеты, задачи и мероприятия приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги

Развитие сети автомобильных дорог общего пользования будет осуществляться с учетом необходимости формирования опорной транспортной сети страны, обеспечивающей связи со всеми административными центрами субъектов Российской Федерации, геостратегическими территориями и зонами опережающего развития, а также с крупными транспортными узлами и многосторонними автомобильными пунктами пропуска, расположенными на государственной границе Российской Федерации.

При развитии и реконструкции федеральных и региональных автомобильных дорог наибольший приоритет должны получить региональные проекты развития автодорожной инфраструктуры, обеспечивающие связи территории субъекта Российской Федерации с сетью автомобильных дорог федерального значения, что повышает связанность территории страны и обеспечивает более полное и эффективное использование федеральной дорожной инфраструктуры.

Определение приоритетных проектов развития автодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации должно осуществляться с учётом их взаимной увязки с развитием сети автомобильных дорог федерального значения. Согласованное развитие транспортной инфраструктуры федерального и

регионального значения достижимо только при наличии региональной транспортной политики, основанной на документах федерального уровня и учитывающей специфические особенности субъекта РФ в части приоритетов, целей и задач развития транспортного комплекса.

Автодорожная составляющая опорной транспортной сети Российской Федерации будет создана на основе развития автомобильных дорог общего пользования федерального значения, протяженность которых планируется увеличить к 2035 году более чем в 1,5 раза. Увеличение протяженности федеральной дорожной сети будет происходить как за счет строительства новых автомобильных дорог, так и за счет передачи в сеть автомобильных дорог федерального значения существующих автомобильных дорог регионального значения с их последующей реконструкцией или капитальным ремонтом.

К основным направлениям развития сети автомобильных дорог ЦФО относятся:

- формирование автодорожной составляющей опорного каркаса транспортной системы Российской Федерации, в том числе:
- формирование целостной сети автомобильных дорог высших категорий, основу которой будут создавать автомагистрали и скоростные дороги, обеспечивающие высокую скорость перевозок между крупнейшими городами страны;
- развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров с доведением на них допустимых нагрузок и габаритов до международных норм и обеспечения их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в европейскую и азиатскую транспортную сеть, роста экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала страны;
- формирование новых автодорожных связей между столицей государства и административными центрами субъектов Российской Федерации;

- обеспечение подъездов к крупным транспортным узлам и пограничным переходам для создания современной интермодальной системы перевозок и повышения надежности и эффективности транспортного обслуживания;

- взаимоувязанное развитие автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, совершенствование конфигурации дорожной сети, увеличение пропускной способности автомобильных дорог и повышение их транспортно-эксплуатационного состояния, улучшение качества дорожного сервиса;

- формирование автодорожной инфраструктуры «последнего километра», в том числе:

- создание автодорожных связей промышленных территорий и технопарков с сетью автомобильных дорог общего пользования;

- создание автодорожных связей рекреационных зон с сетью автомобильных дорог общего пользования;

- обеспечение сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;

- обеспечение безопасности движения, в том числе за счет строительства транспортных развязок и пешеходных переходов в разных уровнях, увеличения протяженности линий освещения и повышения уровня обустройства автодорог, создания «шумовых» полос, внедрения интеллектуальных систем управления движением транспортных потоков.

В основу формирования целостной сети автомобильных дорог высших категорий, включающих автомагистрали и скоростные дороги, будут положены следующие принципы:

- обеспечение многовариантности автодорожных связей с возможностью выбора альтернативного маршрута без потери качества транспортных и сервисных услуг;

- обеспечение непрерывности создаваемой автодорожной сети и отсутствия «узких мест»;

- создание маршрутов, включающих автомобильные дороги высших категорий, по направлениям международных транспортных коридоров, концентрирующих мощные пассажирские, грузовые и транспортные потоки;

- охват сетью автомобильных дорог высших категорий всех крупных городов, промышленных и рекреационных центров страны, мультимодальных транспортных узлов, являющихся центрами притяжения и генерации транспортных потоков;

- обеспечение взаимоувязанного развития и интеграции с другими видами транспорта для сокращения затрат времени, снижения транспортных издержек и повышения качества транспортных услуг;

- обеспечение технической возможности скоростного движения на всех участках формируемой сети (не менее 120 км/час);

- обеспечение максимального уровня комфорта и безопасности движения транспортных потоков;

- обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой 11,5 тонн на ось;

- оснащение автомобильных дорог высших категорий интеллектуальными транспортными системами и многофункциональными комплексами дорожного сервиса;

- создание инфраструктуры для эксплуатации беспилотного автотранспорта и использования новых технологий организации автомобильных перевозок.

С целью формирования автодорожной составляющей опорной транспортной сети Российской Федерации и повышения ее доступности для потенциальных пользователей будут реализованы следующие мероприятия:

1. сформирована целостная сеть автомобильных дорог высших категорий за счет:

- строительства автомагистралей и скоростных дорог между крупнейшими городами страны;

– строительства и реконструкции автомобильных дорог федерального значения, соединяющих столицу государства и административные центры субъектов Российской Федерации, обеспечивающих подходы к крупным транспортным узлам (морским и речным портам, аэропортам, железнодорожным станциям и т.д.) и многосторонним автомобильным пунктам пропуска, расположенным на государственной границе Российской Федерации;

– формирования системы обходов Московского транспортного узла;

– формирования нового автодорожного маршрута Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск, идущего в обход Московского транспортного узла.

Последовательная реализация мероприятий по развитию дорожной сети позволит создать опорную транспортную сеть страны, будет способствовать сокращению транспортных издержек, улучшению качества жизни населения, повышению инвестиционной привлекательности и выравниванию уровней социально-экономического развития субъектов Российской Федерации.

Одним из основных направлений стратегического развития региональной транспортной политики является направление «Безопасные и качественные дороги», в рамках которого реализуется одноименный приоритетный проект.

При формировании региональных приоритетов развития транспортной системы необходимо учитывать приоритеты, задачи, мероприятия проекта «Безопасные и качественные дороги».

Ключевая цель проекта обеспечить хорошее состояние дорог и сократить число аварийно-опасных участков в 34 городских агломерациях с населением свыше 500 тыс. человек в каждой.

Основными целями и задачами приоритетного проекта являются:

– приведение в нормативное состояние дорожной сети городских агломераций (в 2018 г. – 50 %, в 2025 г. – 85 %), сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети городских агломераций (в 2018 г. – на 50 % от уровня 2016 г., в 2025 г. – на 85 %);



- обеспечение повышения эффективности расходования средств дорожных фондов за счет создания автоматизированных мониторинговых систем, ориентированных на взаимодействие с пользователями автомобильных дорог;

- повышение уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети городской агломерации;

- оборудовать с учетом требований регламента Таможенного Союза «Безопасность автомобильных дорог» аварийно-опасные участки ограждениями и освещением, а наземные пешеходные переходы и остановки общественного транспорта – защитным оборудованием, а также ввести ограничения скорости.

В основу формирования транспортных систем городских агломераций должны быть положены приоритеты социально-экономического и пространственного развития территорий.

Цель государственной политики в сфере устойчивого развития городских агломераций состоит в создании правовых, институциональных и экономических условий для:

- повышения связности территорий и улучшения транспортной доступности центральных, периферийных и пригородных районов крупных городских агломераций с учетом решения экологических задач;

- обеспечения надежной, безопасной и взаимоувязанной работы всех видов транспорта и дорожного хозяйства и организации эффективной системы перевозок с минимальными затратами времени.

К основным направлениям развития транспортных систем городских агломераций относятся следующие:

- улучшение транспортной доступности городов за счет развития внешних видов транспорта, расширения прямых транспортных связей с другими российскими регионами и зарубежными странами;

- совершенствование территориального планирования взаимоувязанного развития транспортной инфраструктуры и производственных, общественно-

деловых, жилых и рекреационных зон с учетом требований охраны окружающей среды;

- развитие скоростных внеуличных видов транспорта для обслуживания мощных пассажиропотоков;

- обновление парка транспортных средств, совершенствование маршрутной сети и повышение эффективности работы наземного пассажирского транспорта, улучшение транспортной доступности периферийных районов городских агломераций;

- создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;

- развитие магистральной дорожной сети, строительство обходов центральных районов городов, новых мостовых переходов, развязок, транспортно-пересадочных узлов и пешеходных переходов в разных уровнях;

- развитие городского парковочного пространства;

- повышение безопасности и совершенствование организации дорожного движения, развитие интеллектуальных транспортных систем.

На упорядочение движения тяжелых грузовых автомобилей и частичную компенсацию дополнительных затрат на ремонт, вызванный их воздействием на дороги, направлено внедрение системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (система «Платон»). Эта система создана и функционирует на основе концессионного соглашения, заключенного в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 августа 2014 г. № 1662-р между Росавтодором и ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы». По состоянию на 1 января 2018 г. в системе «Платон» зарегистрированы более 350 тыс. владельцев транспортных средств с общим автопарком более 942 тыс. грузовых автомобилей, в систему перечислены средства в общем объеме более 37 млрд рублей. Средства от функционирования системы

«Платон» в соответствии с поручением Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета по вопросам совершенствования сети автодорог, состоявшегося 8 октября 2014 года, в 2017 году направлены субъектам Российской Федерации для обеспечения реализации механизмов государственно-частного партнёрства на региональном уровне, а также для строительства, реконструкции и ремонта уникальных искусственных дорожных сооружений.

При формировании региональных приоритетов развития транспортной системы, кроме введения системы «Платон», осуществлять на дорогах регионального и муниципального сообщения поэтапное внедрение системы автоматического весогабаритного контроля на федеральных дорогах, предусматривающего использование безостановочного метода измерений с исключением человеческого фактора. Внедрение весогабаритного контроля движения тяжеловесных и крупногабаритных грузовых транспортных средств будет в существенной степени способствовать увеличению межремонтных сроков функционирования автомобильных дорог, снижению потребности в затратах на их ремонт и содержание, повышению безопасности движения по дорогам.

Основу транспортной сети крупнейших городских агломераций должны составлять системы скоростных внеуличных видов транспорта (метрополитен, железная дорога, легкий рельсовый транспорт, современный трамвай и др.). В настоящее время из 15 крупнейших городских агломераций метрополитен функционирует только в семи (Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань, Самара). В связи с этим к числу приоритетных задач относится разработка и реализация планов развития метрополитенов и других скоростных внеуличных видов транспорта в Челябинске, Омске, Самаре, Ростове-на-Дону, Уфе, Красноярске, Перми, Воронеже и Волгограде

## **2.2. Предложения по оценке ресурсного обеспечения достижения целей и решения задач транспортной стратегии**

Актуализация оценки финансовых ресурсов, необходимых для реализации Транспортной стратегии ЦФО, достижения ее целей и решения задач, проводится в увязке с корректировкой целей, мероприятий Транспортной стратегии, сроков и этапов их реализации, а также с учетом запланированных скорректированных значений целевых индикаторов по годам реализации Транспортной стратегии.

Ключевым компонентом экономической политики на современном этапе становится структурно-инвестиционная политика, которая включает комплекс мер, направленных на сглаживание диспропорций отраслевого, технологического и пространственного характера. Одной из центральных задач структурно-инвестиционной политики является определение приоритетов для инвестирования, обеспечивающих модернизацию структуры экономики и формирование надлежащих источников роста в условиях существующих и прогнозируемых параметров объемов финансирования за счёт средств бюджетов всех уровней и внебюджетных средств.

Основными направлениями инвестирования станут:

- мероприятия сбалансированного развития опорной транспортной сети России и устранение ее узких мест;
- увеличение скоростных параметров транспортной инфраструктуры;
- комплексное развитие крупных транспортных узлов;
- повышение качества и долговременной устойчивости транспортной инфраструктуры;
- развитие транспортных систем крупных городских агломераций;
- развитие научного обеспечения деятельности транспортного комплекса и кадрового потенциала.

Одним из основных совокупных результатов достижения цели должно стать создание Единой опорной транспортной сети России (далее – ЕТС), обеспечивающей устойчивую круглогодичную связь существующих и новых «центров и точек экономического роста», связь территорий, имеющих существенное

значение для обеспечения территориальной целостности страны и безопасности государства, основные внешнеэкономические связи.

ЕТС включает в себя автомобильные дороги общего пользования федерального значения, железнодорожные пути общего пользования, единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации, морские порты и аэропорты международного значения, крупнейшие транспортно-логистические узлы, пункты пропуска через государственную границу страны.

Далее представлены основные направления развития ЕТС, направленные на достижение целей Транспортной стратегии.

К числу опорных зон и территорий эффективной специализации относятся Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Краснодарский край, Свердловская область, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край.

В Московской городской агломерации к числу приоритетных относятся задачи дальнейшего развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта – строительство третьего пересадочного контура метрополитена и создание сквозного пригородного железнодорожного движения через Москву, поэтапный переход на использование вагонов нового поколения и электробусов, строительство новых входов в Москву и дорог по хордовым направлениям, реорганизация системы грузоперевозок с одновременным выводом части грузопотоков в район ЦКАД, формирование системы транспортно-пересадочных узлов и сооружение современных автовокзалов.

В Санкт-Петербургской городской агломерации планируется дальнейшее развитие портовой инфраструктуры, в том числе для приема круизных и паромных судов, увеличение пропускной способности аэропорта «Пулково», создание интермодальной связи аэропорта с центром города и терминалами внешних видов транспорта, строительство Восточного скоростного диаметра и железнодорожного обхода города, ввод новых станций метрополитена и развитие других скоростных видов пассажирского транспорта, что в совокупности с сооружением транспортно-пересадочных узлов и созданием парковочного пространства позволит улучшить

качество транспортного обслуживания и повысить эффективность работы транспортного комплекса.

Основными направлениями развития транспортных систем в других крупнейших агломерациях станут:

- взаимоувязанное развитие инфраструктуры внешних видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного), строительство и реконструкция вокзалов и транспортно-пересадочных узлов для улучшения связей с пригородной зоной, другими регионами Российской Федерации и зарубежными странами;

- формирование транспортного каркаса городских агломераций за счет развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта и магистралей скоростного и непрерывного движения;

- строительство автодорожных обходов городов Казани, Екатеринбурга и других для вывода транзитных потоков за пределы застроенных территорий;

- развитие дорожной сети (создание трех кольцевых дорог «Малое кольцо», «Большое кольцо», «Внешнее кольцо» в Ростовской агломерации; строительство новых мостовых переходов в Казани, Воронеже, Екатеринбурге и других городах; развитие транспортных связей в Самарско-Тольяттинской агломерации; формирование скоростных меридиональных магистралей в Уфимской агломерации и др.);

- развитие маршрутной сети наземных видов транспорта, в том числе создание линий скоростных трамвайных и автобусных маршрутов, организация выделенных линий для движения пассажирского транспорта и обеспечение его приоритетного проезда по дорожной сети;

- перевод транспортных средств на использование альтернативных видов топлива (природный газ, электричество и т.д.);

- развитие пригородных и рекреационных перевозок речным транспортом в Казани, Волгограде, Нижнем Новгороде, Самаре и в других городах;

– развитие парковочного пространства, организация сети перехватывающих парковок на въездах в города;

– внедрение автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками и дорожным движением и др.

Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса за счет всех источников финансирования возрастут в 2035 году в сопоставимых ценах к уровню 2016 года:

- по консервативному сценарию в 1,4 раза и составят 4,9 трлн. рублей,
- по базовому сценарию в 2,4 раза и составят 8,5 трлн. рублей,
- по целевому сценарию в 3,6 раза и составят 12,6 трлн. рублей.

Базовый сценарий предполагает ежегодный объем инвестиций на уровне 2,0% - 3,4% от ВВП, целевой сценарий - на уровне 2,0% - 4,0% от ВВП и консервативный вариант – на уровне 2,0% - 2,2%. Необходимо отметить, что по всем сценариям социально-экономического развития темпы роста инвестиций по транспортному комплексу в период до 2035 года включительно будут превышать средние данные по экономике страны.

В 2035 году объем инвестиций из средств федерального бюджета составит по базовому варианту - 0,78 % ВВП, по целевому варианту 0,76% ВВП и по консервативному – 0,44% ВВП, что меньше уровня 2016 года (0,56% ВВП) (см. Рис. 6, 7, 8)

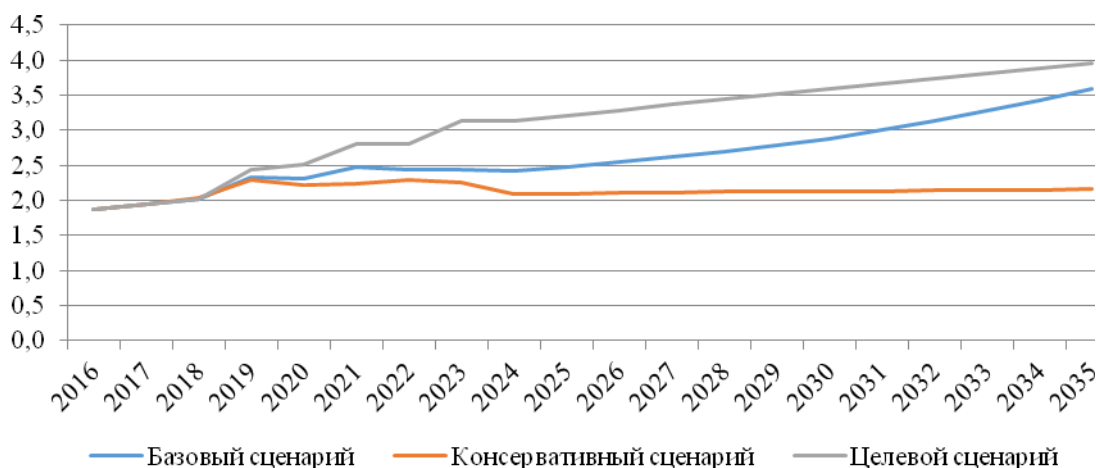


Рисунок 6 - Динамика инвестиций в транспортный комплекс, % от ВВП

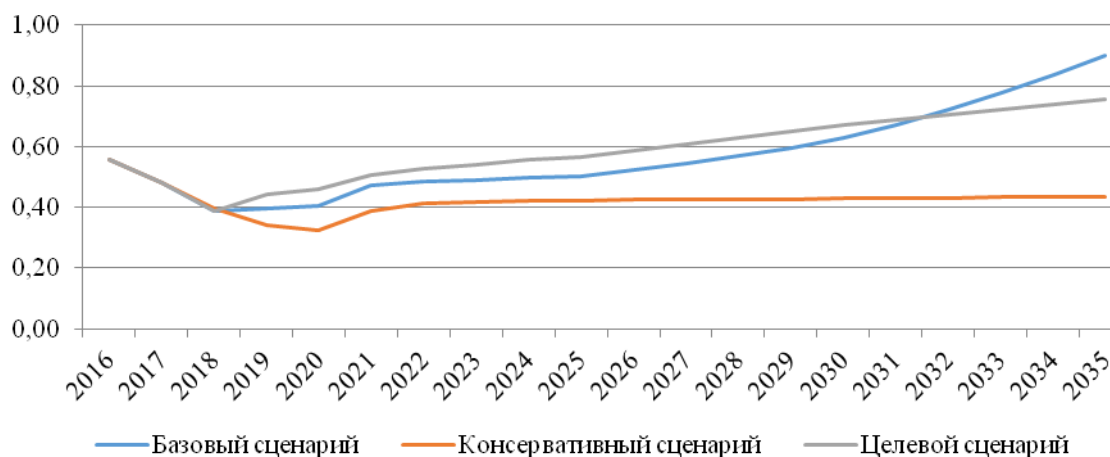


Рисунок 7 - Динамика инвестиций в транспортный комплекс из средств федерального бюджета, % от ВВП

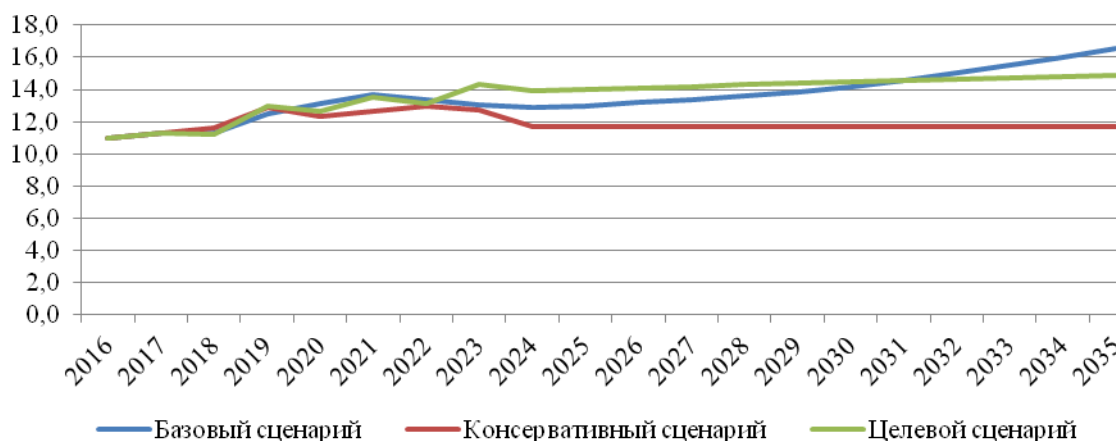


Рисунок 8 - Динамика инвестиций в транспортный комплекс, % от общего объема инвестиций в экономику

Более высокая доля инвестиций в процентах от ВВП в целевом и базовом вариантах развития по сравнению с консервативным вариантом обусловлена более высокими требованиями к транспорту со стороны экономики и социальной сферы, что вызвано, в частности, ускоренным развитием дорожного хозяйства, железнодорожного, водного, морского и метрополитенного видов транспорта.

Доля инвестиций в транспортный комплекс в общем объеме инвестиций составит в 2035 году:

- в базовом варианте - 16,6% (в 2016 году -11%),
- в консервативном варианте – 11,7%,
- в целевом варианте – 14,9 процентов.



В 2035 году изменится структура источников инвестиций в основной капитал: в базовом сценарии снизится доля инвестиций из федерального бюджета с 29,8% в 2016 году до 22,8% в 2035 году. Возрастет доля инвестиций из средств субъектов Российской Федерации с 21,7% в 2016 году до 28,3% в 2035 году (главным образом, за счет роста инвестиций в дорожное хозяйство, внутренний водный транспорт, а также на развитие метрополитена) и доля внебюджетных инвестиций с 48,5% в 2016 году до 49,0% в 2035 году;

в целевом сценарии значительно возрастет доля внебюджетных инвестиций: с 48,5% в 2016 году до 57,5% в 2035 году и доля инвестиций субъектов Российской Федерации: в 2016 году с 21,7% до 23,4% в 2035 году за счет роста инвестиций в дорожное хозяйство, железнодорожный, автомобильный транспорт и метрополитен. Снижение доли инвестиций из федерального бюджета планируется на 10,6 процентных пункта;

в консервативном сценарии прогнозируется рост доли внебюджетных инвестиций на 6,7 п.п. и доли инвестиций субъектов Российской Федерации на 3 процентных пункта. Доля федерального бюджета снизится на 9,7 процентных пункта к уровню 2016 года. (см. рис. 9)

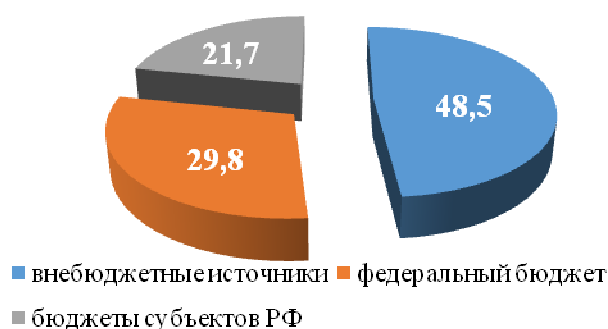


Рисунок 9 - Структура инвестиций в основной капитал транспортного комплекса, в % в 2016 году

Приоритетным направлением в крупных городах будет строительство метрополитенов.

В 2035 году рост инвестиций на развитие метрополитенов по базовому варианту прогнозируется в размере 297,8% к уровню 2016 года, 95,3% всех

инвестиций составят инвестиции из региональных и местных бюджетов, рост которых составит 321,3 процента.

По консервативному варианту рост инвестиций в 2035 году прогнозируется в объеме 163,9% к уровню 2016 года. Основной рост 173,4%, прогнозируется из региональных и местных бюджетов. Рост инвестиций из внебюджетных источников планируется в размере 163,9 процента.

По целевому варианту рост инвестиций в 2035 году прогнозируется в размере 416,4% к уровню 2016 года. Объем инвестиций из средств региональных и местных бюджетов вырастет на 446,8% и из внебюджетных источников на 271,6 процента.

В соответствии с Генеральным планом развития новой Москвы до 2035 года планируется построить 72 километра линий метро и 33 станции.

В Санкт-Петербурге в рамках программы развития метрополитена до 2030 года планируется завершить строительство кольцевой линии, будет развиваться Красносельско-Калининская линия.

Продолжится развитие метрополитена в городах Казань, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Омск, Челябинск и Самара.

В рамках базового сценария на развитие наземного горэлектротранспорта в 2035 году рост инвестиций предусматривается в размере 155,6% к уровню 2016 года. От общего объема инвестиций в 2035 году средства региональных бюджетов составят – 45,6% от общего объема инвестиций, рост инвестиций их внебюджетных средств прогнозируется на уровне 175,2 процента.

По консервативному варианту в 2035 году рост инвестиций планируется в размере 119,3% к уровню 2016 года, в том числе: за счет внебюджетных источников и средств субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 134,3 процента.

В целевом варианте в 2035 году рост инвестиций оценивается в размере 241,3% к уровню 2016 года, в том числе: за счет внебюджетных источников и средств субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 271,6 процента.

В рамках базового варианта в 2035 году рост инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса по прочим видам деятельности, включая транспортную обработку грузов и организацию перевозок, обеспечение

безопасности, развитие комплексных транспортных узлов, пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, логистических центров и других объектов общетранспортного характера, прогнозируется в размере 244,8% к уровню 2016 года.

Инвестиции из федерального бюджета вырастут в 2,36 раза и составят в 2035 году 70,9 млрд. руб., инвестиции из внебюджетных источников возрастут в 4,14 раза и составят 523,8 млрд. рублей.

Мероприятия по сбалансированному развитию транспортно-технологической инфраструктуры международных транспортных коридоров обеспечат комплексное развитие расположенных на международных транспортных коридорах крупных транспортных узлов (Московского, Санкт-Петербургского, Казанского, Волгоградского, Самарского, Екатеринбургского, Челябинского, Новосибирского, Иркутского, Якутского, Хабаровского и пр.) и транспортно-логистических центров.

Существующая система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, и их обустройство не позволяют в полной мере использовать отечественные транспортные коммуникации для обеспечения международных трансконтинентальных связей. Транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1 процента товарооборота между странами Европы и Азии (используется только 5 - 7 процентов транзитного потенциала страны). Это обусловлено диспропорциями в развитии различных видов транспорта, несбалансированностью и неэффективностью транспортно-технологической инфраструктуры, отсутствием современной сети транспортных узлов, низким уровнем использования прогрессивных транспортных технологий, в частности контейнерных, несоответствием уровня качества транспортного обслуживания международным требованиям.

Решение данных проблем возможно только при комплексном развитии объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь международных транспортных коридоров, крупнейших транспортных узлов и терминально-логистических комплексов. Реализация таких комплексных проектов на условиях государственно-частного партнерства и концессии позволит повысить

инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капиталов для достижения прогнозируемых количественных и качественных показателей ее работы.

Результатами реализации инвестиционных проектов по развитию транспортных узлов станет переориентация транзитных грузо- и пассажиропотоков на российские транспортные узлы, что позволит увеличить доходы от экспорта транспортных услуг.

Общий объем инвестиций в основной капитал по транспортному комплексу за счет всех источников финансирования в 2018 году составил 1,94% от ВВП (1 964,2 млрд. руб.).

Финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2018 году составило 924,4 млрд. руб. или 94,6% от доведенных объемов. Объем финансирования из федерального бюджета Государственной программы «РТС» в 2018 году составил 813,7 млрд. рублей.

По итогам реализации инвестиционных мероприятий достигнуты следующие результаты.

В 2018 году на автомобильных дорогах федерального значения введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 560,4 км, в том числе 260,9 км - ГК «Автодор».

На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения после капитального ремонта и ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 8887,4 км.

Доля протяженности федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 82,8%.

Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых устранены ограничения пропускной способности, составил 305,3 км.

Завершено строительство и начата платная эксплуатация самого протяженного участка скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участке км 334 - км 543 (6-ой этап строительства, Тверская и Новгородская области) общей протяженностью 217,1 км. Кроме этого, в рамках заключенного в 2016 году

долгосрочного инвестиционного соглашения завершено строительство и начата платная эксплуатация участка 58-97 км общей протяженностью 38,1 км. В рамках проекта также был построен подъезд к г. Клину протяженностью 5,6 км.

В 2018 году реализованы проекты подготовки объектов дорожного хозяйства к проведению чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 года в Российской Федерации. За период 2014-2018 годов осуществлено строительство и реконструкция автодорог общей протяженностью 72,7 км в Волгограде, Калининграде, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саранске.

В 2017-2018 годах на территории 38 крупнейших городских агломераций в 36 субъектах Российской Федерации реализовывался приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги».

В течение двух лет реализации проекта выполнены работы по приведению в порядок свыше 11 тысяч километров автодорог городских агломераций. Доля протяженности дорожной сети городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, составила на 31 декабря 2018 г. 62,3 %. Для обеспечения безопасности дорожного движения и ликвидации мест концентрации ДТП выполнены работы по инженерному обустройству дорог, которые позволили ликвидировать более половины мест концентрации ДТП (по состоянию на 31 декабря 2018 г. количество мест концентрации ДТП снизилось на 69,6 %).

В сфере железнодорожного транспорта в 2018 году введено 263,2 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, в том числе по следующему инвестиционному проекту:

– «Развитие Московского транспортного узла», включая объект «Реконструкция железнодорожного участка Лихоборы - Ростокино»;

В сфере воздушного транспорта в 2018 году осуществлялась работа по строительству и реконструкции аэропортовой и аэродромной инфраструктуры и реализация мер по обеспечению повышения доступности транспортных услуг для населения.

В 2018 реализовывались комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Волго-Балтийском, Камском, Енисейском бассейнах внутренних водных путей Российской Федерации. В 2018 году начато строительство объектов 1-го этапа (подготовительного периода) Багаевского гидроузла.

Проведение капитального ремонта и реконструкции на судоходных гидротехнических сооружениях повысили уровень их безопасности. В 2018 году доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности, составила 8,1% (2017 год - 8,7%).

В 2018 году доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей составила 38,5 %. Это позволило обеспечить безопасность судоходства. Содержание внутренних водных путей с круглосуточным движением судов повышает заинтересованность грузовладельцев в перевозке грузов внутренним водным транспортом, а также способствует решению социальных задач по перевозке пассажиров.

В 2018 году обеспечено функционирование государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

По состоянию на 27 февраля 2019 года в системе «ЭРА-ГЛОНАСС» зарегистрировано 3 324 496 транспортных средств. С 1 января 2016 года система приняла и обработала 2 585 тысяч экстренных вызовов, из них свыше 30 тысяч вызовов потребовали реагирования экстренных оперативных служб.

Приоритет отводится выводу на зарубежные площадки систем ЭРА-ГЛОНАСС и ПЛАТОН, в том числе возможности их применения как информационной основы транспортных коридоров в Евразии.

### **2.3. Механизм привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры ЦФО**

Ограниченная возможность федерального бюджета, механизмы концессии и государственно-частного партнерства в настоящий момент являются основными инструментами привлечения внебюджетного финансирования в транспортные проекты.

Предполагается расширение разнообразных экономических моделей привлечения внебюджетных инвестиций в транспортные проекты в том числе:

- в формате контрактов жизненного цикла;
- с использованием инструментов секьюритизации;
- за счет внедрения механизмов синдицирования привлеченных средств;
- за счет повышения лимитов средств, которые НПФ и страховые компании могут направлять в инфраструктурные проекты;
- путём применения владельцами инфраструктуры механизмов корпоративного ГЧП, в том числе для привлечения инвесторов в проекты, находящиеся на стадии реализации.

привлечения средств населения в инфраструктурные проекты посредством выпуска профильных ценных бумаг.

В настоящее время используются следующие механизмы привлечения внебюджетных средств:

Фонд национального благосостояния (ФНБ), который с 1 января 2018 года объединили с Резервным фондом – это произошло за счёт его обнуления;

Инфраструктурные объекты, строительство которых финансируются за счёт ФНБ:

- строительство ЦКАД;
- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей;
- система «Платон», появление которой оказало значительный положительный эффект на развитие рынка инвестиций в дорожную инфраструктуру

– регионы стали с энтузиазмом готовить концессии, многие из которых теперь живут и вне федеральной поддержки.

Инфраструктурные объекты, строительство которых собираются финансировать в том числе за счёт системы «Платон»: обход Хабаровска; мост через Чусовую и восточный обход Перми; мост через Обь в Новосибирске; восточный выезд из Уфы; первый этап строительства автомагистрали «Центральная» в Самаре.

В 2017 году разработаны предложения по вводу инвестиционного портового сбора с судовладельцев за пользование конкретным портом, а полученные средства направлять на строительство и ремонт причалов, подходных каналов и прочей инфраструктуры. Сбор будет устанавливаться федеральными властями на очередной календарный год и последующий плановый период (ещё два года) в зависимости от состояния конкретного морского порта, его инвестиционных планов в части инфраструктуры и существующей финансовой нагрузки на потребителей услуг.

Одним из перспективных направлений развития государственно-частного партнерства является инфраструктурная ипотека, которая подразумевает возмещение публичной стороной всех или значительной доли расходов инвестора на создание и эксплуатацию соответствующих объектов транспортной инфраструктуры, включая расходы на привлечение соответствующего финансирования. Новый механизм позволит ускорить развитие рынка инвестиций в инфраструктуру.

Сейчас в разной степени проработки находится большое количество проектов, предполагаемых к реализации, в том числе, с применением механизма концессии, во всех отраслях транспортного комплекса.

#### *Наземное метро и трамвайные концессии*

В ноябре 2017 года был одобрен масштабный проект – Московские центральные диаметры (МЦД). Реализация проекта позволит ускорить сообщение между пригородами столицы за счёт развития сквозного сообщения, а также частично разгрузить автомобильные дороги и метрополитен.



Запустить движение по диаметрам планируется в течение 2019 года. Первыми станут маршруты Лобня – Одинцово и Нахабино – Подольск. Оператором перевозок будет ЦППК, которая и закупит подвижной состав. ОАО «РЖД» будет отвечать за модернизацию и достройку необходимой инфраструктуры, а власти Москвы – за создание пересадочных узлов. Стоимость первого этапа проекта составит порядка 60 млрд. руб. (из них 20 млрд. руб. пойдёт на закупку составов).

До 2025 года должны появиться ещё пять диаметров: Зеленоград – Раменское, Пушкино – Раменское, Зеленоград – Подольск, Нахабино – Железнодорожный и Одинцово – Железнодорожный. Пассажиропоток первых двух прогнозируют на уровне 91,5 млн. человек в год, а всех семи – почти 400 млн.

На условиях концессий планируется развитие трамвайного транспорта. В частности, в 2019 году ожидается запуск движения частного трамвая в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга. Аналогичные проекты обсуждаются в Новосибирске, Краснодаре, Екатеринбурге и ещё нескольких городах.

*Развитие автомобильных дорог.* В дорожной отрасли активно прорабатывается применение механизма корпоративного ГЧП. Этот механизм апробирован на одном из проектов автомобильной дороги М-4 «Дон», реализуемом с участием Государственной компании «Автодор», РФПИ и итальянскими инвесторами из Группы АНАС. Долгосрочное операторское соглашение заключено на комплексное обустройство, реконструкцию, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автодороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 1091,6 – км 1319 (Секция 4), включая реконструкцию на участке км 1091,6 – км 1119,5 (2 очередь строительства) и комплексное обустройство на участке км 1119,5 – км 1319 (Ростовская область и Краснодарский край).

Пока в портфеле заключённых соглашений ГК «Автодор» преобладают долгосрочные инвестсоглашения (ДИС), на них приходится 60% от общего объема, а на концессии и операторские соглашения – 25 % и 15 % соответственно. По сумме инвестиций картина аналогична.

*Развитие гражданской авиации.* В целях дальнейшей необходимости строительства/реконструкции транспортной инфраструктуры, в том числе аэродромной инфраструктуры аэропортов, предложено субъектам Российской Федерации совместно с заинтересованными инвесторами проработать вопрос о возможности реализации необходимых мероприятий за счет привлеченных инвестиций в ближайшей перспективе с последующим их возмещением за счет средств федерального бюджета.

*Проекты комплексного развития транспортных узлов.* Реализация комплексных проектов на условиях государственно-частного партнерства позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капиталов для достижения прогнозируемых количественных и качественных показателей ее работы.

Обобщая аналитический и статистический материал, изложенный во второй главе, особо хочется отметить, что ключевым компонентом транспортной политики ЦФО на современном этапе становится структурно-инвестиционная политика, которая включает комплекс мер, направленных на развитие международного транспортного коридора и геостратегического пространства современной России. Транспортная инфраструктура ЦФО концентрирует наибольший объем пассажирского и грузового оборота со всеми федеральными округами России. Вследствие этого, выявлены проблемы, которые предусматривают осуществление мероприятий (проектов), которые в совокупности решают следующие задачи:

- повысят связность российской территории, улучшит транспортную доступность центральных, периферийных и пригородных районов крупных городских агломераций с учетом решения экологических задач;
- обеспечат надежной, безопасной и взаимоувязанной работой всех видов транспорта и дорожного хозяйства, создания цифровой платформы управления перевозками с минимальными затратами времени.

Самой главной проблемой транспортной стратегии ЦФО является финансовая ограниченность федерального бюджета. Внедрение в практическую деятельность современных механизмов финансирования основных фондов транспортной

инфраструктуры – концессии, механизма государственно (муниципального) партнерства, проектного финансирования предопределяет выполнение целевых индикаторов транспортной стратегии в ЦФО. В настоящее время действуют следующие нормативно-правовые акты: Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации»; Закон Московской области от 22.06.2013 № 64/2013-ОЗ «Об участии Московской области в государственно-частном партнерстве» (принят постановлением Мособлдумы от 06.06.2013 № 11/55-П); Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

## **ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЦФО**

### **3.1. Разработка направлений совершенствования транспортной стратегии**

В целях формирования сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны необходимо решить следующие основные задачи:

- сбалансированное развитие опорной транспортной сети России и устранение ее узких мест;
- увеличение скоростных параметров транспортной инфраструктуры;
- комплексное развитие крупных транспортных узлов;
- повышение качества и долговременной устойчивости транспортной инфраструктуры;
- развитие транспортных систем крупных городских агломераций;

Достижение цели по повышению доступности, производительности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок обеспечивается решением следующих задач:

- увеличение объемов интермодальных перевозок;
- повышение производительности труда, скорости и надежности доставки грузов;
- обеспечение доступности услуг перевозки грузов в удаленных и труднодоступных территориях и акваториях;
- обновление парков грузовых транспортных средств;

В целях обеспечения всех групп населения доступными и качественными транспортными услугами предусматривается решение следующих основных задач:

- обеспечение устойчивой и комплексной мобильности для всех групп российских граждан;
- разработка и реализация социальных транспортных стандартов;

- модернизация транспортных средств, инфраструктуры и технологий пассажирских перевозок.

Достижение цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг обеспечивается решением следующих задач:

- содействие развитию экспорта услуг транспортного комплекса;
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и маршрутов, проходящих по территории России;
- создание и развитие общего рынка транспортных услуг.

В целях повышения уровня безопасности транспортной системы необходимо решить следующие основные задачи:

- повышение безопасности движения, полетов и судоходства;
- повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте.

Достижение цели по снижению негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, климат и здоровье человека обеспечивается решением следующих задач:

- модернизация и внедрение нового поколения транспортной техники с электрическими и гибридными двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива, включая газомоторное, а также развитие немоторизованных средств передвижения пассажиров, ввод ограничений на использование транспортных средств низких экологических классов;
- снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран, внедрение экономичного и экологичного вождения в автотранспортных предприятиях;

- обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования;
- внедрение материалов, элементов транспортной инфраструктуры и технологий, минимизирующих негативные воздействия на окружающую среду, климат и здоровье человека.

Достижение цели по повышению уровня научно-технологического развития и качества образования в транспортной отрасли реализуется при помощи следующих задач:

- повышение уровня научно-технологического развития транспортного комплекса;
- развитие и повышение качества транспортного образования.

*Современные методы развития транспортной системы: карпулинг, Blablacar.* Карпулинга/райдшеринг – это система перевозок пассажиров частными водителями, где оплата перевозки состоит из компенсации части расходов по данному маршруту.

*Преимущества карпулинга/райдшеринга состоят из:*

- *от двери до двери.* Водитель может заехать за своими попутчиками прямо к дому, нет необходимости ехать на вокзал;
- удобно путешествовать с животными, если предупредить об этом заранее;
- возможность заранее ознакомиться с профилем водителя/попутчика, узнать о манере езды, пунктуальности, «болтливости» из отзывов, выбрать некурящего водителя;
- машина как правило оказывается быстрее автобуса/поезда;
- возможность уехать в последний момент, когда билеты на автобусы/поезда раскуплены или стоят заоблачных денег (длинные выходные, праздники);
- гибкость в выборе времени отправления, отсутствие расписания;
- можно найти попутчика по маршруту, где нет прямого автобусного/жд сообщения, например, между двумя небольшими населенными пунктами.

BlaBlaCar создали в 2006 году в Париже. В России же компания появилась в 2014 году. Сегодня она крупнейшая на рынке карпулинга в стране.

Это крупнейшая площадка, объединяющая попутчиков по всей Европе, России и Украине, в общей совокупности 13 стран. Поездки на BlaBlaCar на 20-30% дешевле билета на автобус и до 50% дешевле поезда.

Основные показатели BlaBlaCar в мире:

- более 45 миллионов пользователей;
- 13 стран: Франция, Испания, Великобритания, Италия, Польша, Германия, Бельгия, Голландия, Люксембург, Португалия, Украина, Россия и Турция
- услуга «Только дамы»;
- более 3 миллиардов км опубликованных маршрутов, это можно 80 535 раз обогнуть землю;
- около 275 миллионов евро сэкономлено водителями сервиса;
- сэкономлено порядка 700 000 тонн выбросов CO<sub>2</sub>;
- более 3 миллионов скачиваний мобильного приложения (iPhone + Android).

Правительство России собирается разработать новые правила совместных поездок пассажиров — карпулинга. Инициатива поступила от сервиса BlaBlaCar после угрозы его блокировки на территории России. В Минтрансе создадут рабочую группу, которая урегулирует отношения между водителями и пассажирами карпулинга.

Как и BlaBlaCar, «Яндекс.Попутчик» возмещает водителю лишь расходы на поездку. Платить за нее, как в такси, не нужно. Несмотря на то, что российский сервис, как и его французский аналог, устанавливает рекомендуемую сумму, водитель и пассажир о стоимости возмещения договариваются самостоятельно.

*О проблемах развития федерального законодательства, регулирующего заказные перевозки, использующие интернет- сайты.*

*Необходимость регулирования:*

1. Совпадение существенных признаков регулярных перевозок и заказных

перевозок с неопределенным кругом лиц

2. Действие на одном рынке субъектов, осуществляющих регулярные и заказные систематические перевозки

3. Проблемы загруженности транспортно-дорожной сети, экологические, экономические проблемы транспортных предприятий, осуществляющих регулярные перевозки

4. Проблемы в деятельности уполномоченных органов власти, организующих регулярные перевозки

Требуется государственное единообразное регулирование *регулярных и заказных систематических перевозок*

Задача регулирования:

- исключить объективные преимущества заказных перевозок в недобросовестной конкуренции,
- обеспечить равно конкурентную среду при осуществлении регулярных и заказных систематических перевозок,
- остановить падение качества и безопасности пассажирских перевозок,
- прекратить конфликт в транспортной среде и в сфере управления транспортными услугами населению.

В приложении Б приведена сравнительная характеристика норм законодательства в разных странах

В Российской Федерации основным является нарушение Закона «О защите прав потребителей».

1. Предложение: введение в правила перевозки пассажиров и багажа и иное гражданское законодательство норм, регулирующих предоставление информации об услуге по перевозке пассажиров:

- регулирующих объем и содержание информации, которую перевозчик обязан размещать на сайте о предоставляемой услуге по перевозке, которая должна включать точное определение перевозчика (наименование, ИНН, контактный телефон), наименование услуги, параметры качества (маршрут - начальные, промежуточные, конечные остановочные пункты, наличие согласования органа



власти на использование указываемых мест для обслуживания перевозок), расписание, агент по продаже билетов или заключения договора фрахтования (наименование, ИНН, контактный телефон), номер лицензии, класс автобуса, возможна другая установленная информация. За не предоставление перевозчиком информации или ее неполноту, неверность должна быть предусмотрена существенная административная ответственность.

– регулирующих размещение и состав информации перевозчика со стороны владельцев сайта. Установление права блокирования органами государственного контроля на сайт, размещающем информацию о предоставлении транспортных услуг, доступа к сайту потребителей услуги в случае не предоставления перевозчиком всех сведений, а также при выявлении контрольными органами не соответствия, или недостоверности размещенной на сайте информации.

2. Введение административной ответственности за предоставление перевозчиком неполной, недостоверной информации и введение административной ответственности для владельца сайта, а также за отсутствие блокировки сайта в отношении размещенной перевозчиком неполной информации.

Подготовка предложений по корректировке и актуализации ожидаемых результатов проведения основных мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией, осуществлена с учетом реализации всех целей и главных целевых ориентиров стратегии на основе выполнения всей совокупности задач и мероприятий скорректированной Транспортной стратегии.

Подготовка предложений по корректировке и актуализации ожидаемых результатов проведения основных мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией, осуществлена на основе взаимодействия с департаментами Минтранса России, подведомственными агентствами и службами в процессе мониторинга реализации Транспортной стратегии, в ходе которого выполнялось уточнение и актуализация результатов мероприятий, предусмотренных действующими планами, подпрограммами и стратегиями развития по видам транспорта и транспортной деятельности.

В рамках цели «Сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения экономического роста и территориальной связанности страны» будут достигнуты следующие результаты:

1. Завершено создание единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест».

- доведение до 83 % доли протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, работающих без перегрузок и ограничений в пропускной способности (на 01.01.2017 - 22,13 % автомобильных дорог общего пользования федерального значения работали с перегрузками или ограничениями в пропускной способности, прогноз на 01.01.2025 – 17 %);

- доведение до 85 % доли протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям (на 01.01.2017 - 71,3 % от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения соответствовали нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 01.01.2018 – 77%, прогноз на 01.01.2025 – 85 %);

- доведение до 55 % доли автомобильных дорог I и II категории в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения (на 01.01.2017 – 26,2 тыс. км – протяженность автомобильных дорог I и II категории или 50,5% в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, прогноз на 01.01.2025 – 34 тыс. км – протяженность автомобильных дорог I и II категории или 55% в общей протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения);

- увеличение в 2 раза по сравнению с периодом 2012-2016 годов объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения (2012-2016 гг. – 10,7 тыс. км, прогноз на период (2018-2024 гг.- 21 тыс. км);

- увеличение в 2,6 раза (3300 км в 2025 г., 2017г. - 1250 км) доли скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий в общей протяженности

железнодорожных путей общего пользования и доведение их доли к 2035 году до 13 %;

- увеличение в 1,4 раза протяженности автомагистралей и скоростных автомобильных дорог федерального значения (на 01.01.2017 г. – 4,0 тыс. км - протяженность автомагистралей и скоростных автомобильных дорог федерального значения, на 01.01.2025 г. – 5,6 тыс. км - протяженность автомагистралей и скоростных автомобильных дорог федерального значения). Сеть скоростных магистралей будет выполнять системообразующую функцию, формирующую возможности для развития в регионах новых производств и предприятий сферы услуг. Скоростные магистрали обеспечат оптимальную с экологической и энергосберегающей точек зрения скорость движения транспортных средств и позволят значительно сократить время в пути;

- увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов на Дальнем Востоке в объеме 180 млн. тонн (на 01.01.2017 – 120 млн. тонн, прогноз на 01.01.2025 – 180 млн. тонн);

- увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 130 млн. тонн, на 50 % по сравнению с 2017 годом (на 01.01.2017 – 85 млн. тонн, прогноз на 01.01.2025 – 130 млн. тонн);

- сокращение до 7 суток времени доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России.

2. По «качеству транспортной инфраструктуры в целом» Россия в рейтинге Всемирного экономического Форума войдет в число первых 15 стран.

3. Развитие транспорта, удовлетворяя потребности экономики и населения, будет обеспечивать значительные внетранспортные (мультипликативные) эффекты: стимулируя внутренний спрос и формируя новые точки роста в различных отраслях промышленности, сельском хозяйстве, социальной сфере, в том числе в сфере туризма. Согласно исследованиям, проведенным Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН, удельные прямые эффекты от

реализации транспортных инфраструктурных проектов составляют на 1 рубль инвестиций - 1,58 рубля, а внетранспортные (мультипликативные) эффекты – от 2,7 до 5,9 рубля.

4. Развитая транспортная инфраструктура будет способствовать рациональному размещению производства и населения, развитию туризма, росту производительности труда, повышению уровня жизни населения.

В рамках цели «Повышение доступности, производительности и качества транспортных услуг в сфере грузовых перевозок» будут достигнуты следующие результаты:

- рост в 1,4 раза индекса транспортных услуг в 2035 году;
- индекс себестоимости перевозки грузов (к уровню 2016 года), %.

Снижение себестоимости 1 т-км (издержек транспорта) составит в 2024 году к 2016 году 10%, а к 2035 году – 25%;

- индекс эффективности грузовых перевозок (к уровню 2016 года), %.

Рост эффективности (соотношение объема выручки к затратам) грузовых перевозок составит в 2024 году 10%, к 2035 году – 30 %;

Создание эффективной транспортной системы, включающей развитую инфраструктуру, позволит снизить издержки транспортной отрасли и транспортоемкости валового внутреннего продукта. Снижение транспортоемкости валового внутреннего продукта приведет к уменьшению транспортной нагрузки на экономику (снижение доли транспортных затрат в валовом выпуске продукции) и позволит повысить конкурентоспособность и эффективность отраслей экономики.

В рамках цели «Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения» будут достигнуты следующие результаты:

1. Повышение доступности транспортных услуг обеспечит рост подвижности населения на транспорте в целом, в том числе на транспорте общего пользования. Рост транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования составит 20 % по сравнению с 2016 годом (с 3,5 тыс. пасс.-км в 2016 году до 4,2 тыс. пасс.-км. на 1 человека в 2024 году), а к 2035 году транспортная подвижность увеличится на 60 % (до 5,7 тыс. пасс.-км. на 1 человека). Индекс ценовой

доступности услуг пассажирского транспорта составит в 2024 году к 2016 году – 99,6% (2017 г. – 103,7%). Это позволит обеспечить уровень подвижности (мобильности) населения России, сопоставимый с показателями развитых стран. Прогнозируемый рост такого социального блага, как свобода передвижения, отвечает законным интересам населения и способствует росту качества жизни населения.

Повышение качества услуг пассажирского транспорта общего пользования, в том числе повышение скорости, комфортности на основе развития высокоскоростного и скоростного движения на железнодорожном транспорте, развития скоростных видов городского пассажирского транспорта.

2. Повышение доступности и безопасности транспортных услуг для населения, в том числе проживающего в удаленных и труднодоступных районах страны, а также для маломобильных групп населения. Гарантия качества транспортных услуг будет обеспечиваться в соответствии с постоянно совершенствуемыми социальными стандартами.

Увеличение в 1,5 раза по сравнению с 2016 годом объема внутренних региональных перевозок воздушным транспортом (2017 год – 62,6 млн. человек, 2025 год – 85,2 млн. человек).

Значительное (с 1 до 10) увеличение численности региональных аэропортов, имеющих прямые воздушные сообщения с 30-тью административными центрами субъектов Российской Федерации.

Увеличение в 5 раз (с 5 до 25) численности региональных аэропортов, имеющих прямые воздушные сообщения с 20-тью административными центрами субъектов Российской Федерации.

Снижение в 2 раза количества административных центров субъектов Российской Федерации, не имеющих аэропортов федерального значения (на 01.01.2017 – 12 субъектов не имеют аэропортов федерального значения, прогноз на 01.01.2025 – 6 субъектов).

3. Повышение уровня транспортной обеспеченности населенных пунктов. Доведение до 50 % доли протяжённости автомобильных дорог общего пользования

регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям (на 01.01.2017 – 41,5 % дорог регионального и межмуниципального значения соответствовали нормативным требованиям, прогноз на 01.01.2025 - 50 %). Обеспечение роста доли сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования. Сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к дорогам с твердым покрытием.

4. Рост доступности транспортных услуг непосредственно повлияет на темпы реализации приоритетных проектов в области сельского хозяйства, здравоохранения, образования и решения жилищных проблем.

Разработка и принятие в крупных и крупнейших городах нормативных правовых актов, регламентирующих управление движением грузового автомобильного транспорта и предусматривающих:

- создание в городах зон локализации грузогенерирующих объектов;
- стимулирование вывода грузогенерирующих и грузовых автопредприятий в зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- разработку системы маршрутов грузового транспорта, связывающих зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- формирование сети опорных магистралей массового грузового движения, связывающих основные городские зоны локализации грузогенерирующих объектов;
- обустройство опорных магистралей грузового движения (усиление дорожной одежды, уширение проезжей части, увеличение радиуса поворотов, снижение числа пересечений со светофорным регулированием, строительство пешеходных переходов в разных уровнях);
- создание сети парковок грузового транспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов;
- создание в зонах концентрации крупных объектов обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта;
- внедрение системы ночной доставки, в особенности к крупным

торговым и терминально-складским объектам.

Схематично, направления развития транспортной инфраструктуры можно рассмотреть в табл.4.

Таблица 4. Направления развития транспортной стратегии ЦФО

Критерий достижения	Рекомендации (мероприятия)
Цель 1. Сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связанности страны.	Принятие нормативно-правовых актов, направленных на привлечение инвестиций в транспортную отрасль ЦФО (включая изменение налогового режима, формирования инвестиционных кредитов, каникул и льгот)
Цель 2. Повышение доступности, производительности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок.	Государственное сдерживание роста тарифов естественных монополий (особенно ОАО «РЖД»)
Цель 3. Обеспечение всех групп населения доступными и качественными транспортными услугами.	Принятие нормативно-правовых актов, направленных на легализацию частных пассажиро-и грузовых перевозок
Цель 4. Повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.	Разработка и корректировка действующей государственной транспортной стратегии с учетом геополитических интересов России. Формирование международного авто-ж.д.-водного транспортного коридора, связывающего Западную Европу и Азию.
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы	Формирование единой информационной платформы управления транспортной инфраструктурой, в рамках исполнения Указа Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы»
Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, климат и здоровье человека.	Формирование критериев и внедрение в деятельность транспортных компаний стандартов экологической безопасности
Цель 7. Повышение уровня научно-технологического развития и качества образования в транспортной отрасли.	Модернизация научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности в Вузах, создание точек генерации исследований проблем транспорта, развитие инновационной деятельности и международного научного сотрудничества.

Реализация вышеуказанных мероприятий позволит реализовать базовый сценарий развития ЦФО.

### **3.2. Цифровизация транспортной системы России как инструмент повышения эффективности**

Цифровизация транспортной системы, включая создание единой цифровой платформы транспортного комплекса для грузовых и пассажирских перевозок, формирование нормативной правовой базы и технических регламентов создания и внедрения интеллектуальных транспортных систем, создание цифровой инфраструктуры беспилотного движения, развитие систем сбора и обработки больших массивов данных в транспортном комплексе, в том числе транспортной и экономической статистики, создание цифровой платформы транспортной безопасности, включая Единую защищенную информационную среду транспортного комплекса в Арктической зоне, создание систем экологического мониторинга на транспорте.

Создание системы комплексного транспортного планирования сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, в том числе разработка научно обоснованных принципов построения и генеральной схемы высокоэффективной опорной транспортной сети России, развитие методов оптимизации развития транспортной системы на основе современных методов анализа больших данных, транспортно-экономического баланса, моделирования и прогнозирования, экономических методов исследования транспортных систем, развитие методов и средств обработки и анализа больших данных о параметрах транспортных потоков, разработка методов их моделирования, методов и средств транспортного прогнозирования, оценки эффективности проектов реконструкции и развития транспортной сети, а также переключения/балансирования перевозок между видами транспорта.

Разработка новых материалов и развитие технологий транспортного строительства, в том числе формирование и применение современных решений в сфере транспортной техники и транспортного строительства в условиях Севера и в Арктической зоне, разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов транспортной инфраструктуры.



Развитие технологий и нормативной правовой базы организации грузовых перевозок, в том числе контейнерных и контрейлерных, исследование экономических характеристик рынка транспортных услуг, разработка интеллектуальных транспортно-логистических систем, развитие инфраструктуры испытания и применения беспилотных грузовых транспортных средств, разработка систем электронного документооборота для обеспечения доступных и высококачественных транспортных услуг в сфере грузовых перевозок.

Развитие технологий и нормативной правовой базы организации пассажирских перевозок, в том числе расширения применения и совершенствования социальных транспортных стандартов, исследования и разработки в области развития скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок, развития и оснащения парков пассажирского подвижного состава, формирование методов и средств оптимального транспортного планирования в городских агломерациях, разработка интеллектуальных транспортных систем, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в рамках концепции «мобильность как услуга».

Совершенствование механизмов международной транспортной интеграции и развития транзитного потенциала страны, в том числе разработка методов государственной поддержки участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами, продвижение интересов российских поставщиков транспортных услуг на глобальном и региональных рынках, повышение конкурентоспособности российских операторов всех видов транспорта, экспедиторских и логистических организаций, разработка технологических и нормативно-правовых моделей интеграции Российской Федерации в единое международное транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны, разработка основ международной транспортной интеграции в рамках ЕАЭС, гармонизации нормативно-правового обеспечения российской и международной транспортных систем, разработка системы мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, научное обоснование

развития этих параметров, разработка и внедрение цифровых электронных сервисов на международных транспортных маршрутах.

Научное обеспечение развития средств и систем безопасности на транспорте, в том числе совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности, развития средств, технологий и систем обеспечения безопасности движения, полетов и судоходства, повышения эффективности деятельности специализированных аварийно-спасательных служб, защиты от актов незаконного вмешательства, повышения мобилизационной готовности транспортного комплекса, развитие средств и систем надзора в сфере транспорта.

Научное обеспечение развития технологий и механизмов снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, климат и здоровье человека, в том числе профессиональной подготовки персонала, рационализации маршрутов, развитие нормативно-правовой базы регулирования ограничений негативного воздействия транспорта на окружающую среду, климат и здоровье человека, а также перехода на экологически чистые технологии и системы, минимизирующие эти негативные воздействия, исследования и разработки в области снижения энергоемкости транспорта.

Перспективным направлением реализации транспортной стратегии в Московской агломерации является создание инновационного центра транспортной системы.

Задачами инновационного центра являются:

— *Персонализированные коммуникации с горожанами:*

1. Информирование о городских событиях;
2. Рекомендация маршрутов;
3. Советы в сложных ситуациях;
4. Получение обратной связи.

— *Консолидация данных транспортного комплекса:*

1. Единая платформа сбора, хранения и обработки данных;
2. Обеспечение надежности и защиты данных;

3. Подготовка аналитических отчетов;
4. Создание мощного аналитического аппарата, достоверных и качественных моделей;
5. Применение аналитики для принятия решений, касающихся транспорта;
6. Тестирование современных инновационных технологий и их применение;
7. Инновационные каналы общения с горожанами (соцсети, приложения, мессенджеры);
8. Отслеживание новых трендов;
9. Внедрение новых технологий в транспортной системе

На рис.10 рассмотрим охват инновационным центром мероприятий по формированию эффективной транспортной инфраструктуры.



Рисунок 10 – Обработка супермассивных данных

Развитие цифровой экономики будет основано на ликвидации административно-правовых барьеров, создании опорной инфраструктуры, совершенствовании транспортной инфраструктуры в области IT-индустрии, телекоммуникационных сетей и запуске инструментов поддержки отечественных компаний, так называемых «центров компетенций», что позволит к 2030 году достичь положительных результатов (см.рис.11,12).



Рисунок 11- Факторы трансформации транспортно-логистической отрасли



Рисунок 12 – Основные драйверы цифровизации

Возможности для бизнеса в транспортной отрасли:

- упрощение внутренних процессов с более широким применением цифровых решений
- увеличение выручки за счет расширенного взаимодействия с клиентами по цифровым каналам
- расширение возможностей для онлайн-маркетинга
- снижение бизнес-рисков за счет онлайн-платежей
- снижение негативного эффекта от нехватки квалифицированных специалистов
- снижение стоимости обслуживания клиентов
- удовлетворение потребностей клиентов посредством совершенно новых услуг.

*Решение задачи развития и повышения качества* транспортного образования предусматривает реализацию следующих мероприятий:

- модернизация научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности, создание точек генерации исследований мирового уровня, развитие инновационной деятельности и международного научного сотрудничества. Увеличение объема научно-исследовательских работ для транспортного комплекса, проводимых образовательными организациями. Сохранение и развитие научных транспортных школ в системе высшего образования. Разработка и реализация долгосрочной программы транспортных научных исследований в ВУЗах. Участие в международных конкурсах, таких как Worldskills, направленных на повышение престижа высококвалифицированных кадров, демонстрацию важности компетенций для профессионального роста;

- цифровизация, информатизация и развитие телекоммуникаций, нацеленных на формирование единого информационного пространства, интегрированного в межвузовское и мировое информационное сообщества;

- оптимизация основных направлений деятельности ИТ-подразделений в части повышения эффективности образовательных, научно-исследовательских и управленческих процессов. Создание единого образовательного транспортного информационного портала, как составной части автоматизированной информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК);

- развитие кадрового потенциала профессорско-преподавательского состава, формирование коллектива, сочетающего опыт и лучшие традиции транспортного образования с современными инновационными подходами к развитию учебных заведений, в том числе совершенствование организационной структуры университетов и системы управления ими посредством внедрения принципов и технологий стратегического менеджмента и систем проектного управления, ориентированного на результат, формирования современной корпоративной культуры, а также отказ от неэффективных процессов и передача непрофильных функций на аутсорсинг.

Целевыми индикаторами по задаче развития и повышения качества транспортного образования являются следующие параметры:

- рост числа подготовленных специалистов с высшим и средним образованием в системе транспортного образования;
- рост числа защищенных кандидатских и докторских диссертаций по транспортной тематике;
- выпуск пилотов коммерческой авиации образовательными учреждениями.

Реализация представленных задач Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение ключевых ожиданий пользователей и потребителей (бенефициаров) результатов развития транспортной системы.

Для населения будет обеспечено повышение качества жизни в части, зависящей от транспорта, включая рост мобильности граждан, повышение доступности транспорта, скорости, устойчивости его работы с учетом сохранения приемлемых тарифов, безопасности перевозок и минимального негативного воздействия на среду проживания.

Для субъектов экономики будет обеспечено повышение конкурентоспособности их продукции за счет предоставления оперативных, надежных, безопасных и доступных по цене транспортных связей в экономике, повышения их доступности и качества.

Для транспортных компаний будет обеспечен устойчивый рост их конкурентоспособности и рентабельности работы за счет повышения доступности транспортной инфраструктуры и рынка обслуживания клиентов, создания комфортной среды для повышения производительности, достижения рационального баланса между тарифами, объемом и качеством транспортных услуг для потребителей.

Для государства будет обеспечено укрепление территориального единства и национальной безопасности страны, устойчивое развитие ее экономических и социальных связей за счет оптимально сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной системы.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта направлена на создание условий для решения задач по содействию модернизации национальной экономики, стимулированию рыночных отношений, формированию концепции национальной безопасности и придания импульса социально-экономического развития страны в целом, и регионов в частности. Государственная транспортная стратегия рассматривает три сценария: базовый, целевой и консервативный. Характер траектории реализации сценария будет зависеть от эндогенных (внутренних) факторов, таких как, спрос на услуги пассажирского транспорта, объемов коммерческого грузооборота, тарифов на перевозки и др. и экзогенных (внешних) факторов – концентрации населения в городских агломерациях и крупных городах, опережающий рост Московской столичной агломерации, отсутствие достаточного финансирования, снижения ВВП, демографический спад. Транспортная отрасль России является каркасом развития государства и ее национальной экономики.

Задача создания и развития общего рынка транспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и увеличение доли России на этом рынке предусматривает реализацию положений Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС и планов мероприятий (дорожных карт) по ее реализации. В результате анализа получены следующие данные:

- удельный вес России в совокупном объеме перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта) государств-членов ЕАЭС по видам транспорта составляет - 62,75%;
- удельный вес России в совокупном грузообороте транспорта (без трубопроводного транспорта) государств-членов ЕАЭС составляет- 84,57%;
- удельный вес России в совокупном объеме перевозок пассажиров составляет лишь 32,12%.

Российская Федерация входит в тройку лидеров и в международных рейтингах, уступая позиции лишь Китаю и США. Грузооборот транспорта составил в 2016 г. 5198,0 млрд.т-км, уступая сопоставимым показателям Китая в 3 раза.

Результатом выполнения целевых ориентиров государственной стратегии предусмотрено, что в рамках целевого сценария грузооборот железнодорожного транспорта по путям общего пользования в 2035 году достигнет 4,1 трлн. т-км. (175,9 % к уровню 2016 г.), по базовому сценарию - 3,2 трлн. т-км (138,1 %), по консервативному – 3,0 трлн.т-км. (129,7 %).

На *автомобильном транспорте* в целевом сценарии грузооборот составит в 2035 году 562,3 млрд. т-км, в базовом – 392,0 млрд. т-км, в консервативном – 337,6 млрд.т-км , соответственно 226,9 %, 158,2 % и 136,2 % к уровню 2016 года.

Грузооборот внутреннего водного транспорта по целевому сценарию составит в 2035 году 122,3 млрд. т-км (182 % к уровню 2016 г.), по базовому – 99,8 млрд. т-км (148,5 %), по консервативному – 91,5 млрд. т-км. (136,1 %).

Различие грузооборота по сценариям развития экономики прогнозируется на воздушном транспорте: 20,9 млрд.т-км (317,5 % к уровню 2016 г.) по целевому сценарию, 19,0 млрд.т-км (289,5 % к уровню 2016 г.) по базовому и 17,8 млрд.т-км (270,1 % ) по консервативному варианту, что объясняется влиянием структуры ВВП на рост спроса на грузовые перевозки воздушным транспортом.

В 2035 году по целевому сценарию транспортом общего пользования будет перевезено 25 млрд. человек (134,3 % к уровню 2016 г.). Пассажирооборот составит 1,2 трлн. пасс.-км (221,7% к уровню 2016 г.). Транспортная подвижность возрастет в 2035 году по целевому варианту в 2,2 раза и составит 7,8 тыс. пасс.-км на 1 человека или 169,9 поездки (134% к 2016 г.). В базовом варианте прогнозируется также рост подвижности населения до 5,7 пасс.-км на 1 человека (162,1% к 2016 г.), 139 поездок на 1 человека (109,7%).

Транспортная инфраструктура ЦФО концентрирует наибольший объем пассажирского и грузового оборота со всеми федеральными округами России. Вследствие этого, выявлены проблемы, которые предусматривают осуществление мероприятий (проектов), которые в совокупности решат следующие задачи:



- повысят связность российской территории, улучшит транспортную доступность центральных, периферийных и пригородных районов крупных городских агломераций с учетом решения экологических задач;
- обеспечат надежной, безопасной и взаимоувязанной работой всех видов транспорта и дорожного хозяйства, создания цифровой платформы управления перевозками с минимальными затратами времени.

Самой главной проблемой транспортной стратегии ЦФО является финансовая ограниченность федерального бюджета. Внедрение в практическую деятельность современных механизмов финансирования основных фондов транспортной инфраструктуры - концессии, механизма государственно (муниципального) партнерства, проектного финансирования предопределяет выполнение целевых индикаторов транспортной стратегии в ЦФО. В настоящее время действуют следующие нормативно-правовые акты: Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации»; Закон Московской области от 22.06.2013 № 64/2013-ОЗ «Об участии Московской области в государственно-частном партнерстве» (принят постановлением Мособлдумы от 06.06.2013 № 11/55-П); Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

*Предложения, по оценке ресурсного обеспечения достижения целей и решения задач транспортной стратегии.* Предполагается расширение разнообразных экономических моделей привлечения внебюджетных инвестиций в транспортные проекты в том числе:

- в формате контрактов жизненного цикла;
- с использованием инструментов секьюритизации;
- за счет внедрения механизмов синдицирования привлеченных средств;
- за счет повышения лимитов средств, которые НПФ и страховые компании могут направлять в инфраструктурные проекты;
- путём применения владельцами инфраструктуры механизмов корпоративного ГЧП, в том числе для привлечения инвесторов в проекты, находящиеся на стадии реализации.

– привлечения средств населения в инфраструктурные проекты посредством выпуска профильных ценных бумаг.

При формировании приоритетов развития транспортной системы ЦФО предусматривается учет изменения структуры пассажирских потоков с учетом перспективных направлений развития пространственной структуры экономики Российской Федерации, определенных документами государственного стратегического планирования. В том числе, предусмотрен учет реализации положений Концепции стратегии пространственного развития Российской Федерации, утвержденной распоряжением заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козака от 22 мая 2017 года № 3414п-П16.

В Московской городской агломерации к числу приоритетных относятся задачи дальнейшего развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта – строительство третьего пересадочного контура метрополитена и создание сквозного пригородного железнодорожного движения через г. Москву, поэтапный переход на использование вагонов нового поколения и электробусов, строительство новых входов в г. Москву и дорог по хордовым направлениям, реорганизация системы грузоперевозок с одновременным выводом части грузопотоков в район ЦКАД, формирование системы транспортно-пересадочных узлов и сооружение современных автовокзалов.

В рамках исполнения Указа Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы» реализуется проект информационного инновационного центра Московского региона, целью которого станут *персонализированные коммуникации с горожанами* (информирование о городских событиях, рекомендация маршрутов); *консолидация данных транспортного комплекса* (единая платформа сбора, хранения и обработки данных, обеспечение надежности и защиты данных, создание мощного аналитического аппарата, достоверных и качественных моделей, внедрение новых технологий в транспортной системе).

Цифровизация транспортной системы, включая создание единой цифровой платформы транспортного комплекса для грузовых и пассажирских перевозок, формирование нормативной правовой базы и технических регламентов создания и внедрения интеллектуальных транспортных систем, создание цифровой инфраструктуры беспилотного движения, развитие систем сбора и обработки больших массивов данных в транспортном комплексе, в том числе транспортной и экономической статистики, создание цифровой платформы транспортной безопасности.

В рамках цифровизации транспортной стратегии можно выделить 3 этапа:

- понимание потребностей клиентов, изменений в индустрии и применение подходов «бережливый стартап» и «взрывной рост» в целях масштабирования решений для обеспечения роста;
- Пересмотр существующих и развитие новых транспортных услуг, продуктов, бизнес-моделей, включая мобильные решения, архитектуру бизнеса, цифровизацию функций, управленческие, транзакционные, внутренние и основные транспортно-логистические процессы;
- Разработка базовых цифровых компетенций в области управления инновациями, данными, системным взаимодействием, специалистами, обладающими знаниями в цифровых технологиях, цифровой культурой, партнескими сетями, цифровыми инструментами и ресурсами.
- *для других крупнейших агломераций ЦФО основные направления развития транспортных систем включают:*
  - взаимоувязанное развитие инфраструктуры видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного), строительство и реконструкция вокзалов и транспортно-пересадочных узлов для улучшения связей с пригородной зоной, другими регионами Российской Федерации и зарубежными странами;
  - формирование транспортного каркаса городских агломераций за счет развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта и магистралей скоростного и непрерывного движения;

- развитие маршрутной сети наземных видов транспорта, в том числе создание линий скоростных трамвайных и автобусных маршрутов, организация выделенных линий для движения пассажирского транспорта и обеспечение его приоритетного проезда по дорожной сети;
- перевод транспортных средств на использование альтернативных видов топлива (природный газ, электричество и т.д.);
- развитие парковочного пространства, организация сети перехватывающих парковок на въездах в города;
- внедрение автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками и дорожным движением и др.

Рекомендуемыми направлениями совершенствования в рамках корректировки плана транспортной стратегии ЦФО являются:

1.Принятие нормативно-правовых актов, направленных на привлечение инвестиций в транспортную отрасль ЦФО (включая изменение налогового режима, формирования инвестиционных льгот, кредитов и каникул);

2.Государственное сдерживание роста тарифов естественных монополий (особенно ОАО «РЖД»);

3.Принятие нормативно-правовых актов, направленных на легализацию частных пассажиро- и грузовых перевозок;

4.Разработка и корректировка действующей государственной транспортной стратегии с учетом геополитических интересов России. Формирование международного авто-ж.д-водного транспортного коридора, связывающего Западную Европу и Азию;

5. Формирование единой информационной платформы управления транспортной инфраструктурой, в рамках исполнения Указа Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы»

6. Формирование критериев и внедрение в деятельность транспортных компаний стандартов экологической безопасности;

7. Модернизация научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности в Вузах, создание точек генерации исследований проблем транспорта, развитие инновационной деятельности и международного научного сотрудничества.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

### **Законодательные и нормативно-правовые акты**

1. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ;
2. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 01 марта 2018 г.
3. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике»;
4. Указ Президента Российской Федерации от 2.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»;
5. Указа Президента Российской Федерации от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»;
6. Указа Президента Российской Федерации от 01.12.2016 № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации»;
7. Указ Президента Российской Федерации № 13 от 16.01.2017 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года»;
8. Указа Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы
9. Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания о развитии проектов производства сжиженного природного газа 8 декабря 2017 г.- ПР 2699
10. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, утвержденные Президентом Российской Федерации 18.09.2008 № Пр-1969;
11. Климатическая доктрина Российской Федерации, утвержденная Распоряжением Президента Российской Федерации от 17.12.2009 г. № 861-рп;

12. Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденные Президентом Российской Федерации от 28.04.2012 № Пр-1102;
13. Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации 2014-2016 гг.
14. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р;
15. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.12.2010 № 2205-р;
16. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012 г.;
17. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденная Президентом Российской Федерации 20.02.2013 г.;
18. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р;
19. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р;
20. Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.05.2014 № 941-р;
21. Стратегия экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 19.04.2017 № 176;
22. Доктрина энергетической безопасности

23. Проект энергетической стратегии России на период до 2035 г.
24. Концепция Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г. (утверждена 22 мая 2017 г. №3414п-П16 Зам Председателя Правительства Д.П. Козак);
25. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12. 2017 № 1596. (Сроки 2018-2021).
26. Стратегия развития российских морских торговых портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г., утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 08 ноября 2017 г. № 2469-р.
27. Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 г, утверждена распоряжением Правительства
28. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 гг., утвержденную Распоряжением Правительства Российской Федерации от 08 января 2018 г. № 1-р;
29. Технический регламент Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог" ТР ТС 014/2011, утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 №827;
30. Стратегия развития промышленности строительных материалов на период до 2020 года и дальнейшую перспективу до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2016 г. №868-р.
31. Стратегия экономической безопасности, утвержденная Указом Президента от 09 июня Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208
32. Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2035 г., утверждена распоряжением Правительства от 9 июня 2017 г. № 1209-р
33. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;



34. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";

35. Федеральный закон от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»;

36. Федеральный закон от 8.11.07 № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

37. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 31.12.2017) "Об охране окружающей среды"

38. Закон Республики Крым «О стратегии социально-экономического развития Республики Крым до 2030 г» от 09 января 2017 г. № 352-ЗРК/2017

39. Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 № 1162;

40. Правила общественного обсуждения проектов документов стратегического планирования по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2016 № 1559;

41. План подготовки, предусмотренных Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации» документов стратегического планирования по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации на 2016 – 2018 годы, утвержденный поручением Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова от 29.06.2016 № ИШ-П13-3807;

42. Постановление заседания Коллегии Министерства транспорта Российской Федерации от 21.12.2016 № 6;

43. Протокол совещания у Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова от 16 января 2018г. №5 «Об основаниях для корректировки и актуализации Транспортной стратегии Российской Федерации»

44. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2035 года (План подготовки предусмотренных Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» документов стратегического планирования по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, на 2016 – 2018 годы, утвержденным поручением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2016 г. № ИШ-П13-3807);

45. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов (Минэкономразвития России, 2017 год);

46. Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов (Минэкономразвития России апрель 2017 года);

47. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848;

48. Сценарные условия научно-технологического развития Российской Федерации (Минобрнауки, апрель 2017 года);

49. Основные параметры прогноза научно-технологического развития Российской Федерации (Минобрнауки, апрель 2017 года);

50. Постановление Правительства РФ от 12 октября 2017 г. № 1242 «О разработке, реализации и об оценке эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации»

52. Постановление Правительства РФ от 12 октября 2017 г. № 1243 «О реализации мероприятий федеральных целевых программ, интегрируемых в отдельные государственные программы Российской Федерации»- (предусматривает досрочное прекращение с 1 января 2018 г. ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2021 гг.)»

53. Правила разработки, реализации и оценки эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации.

54. Методические рекомендации по реализации государственной политики в области инвестиций, направляемых на развитие автомобильных дорог, дорожной деятельности в субъектах Российской Федерации, а также формированию и использованию бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов.

55. Новая Программа Развития Городов. Одобрена на 68-м пленарном заседании Генеральной Ассамблеей ООН 23 декабря 2016 г. A/RES/71/256. Нью-Йорк, 2017 г

56. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС (ОНСТП), утвержденные главами государств-членов ЕАЭС на заседании Высшего Евразийского экономического совета (26.12.2016 г.).

### **Зарубежные издания**

57. Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance – Washington, DC: World Bank, Sustainable Mobility for All, 2017

58. Guidelines for governments and businesses on the implementation of UN resolutions on sustainable transport. Global partnership for Sustainable Transport. New-York, 2016

59. Mobilizing Sustainable Transport for Development. Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. New York: United Nations, 2016

60. Paris Agreement on Climate Change. Adopted by the Paris UN climate change conference, 30/11-12/12/2015

61. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. UN Resolution 70/1 adopted by the 70th Session of the General Assembly. New York, 25 September 2015

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

Объемы перевозок между федеральными округами Российской Федерации, а также  
в экспорте и импорте, тыс. тонн (прогнозный год: 2020; вид транспорта:  
автомобильный; род грузов: все)

Федеральный округ	Дальне-восточный федеральный округ	не определено	Приволжский федеральный округ	Северо-Западный федеральный округ	Северо-Кавказский федеральный округ	Сибирский федеральный округ	Уральский федеральный округ	Центральный федеральный округ	Южный федеральный округ	Общий итог
вид транспорта: автомобильный; род грузов: все										
Центральный федеральный округ	523,92	600456,56	8006,19	12881,67	1635,51	1711,63	1935,03	1375733,78	8404,06	2011288,35
Внутр. перевозки	514,39		7239,30	11427,86	1051,06	1527,06	1744,04	1364758,54	7923,96	1396186,21
Импорт	9,51		766,54	444,50	3,65	117,25	187,08	7902,27	297,05	9727,84
Экспорт	0,03	600456,56	0,35	1009,32	580,79	67,31	3,91	3072,98	183,05	605374,30
вид транспорта: железнодорожный; род грузов: все										
Центральный федеральный округ	5706,59	72,64	21897,54	37254,91	1594,17	13481,90	19881,61	127290,10	27847,55	255027,00
Внутр. перевозки	5705,04	24,86	20364,31	15440,00	1273,43	11283,72	19455,28	91867,48	6852,44	172266,57
Экспорт	1,55	47,78	1533,22	21814,90	320,74	2198,18	426,33	35422,62	20995,11	82760,44
ИТОГО										
Центральный федеральный округ	6230,51	600529,20	29912,02	52346,03	3229,68	15193,53	21816,64	1516224,82	36251,61	2281734,04
Внутр. перевозки	6219,43	24,86	27611,91	29077,32	2324,49	12810,78	21199,32	1469826,95	14776,40	1583871,46
Импорт	9,51		766,54	444,50	3,65	117,25	187,08	7902,27	297,05	9727,84
Экспорт	1,57	600504,34	1533,57	22824,22	901,53	2265,50	430,24	38495,60	21178,16	688134,74

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Сравнительная характеристика норм законодательства в разных странах

Страна	Законодательство
Франция	<i>Март 2013.</i> Верховный суд Франции постановил, что райдшеринг (совместные поездки) является <b>законным</b> поскольку взаимодействие происходит между частными лицами и делятся расходы на топливо
	<i>Июль 2015.</i> Закон об энергетическом переходе изменил юридическое определение райдшеринга в транспортном кодексе. 1.       • Совместное использование моторизованного транспортного средства частным лицом с одним или несколькими пассажирами в контексте поездки осуществляемой водителем в личных целях. 2.       • Водитель не имеет права извлекать прибыль, но может делить расходы. 3.       • Посредническая компания между водителями и пассажирами может извлекать прибыль, и при этом такая деятельность не рассматривается как деятельность по оказанию транспортных услуг.
Германия	<i>Райдшеринг определен в законе</i> «Закон о пассажирских перевозках (Personenbeförderungsgesetz)», регулирующий коммерческие пассажирские перевозки гласит: «Данный закон не распространяется на перевозки в личном автомобиле, если поездка для пассажира осуществляется бесплатно или из расчета покрытия расходов.»
Бельгия	<i>Май 2103.</i> Постановление Трибунала полиции Брюсселя определило в отношении UBER POP: «Концепция совместных поездок, характеризуется двумя важными принципами: с одной стороны такие поездки осуществляются с попутчиками, а с другой - водитель не извлекает прибыли, а лишь покрывает расходы.»
Италия	Май-июнь 2015. Трибунал Милана двумя решениями от 25 мая и 2 июля постановил, что UBER POP не может сравнивать себя с совместными поездками, которые в свою очередь являются законными. «Мы имеем в виду поездки с попутчиками (...), в которых поездки осуществляются в первую очередь в личных целях водителя, по нужному ему направлению...». Июнь 2015. Итальянское Транспортное управление рекомендовало правительству внести соответствующие правки в закон «перевозки, которые не преследуют цель заработка и основаны на совместном использовании частных транспортных средств между двумя или более людьми, охватывающие весь или часть совместного маршрута (...) в которых расходы разделяются между участниками поездки, которые в свою очередь контактируют между собой через специализированные сервисы, в том числе с использованием технологических инструментов.»
Великобритания	<i>Райдшеринг отдельно не определен в законе.</i> Но практика получила широкое распространение, как продемонстрировано Ассоциацией британских страховщиков (ABI) в отношении совместных поездок: «Все страховые компании ABI договорились о том, что ваше страховое покрытие не будет затронуто, если ваши пассажиры делают взнос в расходы на дорогу (включая топливо, амортизацию транспортного средства и связанные с этим соответствующие расходы) при поездке на автомобиле, вмещающем не более восьми пассажиров. Это не применяется, если вы получаете прибыль от полученных платежей или если перевозка пассажиров является вашей деятельностью. ABI поддерживает сервисы для совместных поездок, такие как BlaBlaCar, Liftshare, GoCarShare, цены и количество предлагаемых мест в которых обычно автоматически регулируется и ограничивается, выполняя вышеуказанное требование относительно прибыли. ABI рекомендует, чтобы пользователям этих сервисов принимать во внимание соответствующие условия.» ABI насчитывает около 300 компаний, на которые приходится 90% страхового рынка Великобритании.