

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РФ

Реализация транспортной стратегии России значительно отстает от плана и не рассматривается как инструмент, способный восстановить экономический рост в стране.

На прошлой неделе Министерство транспорта РФ опубликовало отчет о реализации «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» (далее – Стратегия) за 2016 г. Согласно отчету, значительное число целевых показателей Стратегии в 2016 г. не достигло уровней, установленных не только в инновационном, но даже и в базовом сценарии.

Строительство транспортной инфраструктуры значительно отстает от запланированных объемов

Почти все показатели по вводу и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в 2016 г. не достигли целевых значений, предусмотренных Стратегией. В частности, ввод федеральных автодорог был на 34,7% меньше, чем было запланировано по базовому сценарию, а ввод скоростных автомагистралей – на 14,5% меньше. По данным Минтранса, протяженность построенных или реконструированных федеральных автодорог федерального значения в 2016 г. составила 303,6 км, что на 28% меньше, чем в 2015 г., когда было введено 421,7 км таких дорог. Наряду с этим, в 2016 г. не были выполнены целевые показатели по вводу новых ж/д линий общего пользования (фактические показатели оказались на 61,0% ниже базового сценария), скоростных ж/д линий (на 9,8% ниже), а также по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос (на 7,9% ниже).

В результате значительная часть транспортной инфраструктуры остается в неудовлетворительном состоянии. Так, 28,7% автодорог общего пользования федерального значения не соответствует нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. А для региональных и межмуниципальных дорог, протяженность которых в России в почти в 10 раз больше, чем федеральных, ситуация еще хуже: 60,7% региональных и межмуниципальных дорог в 2016 г. не соответствовали нормативным требованиям.

Транспортная мобильность населения снижается, а пассажиропотоки остаются чрезмерно сконцентрированными в Москве

Транспортная мобильность населения в 2016 г. снизилась на 0,3% по сравнению с 2015 г. При этом целевой показатель транспортной мобильности, установленный в базовом сценарии, не был достигнут ни для одного вида транспорта, кроме воздушного. В авиаперевозках его выполнению способствовала реализация госпрограмм субсидирования отдельных внутренних маршрутов. По данным Минтранса, в рамках данных программ в 2016 г. было перевезено почти 1,5 млн. пассажиров.

Более того, в сфере внутренних авиаперевозок сохраняется чрезмерная концентрация транспортных потоков в Московском авиаузле. Лишь 20,7% отправок пассажиров

авиатранспортом в 2016 г. было осуществлено из аэропортов, не входящих в Московский авиаузел (по сравнению с 30,3%, запланированными и в базовом, и в инновационном сценариях).

Обновление парка транспортных средств происходит медленнее запланированного уровня

Средний возраст грузовых автотранспортных средств в 2016 г. составил 12,7 лет, хотя планировалось снизить этот показатель хотя бы до 11,0 лет по базовому сценарию. При этом средний возраст грузовых морских и речных судов в 2016 г., напротив, повысился на 2,8 и 1,9 лет по сравнению с 2015 г. Целевые показатели по возрасту транспортных средств также не были достигнуты для пассажирских ж/д вагонов и автобусов.

Средний возраст пассажирских самолетов в 2016 г. снизился и составил 18,8 лет по сравнению с 19,0 годами в 2015 г. По данным Минтранса, этому способствовало «сверхплановое приобретение 133 самолетов вместо запланированных 37 единиц». Однако и в этом случае плановое значение по среднему возрасту авиапарка – 15,3 лет в обоих сценариях – не было достигнуто.

В 2016 г. не был в достаточной степени реализован транзитный потенциал России и не были достигнуты целевые экологические показатели

Перевозки транзитных грузов через территорию России в 2016 г. сократились на 8,6% по сравнению с предыдущим годом и в итоге оказались на 48,5% ниже запланированного уровня по базовому сценарию. Экспорт транспортных услуг также был на 28,2% ниже целевого показателя, предусмотренного базовым сценарием. Такой отрыв от целевых значений Минтранс объясняет возросшей межстрановой конкуренцией за транзит. В частности, развитию транзита между Европой и Азией в обход России способствовали организация новых маршрутов и проведение согласованной тарифной политики в рамках программы ТРАСЕКА.

Нагрузка транспортного сектора на окружающую среду в 2016 г. незначительно снизилась, однако темпы этого снижения также отстают от плановых значений. Медленное снижение выбросов на транспорте было обусловлено прежде всего невыполнением плана по использованию транспортных средств с гибридными, электрическими и иными двигателями на альтернативных видах топлива. Согласно базовому сценарию стратегии, доля таких транспортных средств в 2016 г. должна была достигнуть 15,8%, а по факту составила лишь 2,7%.

Транспортная стратегия России в целом не рассматривается как инструмент стимулирования роста российской экономики

В отчете о реализации Стратегии Минтранс приводит различные причины того, что многие целевые показатели не были достигнуты. Среди них есть объективные факторы, такие как высокая стоимость кредитных ресурсов и ограниченный доступ к внешним кредитным источникам, а также «высокие лизинговые платежи, связанные с высоким курсом рубля», препятствовавшие обновлению парка транспортных средств.

Однако основная проблема с реализацией Стратегии состоит в том, что ее выполнение или невыполнение Минтранс ставит в зависимость от макроэкономических условий, но не рассматривает саму стратегию как инструмент, способный воздействовать на эти условия. В связи с этим Минтранс указывает в отчете, что в новых макроэкономических условиях возникла необходимость «пересмотра ряда мероприятий Транспортной стратегии, в первую очередь в части инвестиционных проектов, а также существенного уменьшения количества вновь начинаемых проектов», и делает вывод о якобы имеющем место достижении основных целевых

индикаторов. При этом совершенно упускается из виду, что проактивный подход к реализации Транспортной стратегии, сфокусированный на приоритетном развитии транспортного сектора, мог бы уже сейчас способствовать восстановлению экономического роста в стране, а вместе с ним – повышению спроса на грузовые и пассажирские перевозки.

Таблица. Достижение в 2016 г. плановых значений основных показателей Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. *

| Показатель | Факт | План (баз. сценарий) | Откл. от баз. сцен. | План (иннов. сценарий) | Откл. от иннов. сцен. |
|---|--------|----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|
| Строительство транспортной инфраструктуры | | | | | |
| Ввод новых ж/д линий общ. польз. (всего с 2011 г.), км | 264,5 | 679,4 | -61,0% | 459,6 | -42,4% |
| Ввод скоростных ж/д линий (всего с 2010 г.), км | 1250,0 | 1386,0 | -9,8% | 1306,5 | -4,3% |
| Ввод фед. автодорог общ. польз. (всего с 2011 г.), тыс. км | 2,2 | 3,4 | -34,7% | 4,5 | -50,7% |
| Ввод рег. автодорог общ. польз. (всего с 2011 г.), тыс. км | 8,5 | 6,8 | 25,0% | 7,1 | 19,7% |
| Ввод скоростных автомагистралей, км | 780,0 | 912,8 | -14,5% | 2693,3 | -71,0% |
| Мощность морских портов, млн. т в год | 1003,6 | 991,0 | 1,3% | 1125,8 | -10,9% |
| Количество введенных ВПП* (всего с 2011 г.), ед. | 35,0 | 38,0 | -7,9% | 44,5 | -21,3% |
| Доступность и качество транспортных путей, скорость перевозок | | | | | |
| Доля ж/д с ограничениями пропускной способности, % | 11,0 | 11,4 | -0,4 п.п. | 4,7 | 6,3 п.п. |
| Доля фед. автодорог общего пользования в реж. перегрузки, % | 21,8 | 33,4 | -11,6 п.п. | 32,3 | -10,5 п.п. |
| Доля внутр. водных путей с огранич-ми пропускной спос., % | 48,4 | 53,0 | -4,6 п.п. | 36,2 | 12,2 п.п. |
| Доля фед. дорог общего пользования, соотв. норм. требов-ям, % | 71,3 | 70,3 | 1,0 п.п. | 69,5 | 1,8 п.п. |
| Доля рег. и межмуницип. дорог общего пользования, соотв. норм. требов-ям, % | 39,3 | 36,0 | 3,3 п.п. | 36,0 | 3,3 п.п. |
| Средняя коммерч. скорость ж/д транспорта, км в сутки | 361,0 | 251,4 | 43,6% | 276,3 | 30,7% |
| Доля ж/д отправок, доставленных в нормативный срок, % | 96,1 | 82,2 | 13,9 п.п. | 85,5 | 10,6 п.п. |
| Средний возраст грузовых транспортных средств | | | | | |
| Ж/д вагоны, лет | 13,3 | 26,6 | -13,3 лет | 23,0 | -9,7 лет |
| Ж/д локомотивы, лет | 27,0 | 27,9 | -0,9 лет | 27,7 | -0,7 лет |
| Автотранспортные средства общего пользования, лет | 12,7 | 11,0 | 1,7 лет | 10,4 | 2,3 лет |
| Морские суда под флагом РФ, лет | 24,8 | 22,0 | 2,8 лет | 21,3 | 3,5 лет |
| Речные суда, лет | 36,9 | 38,7 | -1,8 лет | 35,7 | 1,2 лет |
| Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования, лет: | | | | | |
| Ж/д вагоны, лет | 19,1 | 18,0 | 1,1 лет | 17,6 | 1,5 лет |
| Автобусы, лет | 10,5 | 9,3 | 1,2 лет | 8,8 | 1,7 лет |
| Самолеты, лет | 18,8 | 15,3 | 3,5 лет | 15,3 | 3,5 лет |
| Речные суда, лет | 31,3 | 37,6 | -6,3 лет | 34,8 | -3,5 лет |
| Транспортная мобильность населения | | | | | |
| В целом, пасс.-км на 1 чел. в год: | 7815 | 8271 | -5,5% | 8874 | -11,9% |
| - на автомобильном транспорте | 5123 | 5358 | -4,4% | 5598 | -8,5% |
| - на ж/д транспорте | 850 | 1002 | -15,0% | 1096 | -22,4% |
| - на воздушном транспорте | 1468 | 1312 | 11,9% | 1734 | -15,3% |
| Интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала РФ | | | | | |
| Экспорт транспортных услуг, млрд. долл. США | 14,9 | 20,7 | -28,2% | 23,9 | -37,8% |
| Перевозки транзитных грузов через территорию РФ, млн. т | 20,1 | 39,0 | -48,5% | 54,4 | -63,1% |
| Экологические показатели транспортной системы | | | | | |
| Выбросы загрязняющих атмосферу веществ на автотранспорте на 1 приведенный т-км, % к 2011 г. | 97,7 | 89,7 | 8,0 п.п. | 88,4 | 9,3 п.п. |
| Выбросы CO ₂ на автотрансп. на 1 привед. т-км, % к 2011 г. | 97,9 | 94,0 | 3,9 п.п. | 90,5 | 7,4 п.п. |
| Доля парка трансп. средств с гибридными, электрич. и иными двигателями на альтернат. видах топлива, % | 2,7 | 15,8 | -13,1 п.п. | 18,8 | -16,1 п.п. |
| Прочие показатели | | | | | |
| Доля отправок пассажиров из аэропортов РФ, не входящих в Московский авиаузел | 20,7 | 30,3 | -9,6 п.п. | 30,3 | -9,6 п.п. |
| Риск гибели в ДТП, число погибших в ДТП на 100 тыс. чел. | 13,8 | 17,2 | -20,0% | 12,5 | 10,1% |

* Красным цветом выделены те показатели, по которым целевое значение по базовому или инновационному сценарию не было достигнуто.

Источник: Росстат, расчеты ИКСИ

Контакты

www.icss.ru

Россия, 119180, Москва,
ул. Большая Полянка, д.23/1

Тел.: +7 495 995-11-35

Факс: +7 495 995-11-36

E-mail: mail@icss.ac.ru

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.
