

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. с прогнозом до 2035 г.

Дайджест подготовлен N.Trans Lab

Вводные характеристики:

Оценка транспортного комплекса произведена на основании смешанных данных за 2019 г. и 2020 г.

- Например, в части ж/д транспорта приведены итоги за 2019 г.
в части погрузки, но протяжённость ж/д путей оценивается по 2020 г.

- Как итог, нет возможности сопоставить между собой эксплуатационные показатели и параметры выполненных работ.

N.Trans Lab

Общие показатели транспортной отрасли РФ.

Факты и цифры.

Грузоперевозки

- Доля транспорта в ВВП РФ составила в среднем 6,2 %
с 2014-2019 гг., что является высоким показателем в мировой практике.

- Прямой экономический эффект транспортной отрасли составил части экспорта транспортных услуг 1,2 трлн.руб.
В части вклада в ВВП - 6,7 трлн.руб.
В части обеспечения занятости - 4,5 млн. рабочих мест.
Из них 66% в железнодорожном, автомобильном и городском транспорте.

- Косвенный, индуцированный эффект транспорта для экономики,
как и предполагается для сервисных отраслей, в разы выше
и составил 18 трлн.руб в ВВП 2019 г. и более 14 млн. рабочих мест.

N.Trans Lab

- Размер основных фондов транспорта составляет 16,8% от общих российских фондов.

- Объём инвестиций в транспорт в 2019 г. составил 1,9% ВВП.

Из них две трети на проекты развития инфраструктуры.

При этом только 30% на развитие новых мощностей, 70% на поддержание имеющихся.

- Объём инвестиций в транспорт в России в 1,5 раза меньше за последние 5 лет, чем в развитых странах.

- Стратегия отмечает тот факт, что в России сохраняется отставание от уровня обеспечения транспортной сетью развитых стран, которое продолжает нарастать.

Автодорог меньше 2-4 раза, использование сети внутреннего водного транспорта в 5-8 раз ниже.

- Для грузовых перевозок характерны значительные избыточные совокупные издержки 750 млрд.руб. в год.

Отношение логистических издержек к ВВП 14,2%, что выше среднемировых значений на 11%

- Производительность труда на транспорте в РФ в 2-4 раза ниже,
чем в группе развитых и развивающихся стран.

- Эффект ВВП от транспортного комплекса в трое ниже уровня развитых стран.

- В России 1,5-3 раза ниже уровень мультимодальных перевозок для несырьевых грузов и в 2-3 раза ниже уровень контейнерных по сравнению со странами лидерами.

- В комплексных международных мультимодальных перевозках может быть более 40 участников (посредников).

- Низкий уровень цифровизации – до 3 млрд документов в бумажном виде ежегодно.

- Сохраняется и увеличивается доля грузовых автомобильных перевозок на дальние расстояния свыше 1 тыс.км., при оптимальном поясе авто 700 км. максимум.

- По автомобильному транспорту: 7,5 тыс км автодорог являются узкими местами. Из федеральных дорог в нормативном состоянии 85,11%, из региональных - только 45,8%.

- Узкие места на ж/д инфраструктуре составляют 8,9 тыс.км. и могут возрасти до 23,7 тыс километров к 2035 г., если не принимать меры.

- Интересные данные по внутреннему водному транспорту. Он занимает всего 2% грузообороте (в Китае - 7%, в Германии — 8%, в СССР - 9%). Доля судов свыше 20 лет составляет 86% для грузовых и 94% для пассажирских судов.

- На нормальном уровне безопасности находится только 42,5% судоходных гидротехнических сооружений. Более 42 % сооружений старше 76 лет.

- В части морского транспорта количество судов под флагом России составляет 2,7 тыс. штук, из них 46% старше 30 лет. Хотя этот показатель мало информативен как для оценки рабочего флота.

Пассажироперевозки:

- уровень транспортной подвижности населения в 2-4 раза ниже, чем в развитых странах.
- Низкая региональная связанность: 61% перелетов осуществляется через Москву.
- Более 85% объёмов пассажирских авиаперевозок выполняются самолетами иностранного производства.
- Время, потерянное в России в пробках, оценивается в стратегии в 4-10 раз выше, чем в развитых странах.
- Более 40 тыс. населённых пунктов не имеют связи с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием.

Ожидаемый спрос на грузовые перевозки:

- Рост товарооборота Китай-Европа и потенциальный объём транзита контейнеров к 2035 г. составит 3,7 млн. ДФЭ.

- По северному морскому пути - 0,4 млн. ДФЭ.

- Сухопутные пункты пропуска: 140 млн. тонн в 2019 году (~100% экспорта). Ожидается сокращение до 97 млн.тонн к 2035 г.



N.Trans Lab

Объёмы грузов по направлениям

- **Азово-черноморское:** прирост с 265 млн. тонн (из них 184 млн. тонн экспорта) до 366 млн. тонн из них 291 млн. тонн на экспорт.
- Из существенного прироста - экспортный уголь более 3 раза с 15 млн. тонн текущих объёмов до 49 млн. тонн
- Удобрения в 4 раза с 3 млн. тонн до 12 млн.тонн
- Прочие грузы в 1,5 раза с 29 млн. тонн до 40 млн. тонн

- **Дальневосточное:** ожидаемый прирост с 215 млн. тонн (из них 193 млн. тонн экспорт) до 397 млн. тонн, включая 376 млн.. экспорта.
- Из ключевых грузов: уголь на экспорт с 98 млн. тонн до 240 млн. тонн то есть в 2,5 раза, сжиженный природный газ с 11 млн. тонн до 40 млн. тонн к 2035 году, то есть прирост почти в 4 раза.

- **Северо-западное:** с 362 млн. тонн грузов в 2019 году (из них 320 млн тонн экспорт), прирост объёмов составит до 498 млн. тонн, включая 458 млн. на экспорт.

-Основной прирост почти в 3,5 раза приходится на минеральные удобрения с 16 млн. тонн до 53 млн. тонн.

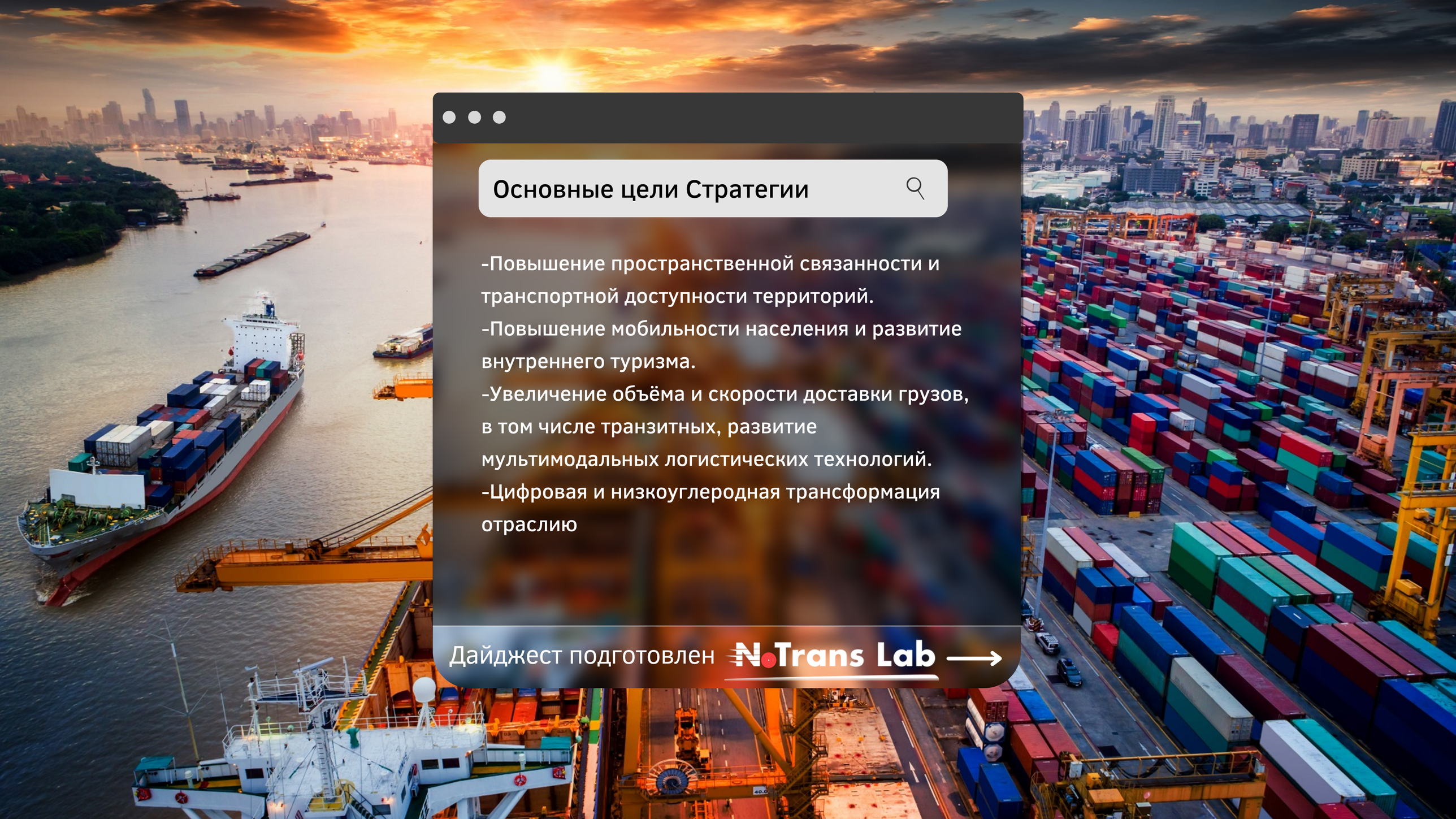
- Почти в 4 раза должен вырасти объём экспортного природного сжиженного газа с 21 млн. тонн до 79 млн. тонн.

Внутренние перевозки:

- Суммарный прирост объёма грузопотока в направлении 20 крупнейших агломераций составит суммарно 500 млн.тонн для входящего потока и 385 млн. тонн для исходящего к 2035 году. Среди входящих грузопотоков порядка 50% составляют стройматериалы.

Пассажирские перевозки:

- Пассажиропоток возрастет на 36% с 395 млн человек в год до 540 млн. В первую очередь за счет авиаперевозок – рост на 66% со 147 млн чел до 245 млн. чел. Также ожидается прирост за счет трансферных пассажиров Азия -Европа до 44 млн человек в год к 2035 г. с 31 млн.чел в 2019 г.



Основные цели Стратегии

-Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий.
-Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма.
-Увеличение объёма и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных логистических технологий.
-Цифровая и низкоуглеродная трансформация отраслию

Дайджест подготовлен N.Trans Lab

Ожидаемые достижения от реализации

- Обеспечение суммарного вклада в ВВП в размере 188-290 трлн.руб. за счет мультипликативного эффекта транспортных инвестиций. В том числе, рост вклада транспорта в ВВП на уровне 12,9 трлн. руб. в 2035 г. Мультипликативный финансовый эффект на ВВП в 2035 г. должен составить 96 трлн. руб.

- Двукратное увеличение производительности труда.

- Увеличение провозной способности ж/д участков в экспортном направлении на 197 млн тонн (+53%).

- Повышение экспорта транспортных услуг 2,5 раза.

- Модернизация аэропортов до 100% нормативного обновления.

N.Trans Lab

- Рост объёмов перевозок грузов всеми видами транспорта
на 17%, в том числе железнодорожным на 39%, водным на 2%. Сокращение доли автомобильного транспорта с 79% до 75%.

- Приведение опорной транспортной сети России в нормативное состояние и обеспечение бездефицитности транспортной инфраструктуры.

- Увеличение скорости доставки грузов до 1000 км в сутки для несырьевых грузов между крупными агломерациями.

- Шестикратный рост транзита Азия-Европа и обеспечение 6,5-7 суточного срока доставки по этому направлению к 2030 г.

- Увеличение скорости мультимодальных перевозок в 4 раза, сокращение скорости таможенных процедур в 10 раз.

- Комплексное развитие транспортного обеспечения арктической зоны.

- Увеличение до 8 месяцев периода навигации в акватории северного морского пути.

- Снижение себестоимости доставки грузов для крупных грузоотправителей, тяготеющим к водным перевозкам на 20%.

- Рост объёмов перевалки в морских портах на **438 млн. тонн** (+52%).



N.Trans Lab

- Достижение максимальных длительностей поездок:

- до магистральной инфраструктуры и муниципального центра не более 2х часов, между центрами двух субъектов не более пяти часов.

- Рост подвижности население в 2 раза в целом, и в 7 раз в направлении Дальнего Востока.

- Экономия времени при поездке наземным транспортом между крупными агломерациями до 2х часов от текущих показателей.

- Обеспечение максимального время на перемещение между крупными агломерациями (более 100 тыс. человек) до 12 часов.

- Обеспечение 100% доли городского транспорта в нормативном состоянии.

- Обеспечение проживания 50% населения страны вблизи рельсового транспорта до 30 минут пешком и до 15 минут на транспорте.

- 100 тыс.км. инфраструктуры приспособленной для автономного транспорта из них 5 тыс.км. выделенной инфраструктуры только для автономного транспорта.
- Идентификация до 80% пассажиров за счет биометрии.
- 85% безналичная оплата транспорта в крупных агломерациях.
- 100% доля перевозочных документов в электронном виде.
- 20% снижение вредных выбросов на транспорте.
- Рост потребности в транспортных средствах до 20%.
- Рост в закупках электротранспорта до 80%.

Цели в части цифровизации

- Внедрение интегрированных транспортных сервисов MaaS и FaaS.

- Цифровизация грузопотока:
- Электронные пломбы считыватели и тд.
- Интеллектуальная аналитика данных.

- Цифровизация всех видов транспортных средств для мониторинга и проектирования ТО и ремонтов.

- Цифровизация транспортной инфраструктуры по всем видам транспорта и работ.

- Цифровизация деятельности органов власти.

- Создание цифровых платформ, как базы для цифровой трансформации:
- для цифровых накладных
- для обмена юридическими документами
- для отслеживание грузопотоков и пассажиропотоков
- для внедрения биометрических технологий

- Ожидается, что цифровая трансформация позволит внедрить/или усилить клиентоориентированный подход.

N.Trans Lab

Финансовое обеспечение

- Рост объёма инвестиций в транспорт с 2,3% ВВП до 3,1% ВВП

- Суммарный объём инвестиций до 2035 г. - 60,4 трлн. руб., в том числе в 2021-24 гг. - 12,6 трлн. руб., в 2025-30 гг. - 24,7 трлн. руб., в 2031-35 гг. – 23,1 трлн. руб.
- из них бюджетные средства - 25 трлн. руб.
- внебюджетные средства — 38 трлн. руб.
- Наибольшая часть придётся на ж/д транспорт и составит
от 32,5 до 36,7% от общего объема в разные годы реализации стратегии.Суммарно инвестиции в железную дорогу составят до 21 трлн.руб.
-Сопоставимые средства предполагается направить на развитие
дорожного хозяйства в размере от 29,6 до 35,9% от общего бюджета. То есть до 22 трлн.руб.

- Остальная часть средств бюджета стратегии предполагается к более-менее равномерному распределению между разными видами транспорта от 1,7 трлн. руб на внутренний водный транспорт до 4 трлн. на автомобильный в период с 2021 до 2035 гг.

N.Trans Lab

Основные требования Стратегии к тарифной системе

- Стимулирование всех участников рынка к равномерной гарантированной загрузке инфраструктуры.
- Повышение гибкости тарифного регулирования для услуг с повышенным качеством.
- Прозрачные механизмы предоставления скидок.
- Тарифное стимулирование внедрения цифровых технологий.
- Учет совокупности внешних эффектов для формирования тарифов.
- Поддержание инфраструктуры в нормативном состоянии за счет тарифов и иных решений.

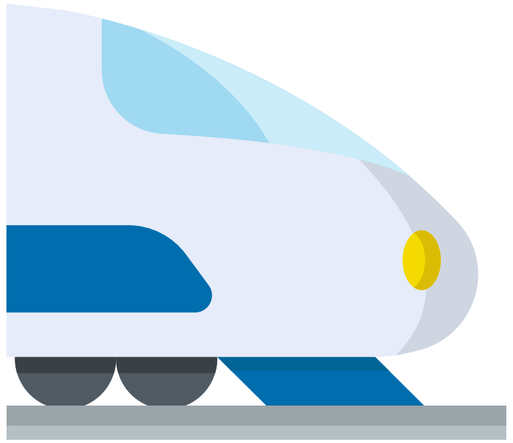
N.Trans Lab

Любопытные оценочные показатели

- Цель по средней скорости доставки грузов ж/д транспортом к 2030г. составляет 350 км/сутки. При этом в 2019 г. уже достигнут показатель в 374 км/сутки. Однако, средняя скорость доставки по ж/д остается в 2,5 раза ниже, чем в США.

- Другой показатель - оправки, доставленные в срок.

Цель Стратегии к 2030 г. - 97%. А заявленный факт 2019 г. – 99,2%. И это входит в противоречие с текущим фактом по контейнерам, из которых в 2021 г. только 1/3 отправляется вовремя.



N.Trans Lab