

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года

(проект, письмо Минтранса России от 14.08.2020 г.)

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
1.	Оценка состояния соответствующей сферы социально-экономического развития Российской Федерации (п. 4, пп. «а»)		<p>Для обоснования и адекватного планирования дальнейшего развития транспортной системы Российской Федерации необходимо в тексте Стратегии и (или) в пояснительной записке указать <u>основные результаты</u> реализации предыдущей Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р и действующей в настоящее время в редакции распоряжений Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р и от 12.05.2018 г. № 893-р, включая уровень достижения запланированных целевых показателей (индикаторов).</p> <p>Важным элементом формирования новой Стратегии являются результаты <u>моделирования функционирования транспортной системы</u> Российской Федерации, включая <u>взаимосвязь и оптимизацию развития различных видов транспорта</u>, о чем в данной Стратегии не упоминается.</p>
1.1.		По итогам реализации Стратегии к 2035 году протяженность автомобильных дорог общего пользования должна возрасти до 1649 тыс. км, при этом протяженность автомобильных дорог федерального значения вырастет практически в 2 раза, до 91,4 тыс. км, при поддержании их <u>нормативного состояния</u> на уровне 85 процентов . Протяженность региональных и межмуниципальных дорог составит 531,4 тыс. км, а дорог местного значения - 1026,8 тыс. км. При этом	Для обоснованного планирования развития отрасли необходимо указать, какая доля автомобильных дорог федерального значения, региональных и межмуниципальных дорог <u>в настоящее время</u> находится <u>в нормативном состоянии</u> , а также <u>уровень аварийности (смертности)</u> при использовании различных видов транспорта, <u>обеспеченность видами транспорта</u> населения и населенных пунктов Российской Федерации.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		более 65 процентов таких дорог будет находиться в нормативном состоянии (Раздел II. Оценка текущего состояния транспортной отрасли, стр. 3).	
1.2.		Недостаточная конкурентоспособность российской транспортной системы приводит к тому, что 87 процентов внешнеторговых грузов из российских морских портов перевезено судами под флагами иностранных государств , а также 54,9 процента международных перевозок грузов на автомобильном транспорте перевезено иностранцами перевозчиками (Раздел II. Оценка текущего состояния транспортной отрасли, стр. 4).	Не указано, за какой период приводятся данные показатели. Отсутствует <u>анализ причин сложившейся ситуации</u> , включая уровень развития техники, систему регулирования, реализацию мер государственной политики.
1.3.		Сегодня вопросы экологического развития транспорта становятся инструментом экономического влияния в мире. Существует устойчивая тенденция на расширение использования этого инструмента для обеспечения конкурентоспособности зарубежных транспортных систем , создания барьеров для развития российской транспортной системы и перераспределения мирового рынка транспортных услуг. В настоящее время такие тенденции проявляются в сфере воздушного и морского транспорта . Эти тенденции для российских транспортных компаний связаны с риском ограничения их деятельности на международных рынках, значительного увеличения финансовой нагрузки на них за счет введения международных систем квотирования на всех видах транспорта (Раздел II. Оценка текущего состояния транспортной отрасли, стр. 5).	Полностью согласны с данным тезисом. Однако в тексте Стратегии отсутствуют мероприятия (механизмы), обеспечивающие минимизацию указанных рисков – прежде всего, в плане установления требований к созданию перспективных видов российской транспортной техники, участия в деятельности международных организаций, защиты интересов российских компаний.
1.4.		Еще один риск для транспортной отрасли связан с возможностью ограничения деятельности российских транспортных компаний в регионах с высокими экологическими требованиями к осуществлению	Данный тезис фактически является развитием тезиса, указанного в п. 1.3. Комментарии – см. в п. 1.3.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		хозяйственной деятельности, в частности, в Арктическом и Балтийском бассейнах (Раздел II. Оценка текущего состояния транспортной отрасли, стр. 5).	
2.	Показатели развития соответствующей сферы социально-экономического развития по одному или нескольким вариантам прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период (п. 4, пп. «б»)		В тексте Стратегии <u>показатели развития транспортного комплекса</u> Российской Федерации <u>не приводятся</u> (в разделе III и Приложении № 1 указаны только целевые показатели реализации Стратегии).
3.	Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного и муниципального управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, способы их эффективного достижения и решения в соответствующей отрасли экономики и сфере государственного управления (п. 4, пп. «в»)		
3.1.		В связи с этим долгосрочными приоритетами государственной политики в сфере транспорта являются: <...> гарантированное нормативное содержание транспортной инфраструктуры как обязательное условие социально-экономического развития страны (Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 7).	Данный тезис – безусловно, справедлив. Однако для обоснования планируемых мероприятий (проектов) в тексте Стратегии и (или) в пояснительной записке необходимо отразить <u>фактические значения</u> ключевых показателей, характеризующих текущее состояние транспортной инфраструктуры в стране, и их <u>нормативные значения</u> , включая сравнение (сопоставление) с уровнем ведущих иностранных государств.
3.2.		Единая опорная сеть включает в себя опорную сеть автомобильных дорог общего пользования , сеть железных дорог общего пользования, инфраструктуру железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта , опорную сеть узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров и пункты пропуска через	В тексте Стратегии вводится новое понятие « <u>единая опорная сеть</u> », отсутствующее в Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 г. № 207-р (действует в ред. от 31.08.2019 г.). Не указано, что понимается

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		государственную границу Российской Федерации, обеспечивающие устойчивые транспортные связи столицы Российской Федерации, административных центров субъектов Российской Федерации, перспективных центров экономического роста и геостратегических территорий (Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 8).	под « <u>опорной сетью автомобильных дорог общего пользования</u> », какая именно <u>инфраструктура железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта</u> относится к единой опорной сети.
3.3.		Устойчивое транспортное сообщение, развитие <u>современных</u> высокоскоростных видов транспорта и транспортных систем, обеспечивающих экономическую и социальную связанность территории страны, положительным образом влияют на деловую активность в обществе, на качество жизни и мобильность населения, формируют комфортную среду жизнедеятельности и улучшают экологическую ситуацию (Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 8).	Не указано, что понимается под « <u>современными высокоскоростными видами транспорта и транспортными системами</u> ».
3.4.		<i>Цель 1 - обеспечение связанности территорий Российской Федерации</i> Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора, обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также по улучшению жилищных условий путем реализации крупных ключевых проектов, решения задач и достижения следующих целевых показателей: в сфере дорожного хозяйства:	<u>Обоснование проектов</u> , предлагаемых к включению в Стратегию, и <u>планируемых показателей</u> в тексте Стратегии <u>не приводится</u> . Не указаны <u>фактические значения</u> данных показателей, достигнутые на текущий момент, включая их относительные (процентные) величины, что затрудняет оценку <u>адекватности плановых значений</u> . Не указано, что понимается под « <u>индексом качества транспортной инфраструктуры</u> ».

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p><...></p> <p>строительство и реконструкция 3490,8 км автомобильных дорог федерального значения к 2024 году и 10000 км – к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>строительство и реконструкция 33 автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального и регионального значения для обеспечения круглогодичной транспортной связи к 2024 году и 90 мостов - к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>доведение доли дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, до 85 процентов к 2024 году с удержанием этого показателя на уровне 85 процентов к 2035 году при планируемом увеличении площади земель населенных пунктов и земель застройки (с учетом осуществления различных стадий ремонтных работ на оставшихся 15 процентах дорожной сети);</p> <p>реконструкция, капитальный ремонт и ремонт 100 тыс. пог. метров искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии, к 2024 году и 193 тыс. пог. метров - к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>доведение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 50,9 процента к 2024 году и до 85 процентов - к 2035 году;</p> <p>в сфере железнодорожного транспорта:</p> <p>доведение суммарной провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 182 млн. тонн к концу 2024 года и до 305 млн. тонн - к 2035 году;</p>	

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<...> снижение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, до 2 тыс. км к 2024 году и ликвидация таких мест к 2035 году ; в сфере воздушного транспорта: реконструкция объектов аэропортовых комплексов (в том числе на территории Дальневосточного федерального округа): 68 объектов – к 2024 году и 149 объектов – к 2035 году ; общетранспортного характера: увеличение индекса качества транспортной инфраструктуры (к уровню 2018 года) на 15,5 процента к 2024 году и на 43 процента - к 2035 году (Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 9-10).	
3.5.		Цель 2 - обеспечение экономически эффективных перевозок грузов Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора и обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также ускоренному технологическому развитию путем решения задач и достижения следующих показателей: в сфере дорожного хозяйства: доведение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, до 9,1 процента к 2024 году и до 6 процентов - к 2035 году ;	См. замечания к п. 3.4. В показателе «доведение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки» слово «доведение» предлагается заменить на слово « <u>снижение</u> ». Не указано, что понимается под « <u>новой тарифной системой</u> », планируемой к введению с целью стимулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом. Обоснованность включения в число показателей реализации Стратегии <u>места Российской Федерации</u> рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) вызывает сомнения.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>строительство 14 обходов крупных городов на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения к 2024 году и 25 обходов – к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>ввод в эксплуатацию после строительства 170 путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения к 2024 году и 485 путепроводов - к 2035 году (нарастающим итогом); в сфере железнодорожного транспорта:</p> <p>формирование базовой модели новой тарифной системы, стимулирующей перевозку грузов железнодорожным транспортом, с вводом в действие с 2026 года при сохранении до 2025 года в отношении всех участников транспортного рынка принципов долгосрочного тарифообразования, предусмотренных распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р;</p> <p>доведение средней скорости доставки грузовых отправок в груженных вагонах на железнодорожном транспорте до 417 км в сутки к 2024 году и до 435 км в сутки - к 2035 году, в том числе за счет применения различных способов перевозки грузов (контейнерный, контрейлерный, почтово-багажный);</p> <p>расширение на 3940 км сети электрифицированных линий для сокращения эксплуатационных расходов на перспективу до 2035 года;</p> <p>в сфере внутреннего водного транспорта:</p> <p>увеличение количества судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности, на 65 единиц к 2024 году и на 75 единиц -</p>	

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов (нарастающим итогом от общей протяженности внутренних водных путей): 52 процента - к 2024 году, 53 процента – к 2030 году и 55 процентов - к 2035 году;</p> <p>увеличение протяженности водных путей со светоотражающей и освещаемой обстановкой (от общей протяженности внутренних водных путей) до 40 процентов к 2024 году и до 50 процентов - к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>общетранспортного характера:</p> <p>доведение суммарной мощности опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров до 51,6 млн. тонн в 2024 году и до 165 млн. тонн - к 2035 году;</p> <p><...></p> <p>повышение места Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) до 50-го места к 2024 году и до 30-го места - к 2035 году;</p> <p><...></p> <p>(Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 11-12).</p>	
3.6.		<p>Цель 3 - обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения</p> <p>Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития Российской Федерации по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а</p>	См. замечания к п. 3.4.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации путем решения задач и достижения следующих показателей:</p> <p>в сфере воздушного транспорта:</p> <p>увеличение авиационной подвижности населения до 0,95 полета на 1 человека в год к 2024 году и до 1,55 полета на 1 человека в год - к 2035 году;</p> <p>увеличение доли межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов до 51,35 процента к 2024 году и до 54,25 процента - к 2035 году;</p> <p>общетранспортного характера:</p> <p>увеличение транспортной подвижности населения до 9,5 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год к 2024 году и до 11,9 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год - к 2035 году;</p> <p>увеличение транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования до 4,7 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год к 2024 году и до 6 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год - к 2035 году;</p> <p>снижение индекса ценовой доступности услуг пассажирского транспорта (к уровню 2017 года) до 99,3 процента к 2024 году и до 98,8 процента – к 2035 году;</p> <p><...></p> <p>(Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 13-14).</p>	

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
3.7.		<p>Цель 4 - встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры</p> <p>Достижение указанной цели Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по вхождению Российской Федерации в число 5 крупнейших экономик мира и обеспечению темпов экономического роста выше мировых, созданию в базовых отраслях экономики высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора, обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий, а также по ускоренному технологическому развитию путем решения задач и достижения следующих показателей:</p> <p>в сфере железнодорожного транспорта:</p> <p>доведение провозной способности железнодорожных подходов к морским портам в Северо-Западном бассейне до 145,6 млн. тонн к концу 2024 года и до 230 млн. тонн - к 2035 году, в Азово-Черноморском бассейне – до 125,1 млн. тонн к концу 2024 года и до 170 млн. тонн к 2035 году, в Дальневосточном бассейне - до 182 млн. тонн 2024 году и до 305 млн. тонн к 2035 году;</p> <p>обеспечение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении Запад - Восток не более 7 суток к 2024 году и не более 6,5 - 6,8 суток - к 2035 году, на направлении Север - Юг - не более 2,1 суток к 2024 году и не более 1,9-2 суток к 2035 году;</p> <p>доведение средней скорости контейнерных перевозок в транзитном сообщении до 1319 км в сутки к 2024 году и до 1600 км в сутки - к 2035 году;</p> <p>увеличение объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом в 4 раза к 2024 году и в 6,9 раза - к 2035 году;</p> <p>в сфере морского транспорта:</p>	<p>См. замечания к п. 3.4.</p> <p>Не указано, что понимается под «<u>приоритетными пунктами</u>» пропуска через государственную границу.</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>доведение объема производственной мощности морских портов до 1300 млн. тонн к 2024 году, до 1450 млн. тонн - к 2030 году и до 1600 млн. тонн - к 2035 году;</p> <p>доведение объемов перевалки грузов морскими портами до 927,8 млн. тонн в год к 2024 году и до 1309,9 млн. тонн в год - к 2035 году;</p> <p><...></p> <p>доведение доли внешнеторговых перевозок грузов судами под российским флагом до 4 процентов к 2024 году и до 16 процентов - к 2035 году;</p> <p>общетранспортного характера:</p> <p><...></p> <p>ввод в эксплуатацию после завершения строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации: не менее 40 пунктов пропуска - к 2024 году и не менее 60 пунктов пропуска - к 2035 году (нарастающим итогом);</p> <p>ликвидация ограничений пропускной способности в отношении приоритетных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации по объему оборота грузов, транспортных средств и лиц к 2035 году;</p> <p><...></p> <p>(Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 14-16).</p>	
3.8.		<p>Цель 5 - повышение уровня безопасности транспортной системы</p> <p>Достижение указанной цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, достичь безопасного уровня функционирования</p>	<p>Не указано, какой <u>уровень безопасности</u> в настоящее время обеспечивается при функционировании инфраструктурных объектов транспорта, и как он соответствует международным и национальным требованиям.</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		инфраструктурных объектов транспорта, соответствующего международным и национальным требованиям, повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, достичь необходимого уровня мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), запасов государственного и мобилизационного резервов (Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 16).	
3.9.		<p>Указанная цель Стратегии обеспечивает достижение национальных целей развития по ускоренному внедрению цифровых технологий в экономике и социальной сфере, а также ускоренному технологическому развитию, увеличению количества организаций, осуществляющих технологические инновации, путем решения задач и достижения следующих показателей:</p> <p>сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети до 50 процентов к 2024 году, ликвидация всех мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети к 2035 году;</p> <p>сокращение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения до 4 человек к 2024 году и стремление к нулевому уровню смертности к 2035 году;</p> <p>обустройство 100 процентов автомобильных дорог федерального значения с 4 и более полосами движения ограждениями барьерного типа для разделения</p>	<p>См. замечания к п. 3.4.</p> <p>Не указано, что понимается под «местами концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасными участками)» на дорожной сети.</p> <p>В показателе «количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения» формулировка «стремление к нулевому уровню смертности к 2035 году» представляется недостаточно конкретной и обоснованной, особенно с учетом текущего уровня смертности (аварийности) и запланированных в Стратегии мероприятий (проектов).</p> <p>Включение показателя «количество совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса» представляется недостаточно обоснованным, как с моральной точки зрения, так и с точки зрения возможностей оказания управляющего воздействия; слово «штуки» предлагается заменить на слово «единицы».</p> <p>В тексте Стратегии или в пояснительной записке необходимо указать, по какой методологии</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>транспортных потоков к 2024 году с удержанием данного показателя на уровне 100 процентов к 2035 году;</p> <p>обустройство 100 процентов участков автомобильных дорог федерального значения, проходящих через населенные пункты, электрическим освещением до 2024 года;</p> <p>обустройство 100 процентов участков автомобильных дорог I и II категорий и пешеходных переходов в одном уровне электрическим освещением к 2035 году;</p> <p>повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера до 22 процентов в 2024 году, до 63 процентов - в 2035 году;</p> <p>развитие интегрированной системы надзора и контроля безопасности на транспорте, повышение уровня оснащенности надзорного органа техническими средствами до 95 процентов к 2025 году и до 100 процентов - к 2030 году;</p> <p>повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства до 66,9 процента к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);</p> <p>повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры (гидроузлов), соответствующих требованиям по обеспечению транспортной безопасности, до 87,7 процента к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения</p>	<p>планируется рассчитывать (учитывать, определять) <u>объемы выбросов углекислого газа от передвижных источников</u> для соответствующих видов транспорта</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);</p> <p>повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности до 84 процентов к 2024 году и до 90 процентов - к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период до 2035 года);</p> <p>снижение среднего количества совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса до 22,5 штуки к 2024 году и до 17,5 штуки - к 2035 году;</p> <p>снижение объемов выбросов углекислого газа от передвижных источников на 1 приведенный тонно-километр (к уровню 2018 года) до 98,8 процента к 2024 году и до 93,7 процента - к 2035 году</p> <p>(Раздел III. Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного управления в сфере транспорта, стр. 17-18).</p>	
3.10.		<p>1. Прогноз развития в сфере дорожного хозяйства</p> <p>Ключевыми ориентирами развития в сфере дорожного хозяйства станут:</p> <p>создание сети автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь между центрами экономического роста и по направлениям международных транспортных коридоров;</p> <p>реализация механизмов предоставления комплексной «инфраструктурной» услуги пользователю на сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог:</p>	<p>Положение (ориентир) о создании сети автомагистралей и скоростных дорог после слова «создание» предлагается дополнить словами «и развитие».</p> <p>Введение «<u>комплексной инфраструктурной услуги</u>» пользователям автомагистралей и скоростных автомобильных дорог представляется недостаточно обоснованным (см. ниже в данном пункте, а также в пп. 3.42, 3.45).</p> <p>Не указано, что понимается под «<u>системой планирования дорожной деятельности, основанной</u></p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>обеспечение безопасности, сокращение времени в пути, информирование пользователей, поддержка со стороны службы аварийных комиссаров, управление инцидентами, придорожный сервис международного качества, покрытие сотовой связью,</p> <p><...></p> <p>создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог;</p> <p>совершенствование ценообразования, переход к установлению расценок, стимулирующих подрядчиков к снижению себестоимости дорожных работ (в том числе за счет внедрения инноваций);</p> <p>формирование системы постоянно действующего мониторинга освоения инноваций в дорожном хозяйстве, стимулирование внедрения прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов;</p> <p>совершенствование системы диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;</p> <p><...></p> <p>разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием системы ГЛОНАСС;</p> <p>внедрение интеллектуальных транспортных систем, современных технологий организации дорожного движения и управления им, систем мониторинга метеорологической информации для повышения безопасности дорожного движения;</p> <p>стремление к достижению нулевого уровня смертности</p>	<p><u>на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог</u> и каким образом данную систему планируется использовать.</p> <p>Не указано, в каком направлении планируется осуществлять <u>совершенствование ценообразования</u> и каким образом предполагается осуществить <u>переход к установлению расценок, стимулирующих подрядчиков к снижению себестоимости дорожных работ (в том числе за счет внедрения инноваций)</u>.</p> <p>Не указано, что понимается под <u>«системой мониторинга освоения инноваций в дорожном хозяйстве»</u> и каким образом планируется обеспечить <u>внедрение прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов</u>.</p> <p>Не указано, что понимается под <u>«системой диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог»</u> и каким образом данную систему планируется внедрить.</p> <p>Не указано, в каком состоянии находится разработка и внедрение <u>системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием системы ГЛОНАСС (с учетом ранее запланированных, в т.ч. в действующей Стратегии, мероприятий и проектов)</u>.</p> <p>Не указано, в каком состоянии находится разработка и внедрение <u>интеллектуальных транспортных систем, современных технологий организации дорожного движения и управления им, систем мониторинга метеорологической информации для повышения безопасности дорожного движения (с учетом ранее запланированных, в т.ч. в</u></p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		на автомобильных дорогах; <...> переход к механизму «пользователь платит» для автомобильных дорог. К 2025 году данный механизм будет реализован на автомобильных дорогах регионального значения. К 2035 году будет обеспечен переход к платности для всех категорий пользователей автодорог , включая дорожную сеть городских агломераций (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 18-20).	действующей Стратегии, мероприятий и проектов). Замечания к показателю <u>уровня смертности на автомобильных дорогах</u> – см. в пп. 1.1 и 3.9. Предлагаемый массовый переход к платности <u>пользования автомобильными дорогами</u> (механизм «пользователь платит») требует дополнительного обоснования, в т.ч. с учетом влияния на достижение запланированных темпов роста доходов населения, установленных Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»; существующих и планируемых механизмов финансирования строительства и содержания автодорог; сбалансированности и направлений дальнейшего развития налоговой системы.
3.11.		До 2025 года основные усилия в сфере развития дорожного хозяйства будут направлены на формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, ликвидацию дефицита пропускной способности существующих объектов автодорожной инфраструктуры, приведение сети автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 20).	Не указано <u>текущее состояние автомобильных дорог</u> и показатели их <u>соответствия нормативному состоянию</u> , а также уровню ведущих иностранных государств (см. также замечания к пп. 1.1, 3.1 и 3.4).
3.12.		В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: <...> реконструкция участков, ограничивающих пропускную способность , на сети автомобильных дорог федерального значения; <...>	Не указано, какие именно <u>участки или в каком количестве (объеме)</u> планируется реконструировать с целью снятия ограничений пропускной способности на сети автомобильных дорог федерального значения. Не указано, какие именно <u>автодорожные подходы и к каким морским портам</u> Азово- Черноморского, Каспийского, Балтийского и Дальневосточного

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		развитие автодорожных подходов к морским портам Азово- Черноморского, Каспийского, Балтийского и Дальневосточного бассейнов, а также бассейнов Западной и Восточной Арктики (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 20-21).	бассейнов, а также бассейнов Западной и Восточной Арктики планируется развивать в рамках реализации Стратегии.
3.13.		С 2025 года предусматривается ускорение темпов ввода новых объектов автодорожной инфраструктуры. Реализация мероприятий будет в первую очередь направлена на повышение скоростных параметров и дальнейшее сетевое развитие автомобильных дорог общего пользования. В этот период предусматривается: <...> обеспечение автодорожных подъездов к морским портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации; формирование круглогодичных автодорожных связей с удаленными регионами Арктической зоны Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока, в том числе для пионерного освоения территорий и ресурсов (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 21).	Не указано, какие именно <u>автодорожные подходы и к каким морским портам, крупным транспортным узлам и пунктам пропуска через государственную границу</u> планируется обеспечить в рамках реализации Стратегии. Не указано, какие именно <u>круглогодичные автодорожные связи с удаленными регионами Арктической зоны Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока, в том числе для пионерного освоения территорий и ресурсов,</u> планируется сформировать в рамках реализации Стратегии.
3.14.		С 2025 по 2035 годы в том числе планируется: эксплуатация к 2030 году на платной основе автомобильной дороги федерального значения М-1 «Беларусь» на всем ее протяжении; <...> (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли,	Обоснованность <u>перехода к эксплуатации автомобильной дороги федерального значения М-1 «Беларусь» на платной основе</u> вызывает сомнения, в т.ч. с учетом влияния на достижение запланированных темпов роста доходов населения, установленных Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		стр. 21).	целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»; а также положений Договора о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 г.
3.15.		В результате реализации дорожных проектов конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования будет преобразована из радиальной в сетевую , что создаст дополнительные резервы пропускной способности (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 22).	Обоснованность полного преобразования конфигурации сети автомобильных дорог общего пользования будет из радиальной в сетевую вызывает сомнения, в т.ч. с точки зрения стоимости содержания дополнительных резервов пропускной способности.
3.16.		Основную транспортную нагрузку примут на себя дороги, входящие в единую опорную сеть , ключевым элементом которой выступит целостная сеть скоростных автомобильных дорог и автомагистралей протяженностью более 16 тыс. км (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 22).	См. замечание к п. 3.2.
3.17.		<p>2. Прогноз развития в сфере железнодорожного транспорта</p> <p>Ключевыми ориентирами развития в сфере железнодорожного транспорта станут:</p> <p><...></p> <p>введение специализации железнодорожных линий под преимущественно грузовое и пассажирское движение, а также внедрение полигонных технологий организации перевозочного процесса;</p> <p><...></p> <p>цифровизация железных дорог;</p> <p><...></p> <p>переход к технологии цифровых двойников в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;</p>	<p>Предлагаемое направление (ориентир) «введение специализации железнодорожных линий <u>под преимущественно грузовое и пассажирское движение</u>, а также внедрение <u>полигонных технологий</u> организации перевозочного процесса» требует дополнительного обоснования.</p> <p>Направления (приоритеты) «цифровизация железных дорог» и «переход к технологии цифровых двойников в управлении объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» предлагается объединить в <u>одно направление (приоритет)</u>.</p> <p>Направление (ориентир) «сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры путем утверждения Правительством Российской</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p><...></p> <p>сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры путем утверждения Правительством Российской Федерации исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры;</p> <p><...></p> <p>совершенствование и гармонизация нормативной базы в целях создания условий для динамичного развития железнодорожного транспорта;</p> <p>модернизация материально-технической базы, в том числе обновление парка подвижного состава;</p> <p><...></p> <p>совершенствование тарифной политики в направлении повышения ее гибкости и формирования сквозных тарифных ставок;</p> <p><...></p> <p>обеспечение замены технических средств по достижении назначенного срока службы;</p> <p>установление назначенного срока службы узлов и деталей, непосредственно влияющих на безопасность движения на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе;</p> <p><...></p> <p>развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание «интеллектуальных» грузовых станций и «интеллектуальных» железнодорожных вокзалов;</p> <p>реализация программ ресурсосбережения и сокращение энергоемкости всех видов деятельности, переход к</p>	<p>Федерации исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры» требует дополнительного обоснования, в т.ч. с учетом требований безопасности строительства и функционирования объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>Направления (ориентиры) «совершенствование и гармонизация <u>нормативной базы</u> в целях создания условий для динамичного развития железнодорожного транспорта», «модернизация <u>материально-технической базы</u>, в том числе обновление парка подвижного состава», «обеспечение <u>замены технических средств</u> по достижении назначенного срока службы», «установление <u>назначенного срока службы</u> узлов и деталей, непосредственно влияющих на безопасность движения на объектах инфраструктуры и железнодорожном подвижном составе», «развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание <u>«интеллектуальных» грузовых станций и «интеллектуальных» железнодорожных вокзалов</u>», «реализация программ ресурсосбережения и сокращение энергоемкости всех видов деятельности, переход к использованию <u>альтернативных видов топлива</u>» требуют дополнительного обоснования и конкретизации.</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		использованию альтернативных видов топлива . (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 23-25).	
3.18.		Предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: реконструкция железнодорожных подходов к морским портам Российской Федерации , в том числе с электрификацией отдельных участков в первую очередь на Восточном полигоне сети; <...> электрификация участка Ртищево - Кочетовка (специализация под грузовое движение); сокращение времени хода до 16 часов в сообщении Москва - Адлер по существующему направлению Центр - Юг за счет организации скоростного пассажирского движения с электрификацией участка железной дороги Ожерелье - Узловая - Елец и его специализацией под пассажирское движение, а также строительство новой двухпутной линии Кривснковская - Сочи с ответвлением до ст. Лазаревская; <...> развитие железнодорожной инфраструктуры в крупных городах (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск); увеличение пассажиропотока в пригородном сообщении Центрального транспортного узла до 850 млн. пассажиров в 2024 году и до 1 млрд. пассажиров - к 2035 году; строительство новых железнодорожных линий Салехард - Надым, Курагино - Кызыл, Фсвральск - Огоджа, Якутск - Кангалассы, Правая Лена - Якутск, Нижний Бестях -	См. замечания к п. 3.4. Не указано, какие именно железнодорожные подходы и к каким портам, в том числе на Восточном полигоне , планируется реконструировать.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		Мома - Магадан, Могзон - Озерный горнообогатительный комбинат, Новая Чара - Апсатская, Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 25-26).	
3.19.		Для успешной реализации мероприятий и проектов, предусмотренных Стратегией, требуются запуск производства отечественных конструкций, технических средств и технологического оборудования, подвижного состава нового поколения (в том числе с облегченными высокопрочными композитными материалами кузова вагона и увеличением наработки локомотивов на отказ на 30 - 40 процентов), разработка двигателей нового поколения , использующих в том числе низкоуглеродные виды топлива, путевой, строительной и другой специализированной техники для указанных конструкций (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 26).	Не указаны <u>требования к типам локомотивов, вагонов и другого подвижного состава, их техническим, экономическим и эксплуатационным характеристикам, а также двигателей и других видов перспективной железнодорожной техники</u> (см. раздел 4 «Прогноз развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей»).
3.20.		3. Прогноз развития в сфере морского транспорта и морских портов С 2020 по 2024 годы продолжатся развитие морских портов всех морских бассейнов страны, строительство новых перегрузочных комплексов прежде всего в Балтийском, Дальневосточном и Арктическом бассейнах в связи увеличением объемов экспорта в зарубежные страны и освоением новых месторождений. В этот период предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: комплексное развитие Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала «Лавна»; увеличение мощности российских морских портов,	См. замечания к п. 3.4.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		входящих в состав транспортного узла «Восточный – Находка» ; ввод в эксплуатацию морского международного грузо-пассажирского района в г. Пионерский (Калининградская область) (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 27).	
3.21.		Важную роль в освоении Арктики будет играть развитие Северного морского пути с созданием транспортной инфраструктуры на северном побережье Российской Федерации. Для развития Северного морского пути предусматриваются строительство ледокольного флота нового поколения, работающего в том числе на сжиженном природном газе , а также гидрографических, лоцмейстерских и аварийно-спасательных судов ледового класса, реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота, продление срока эксплуатации ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, строительство терминала сниженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта, строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 27-28).	Не указано, по понимается под «ледокольным флотом нового поколения» . Планируемое строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности требует дополнительного обоснования, в т.ч. с учетом реализации ранее запланированных, в т.ч. в действующей Стратегии, мероприятий и проектов.
3.22.		В целях повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в крупных морских портах предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров , обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов с использованием средств цифровизации, спутниковой навигации и средств	Не указано, какие типы морских судов и других видов морской техники (кроме планируемых для развития Северного морского пути – см. в п. 3.21) необходимы, включая требования к их техническим, экономическим и эксплуатационным характеристикам (см. раздел 4 «Прогноз развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей»).

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		автоматического съема информации (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 28).	
3.23.		4. Прогноз развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей Ключевыми ориентирами развития в сфере внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей станут: увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой; <...> повышение качественных характеристик внутренних водных путей, реконструкция гидротехнических сооружений и приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии; существенное обновление транспортного и обслуживающего флота; <...> (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 29).	См. замечания к п. 3.4.
3.24.		До 2024 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы; реконструкция гидросооружений Беломорско-Балтийского канала; реконструкция Волго-Балтийского водного пути; реконструкция Волго-Донского судоходного канала; реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы;	См. замечания к п. 3.4.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		реконструкция гидротехнических сооружений и водных путей Азово-Донского, Волжского, Енисейского и Камского бассейнов (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 29).	
3.25.		<p>С 2025 по 2035 годы предусматривается повышение пропускной способности внутренних водных путей за счет:</p> <p>строительства второй ветки Волго-Донского канала; строительства II нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.</p> <p>За счет реализации указанных мероприятий планируются сокращение участков внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, не обеспечивающих эффективную работу транспортного флота, на 11,4 тыс. км и ликвидация таких участков к 2035 году, а также увеличение (прирост) транзитной гарантированной пропускной способности Единой глубоководной системы на 14,3 млн. тонн к 2024 году.</p> <p>Важная роль в транспортной системе южных регионов Российской Федерации принадлежит Волго-Донскому каналу, по которому осуществляются связи между портами Северо-Западного, Волжского и Донского речных бассейнов, а также обеспечивается непосредственный выход флота на международные судоходные пути Азово-Черноморского и Каспийского морских бассейнов.</p> <p>Увеличение грузопотоков по Волго-Донскому каналу периодически приводит к его перегрузке и многочасовым задержкам судов. Для решения этой проблемы предусматривается строительство второй ветки Волго-Донского канала, которая позволит увеличить его пропускную способность до 30 - 35 млн. тонн в год.</p>	См. замечания к п. 3.4.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		(Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 29-30).	
3.26.		Сокращению расходной части для судоходной компании будет способствовать такая мера, как субсидирование пассажирских перевозок внутренним водным транспортом , что, в свою очередь, будет способствовать снижению стоимости перевозок внутренним водным транспортом и увеличению пассажиропотока (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31).	Обоснование необходимости введения <u>субсидирования пассажирских перевозок внутренним водным транспортом</u> , включая параметры необходимого бюджетного финансирования и влияние на развитие рынка речных авиаперевозок, не представлено.
3.27.		5. Прогноз развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки Ключевым ориентиром развития в сфере воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры, включая региональные и местные авиаперевозки, станет обеспечение транспортной доступности, в первую очередь в удаленных и труднодоступных регионах (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31).	Обоснование необходимости <u>первоочередного обеспечения транспортной доступности в удаленных и труднодоступных регионах</u> , в т.ч. по сравнению с обеспечением транспортной доступности в других регионах страны, включая основные <u>финансово-экономические параметры</u> , не представлено. См. также замечания к п. 3.4.
3.28.		До 2025 года основным приоритетом в секторе аэропортовой деятельности является проведение реконструкции инфраструктуры 68 региональных аэропортов, 40 из которых расположены на территории Дальневосточного федерального округа . В частности, предусмотрена реализация следующих крупных проектов: реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск); реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск); реконструкция и строительство аэропорта Грозный	См. замечания к п. 3.4.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		«Северный» (аэродромная инфраструктура); строительство аэропортового комплекса «Мирный» (г. Мирный, Республика Саха (Якутия)) ; реконструкция (восстановление) аэропорта Нерюнгри, Республика Саха (Якутия) ; реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ) (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31).	
3.29.		До 2025 года основным приоритетом в секторе развития региональных и местных авиаперевозок и построения маршрутной сети является обеспечение комплексного удовлетворения потребностей субъектов и населения Российской Федерации в доступных воздушных перевозках (в первую очередь в труднодоступные населенные пункты) при долгосрочном планировании государственной поддержки (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31).	См. замечание к п. 3.27.
3.30.		Маршрутная сеть воздушных перевозок формируется на основе пассажирского спроса и заявок субъектов Российской Федерации на принципах обеспечения доступности удаленных населенных пунктов, прибыльности воздушных перевозок , долгосрочной государственной поддержки маршрутов, перевозки по которым не обеспечивают прибыльность, и с учетом наличия альтернативных видов транспорта, в первую очередь железнодорожного (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31-32).	Не указано о необходимости <u>развития конкуренции</u> при осуществлении перевозок по субсидируемым маршрутам и совершенствования механизмов <u>частно-государственного партнерства</u> .
3.31.		До 2025 года основными приоритетами в секторе региональных авиаперевозок являются: государственная поддержка посредством	Не указано, в каком документе планируемая к развитию <u>хабовая сеть аэропортов и авиаперевозок</u> , увязанная с параметрами Стратегии

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>субсидирования региональных авиаперевозок (с использованием федерального бюджета и софинансирования с участием региональных бюджетов) для развития многоуровневой хабовой сети аэропортов и авиаперевозок, взаимоувязанной с параметрами Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, и обеспечения транспортной доступности северных, северо-восточных и удаленных территорий;</p> <p>оптимизация использования бюджетных средств в программах субсидирования в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» и постановления Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» на основе сближения их механизмов, когда субсидируемые на порейсовой основе региональные маршруты по мере роста объемов авиаперевозок поэтапно переводят на субсидирование по количеству перевезенных пассажиров</p> <p>(Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 31-32).</p>	<p>пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, установлена.</p> <p>Результаты анализа эффективности применяемых в настоящее время <u>механизмов субсидирования авиационных перевозок</u> и обоснование необходимости их изменения в Стратегии не представлено.</p>
3.32.		До 2025 года основным приоритетом в секторе местных авиаперевозок является разработка критериев, на основе	Целесообразным также представляется разработка аналогичных критериев для регионов <u>Сибирского и</u>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>которых осуществляется поддержка развития местных авиаперевозок в регионах Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны Российской Федерации (районов Крайнего Севера и приравненных к ним) с использованием предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях обеспечения доступности местных воздушных перевозок населению (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 33).</p>	<p><u>Северо-Западного федеральных округов.</u></p>
3.33.		<p>Критерии транспортной доступности должны формироваться с учетом исключения конкуренции субсидирования различных видов транспорта дифференцированно по регионам на основе исследования населенных пунктов с численностью постоянного населения выше порогового значения (порог устанавливается регионом с учетом его специфики) в целях выявления наличия всесезонной доступности наземным транспортом до ближайшего действующего аэропорта в течение времени, не превышающего порогового значения (порог также устанавливается регионом в часах с учетом его специфики; Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 33).</p>	<p>Механизмы и критерии <u>исключения конкуренции субсидирования различных видов транспорта</u> не представлены.</p>
3.34.		<p>По результатам исследования выявляются и обосновываются (с учетом специфики регионов) требования к частоте авиасвязи населенных пунктов с административными центрами регионов, а в населенных пунктах, не обеспеченных необходимым уровнем транспортной доступности, планируется развитие местных дорог или строительство посадочных площадок (местных аэропортов) в рамках программ развития местного авиасообщения субъектов Российской Федерации (Раздел IV. Прогноз развития транспортной</p>	<p>Не указаны <u>экономические критерии</u> принятия решений при планировании развития местных дорог и (или) строительстве (развитии) посадочных площадок (местных аэропортов).</p> <p>Не указаны требования к разработке и согласованию <u>программ развития местного авиасообщения субъектов Российской Федерации</u></p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		отрасли, стр. 33).	
3.35.		Решение проблемы дефицита авиационных кадров на региональных и местных воздушных линиях требует закупки и аренды самолетов и вертолетов для обеспечения требуемых норм налета выпускниками образовательных организаций гражданской авиации , а также привлечения воздушных судов и инструкторского состава эксплуатантов воздушного транспорта образовательными организациями для проведения лётной подготовки (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 33).	<u>Механизмы использования воздушных судов и взаимодействия образовательных организаций с эксплуатантами воздушного транспорта</u> для проведения лётной подготовки студентов не указаны. Не упоминается необходимость развития <u>частных учебных центров</u> для увеличения количества и повышения доступности подготовки авиационных специалистов.
3.36.		До 2035 года предусматривается реализация следующих мероприятий и проектов: продолжение реконструкции аэропортовой инфраструктуры и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов , минуя Московский авиаузел; внедрение на воздушном транспорте нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях ; внедрение систем обнаружения и ухода от столкновений беспилотных воздушных судов , создание инфраструктуры линии контроля и управления, внедрение системы организации движения беспилотных воздушных судов ; внедрение и развитие автоматизированной системы контроля использования воздушного пространства на базе цифровых технологий авиационного наблюдения ; переход Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на цифровые	См. замечания к п. 3.4. Не указаны механизмы расширения сети межрегиональных <u>регулярных пассажирских авиационных маршрутов</u> , минуя <u>Московский авиаузел</u> . Не указано, что понимается под « <u>новым поколением бортовых систем безопасности</u> » и « <u>новыми средствами обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях</u> ». Не указано, что мешает внедрению <u>систем обнаружения и ухода от столкновений беспилотных воздушных судов</u> , <u>инфраструктуры линии контроля и управления</u> , <u>системы организации движения беспилотных воздушных судов</u> , <u>автоматизированной системы контроля использования воздушного пространства на базе цифровых технологий авиационного наблюдения</u> , <u>цифровых технологий в Единой системе организации воздушного движения</u> , <u>технологий и инфраструктуры интеграции беспилотных воздушных судов в совместное с пилотируемыми воздушными судами воздушное</u>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>технологии с обеспечением полетов в верхнем и нижнем воздушном пространстве Российской Федерации;</p> <p>обновление существующего парка авиакомпаний воздушными судами преимущественно российского производства и разработка нового поколения перспективных воздушных судов;</p> <p>гармонизация законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации;</p> <p>совершенствование системы топливообеспечения полетов гражданской авиации;</p> <p>создание опорной информационно-телекоммуникационной и радиотехнической инфраструктуры обеспечения полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов на базе многопозиционных систем и мультисервисных технологий;</p> <p>разработка, внедрение и дальнейшее развитие технологий и инфраструктуры интеграции беспилотных воздушных судов в совместное с пилотируемыми воздушными судами воздушное пространство</p> <p>(Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 34).</p>	<p><u>пространство</u> в настоящее время.</p> <p>Не указаны <u>финансово-экономические параметры (стоимость)</u> перехода Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на цифровые технологии с обеспечением полетов в верхнем и нижнем воздушном пространстве.</p> <p>Не указаны требования <u>к типам, техническим, экономическим и эксплуатационным характеристикам необходимых воздушных судов</u>.</p> <p>Не указаны механизмы формирования <u>законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники</u>, обеспечивающие соответствие стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации и <u>продвижение российской авиационной техники на зарубежные рынки</u>.</p> <p>Не указано, в чем именно необходимо совершенствование <u>системы топливообеспечения</u> в области гражданской авиации.</p> <p>Обоснование создания <u>опорной информационно-телекоммуникационной и радиотехнической инфраструктуры обеспечения полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов на базе многопозиционных систем и мультисервисных технологий</u> в Стратегии не представлено.</p>
3.37.		<p>К 2035 году для реализации мероприятий Стратегии потребуется полное обеспечение воздушными судами отечественного производства нужд региональной и малой авиации, а также авиации общего назначения</p> <p>(Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 34).</p>	<p>Не указано, почему <u>только к 2035 году</u> потребуются полное обеспечение <u>воздушными судами отечественного производства</u> нужд региональной и малой авиации, а также авиации общего назначения.</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
3.38.		6. Прогноз развития в сфере автомобильного транспорта Для стимулирования обновления автопарка целесообразно принятие нормативного правового акта, устанавливающего срок эксплуатации автотранспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревшего и отработавшего нормативный срок службы подвижного состава, не обеспечивающего необходимую эксплуатационную надежность (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 35).	Экономическое обоснование необходимости и результаты анализа возможных последствий <u>ограничения срока эксплуатации автотранспортных средств</u> не представлены.
3.39.		Повышение безопасности и эффективности работы автомобильного транспорта будет обеспечено за счет совершенствования технологий перевозок, разработки технических решений по оптимизации требований по оснащению автомобильного транспорта бортовыми устройствами, обеспечивающими передачу информации в целях осуществления контроля (надзора) за безопасностью перевозок пассажиров и грузов, а также за счет внедрения автоматизированных систем мониторинга и управления перевозками грузов и пассажиров, включая технические средства и информационные технологии для выполнения следующих функций: планирование, маршрутизация и диспетчеризация перевозок; дистанционный мониторинг движения автотранспортных средств (позиционирование автотранспортных средств в процессе перевозки и контроль за их движением) (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 35-36).	Планируемое <u>оснащение автомобильного транспорта бортовыми устройствами передачи информации</u> требует дополнительного обоснования, в т.ч. с учетом реализации ранее запланированных, в т.ч. в рамках действующей Стратегии, мероприятий и проектов.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
3.40.		Для повышения экологичности автомобильных перевозок потребуются увеличение объемов производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии (компримированный природный газ и сжиженный природный газ, биотопливо, электроэнергия и др.), создание сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, криогенных автозаправочных станций для заправки автомобилей компримированным природным газом и сжиженным природным газом, сети станций для зарядки электротранспорта , а также разработка двигателей, работающих на водородных топливных элементах (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 36).	Результаты <u>анализа экономической эффективности</u> увеличения объемов производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии, не представлены.
3.41.		Для создания системы управления жизненным циклом автотранспортной техники потребуются введение маркировки и идентификации автотранспортных средств и их компонентов , отражающих их технический уровень, экономичность, экологичность, безопасность и надежность, а также создание межведомственной системы мониторинга технического уровня и безопасности автотранспортных средств на всем протяжении их жизненного цикла (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 36).	Финансово-экономическое обоснование <u>введения системы маркировки и идентификации автотранспортных средств и их компонентов</u> не представлено.
3.42.		7. Прогноз развития в сфере городского пассажирского транспорта, внеуличного транспорта, транспортных систем городских агломераций С учетом внедрения механизма «пользователь платит» , предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автомобильных дорог , включая дорожную сеть городских агломераций, возможен переход к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских	См. замечание к п. 3.10.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		агломерациях (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 38).	
3.43.		8. Прогноз развития в сфере обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации Ключевыми ориентирами в сфере обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации станут: приведение пунктов пропуска к нормативному состоянию в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и Евразийского экономического союза; <...> улучшение оснащенности пунктов пропуска, развитие информационно-технических средств государственных контрольных органов (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 40).	См. замечания к п. 3.4. Не указано, <u>об оснащенности какими средствами</u> пунктов пропуска через государственную границу и государственных контрольных органов идет речь.
3.44.		С учетом стадийности и значительной продолжительности по времени реализации проектов и мероприятий по созданию и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры для их успешной реализации в установленные Стратегией сроки необходимо как можно более раннее определение точных сроков и стоимости реализации , а также их закрепление в структуре государственной программы Российской Федерации по развитию транспортной системы . В отношении проектов и мероприятий с горизонтом планирования 2025 - 2035 годы необходимо не позднее 2022 года определить сроки и стоимость их реализации .	Обоснованность включения в текст <u>Стратегии данных положений</u> , причем именно в раздел «Прогноз развития в сфере обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации», вызывает сомнение.

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>В связи с этим для успешной реализации Стратегии необходимо разработать и утвердить не позднее 2023 года новую государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» до 2035 года (Раздел IV. Прогноз развития транспортной отрасли, стр. 40).</p>	
3.45.		<p>Стратегия предусматривает использование следующих основных механизмов, обеспечивающих ее реализацию: формирование и ведение транспортно-экономического баланса Российской Федерации как инструмента анализа текущего объема и структуры спроса отраслей экономики и населения на перевозки, а также прогнозирования объемов этих перевозок в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения синхронизации развития между видами транспорта, в первую очередь морского и железнодорожного;</p> <p>транспортное прогнозирование и планирование как механизмы формирования и отбора сбалансированного набора мероприятий по устранению «узких мест» и опережающему развитию единой опорной сети, маршрутов перевозок и парков транспортных средств, оптимально отвечающих прогнозируемому транспортно-экономическому балансу;</p> <p><...></p> <p>развитие механизма «пользователь платит» в обеспечении содержания транспортной инфраструктуры и регулировании ее использования перевозчиками и населением, в том числе для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным автотранспортом в крупных городах и городских агломерациях;</p>	<p>См. замечания к пп. 1, 3.10, 3.17.</p> <p>Не указано, что понимается под «экономически обоснованным и конкурентным тарифным регулированием» и каким образом планируется реализация данных механизмов, в т.ч. с учетом действующего законодательства.</p> <p>Не указано, что понимается под «равной межвидовой конкуренцией» для отдельных видов транспорта и каким образом планируется реализация данного положения (см. также замечания к пп. 1 и 3.33).</p> <p>Не указано, что понимается под «единой цифровой платформой» транспортного комплекса и каким образом планируется ее использование.</p> <p>Не указано, каким образом планируется обеспечить развитие общего рынка транспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества, БРИКС и какие конкретно шаги планируется реализовать.</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p><...></p> <p>реализация механизмов экономически обоснованного и конкурентного тарифного регулирования в сфере транспорта;</p> <p>создание условий для формирования равной межвидовой конкуренции для отдельных видов транспорта;</p> <p>мотивирование транспортных предприятий к обновлению парков транспортных средств, включая инновационный подвижной состав с улучшенными тяговыми и скоростными характеристиками, в том числе с использованием механизма лизинга и мер государственной поддержки;</p> <p><...></p> <p>цифровая трансформация транспортной отрасли, включая создание единой цифровой платформы транспортного комплекса на основе отечественных разработок как основы эффективного цифрового (электронного) взаимодействия органов власти, бизнеса и граждан, развитие информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, а также информационно-аналитической системы регулирования на транспорте;</p> <p><...></p> <p>развитие общего рынка транспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества, БРИКС и участие в работе других международных организаций в целях более тесной интеграции с международным транспортным пространством;</p> <p>сокращение процедур и исключение избыточных административных барьеров при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры</p>	

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>путем утверждения Правительством Российской Федерации <u>исчерпывающего перечня процедур в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры;</u> <...> (Раздел V. Основные механизмы реализации Стратегии, стр. 41-42).</p>	
3.46.		<p>Важным механизмом реализации Стратегии является обеспечение скоординированного и ускоренного строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры федерального значения. В целях реализации указанного механизма будет создана единая группа государственных заказчиков на базе государственных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству, обеспечивающая реализацию инфраструктурных проектов в сферах воздушного транспорта, железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства и обустройства пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.</p> <p>На базе подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации федерального автономного учреждения «Российский дорожный научно-исследовательский институт», имеющего опыт в проектировании, инженерном сопровождении и строительном контроле в сфере дорожного хозяйства, будет создан центр компетенций для всех отраслей транспортного строительства (Раздел V. Основные механизмы реализации Стратегии, стр. 43).</p>	<p>Обоснование необходимости и эффективности создания <u>единой группы государственных заказчиков</u> на базе государственных учреждений, подведомственных Федеральному дорожному агентству по реализации инфраструктурных проектов в сферах воздушного транспорта, железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства и обустройства пунктов пропуска через государственную границу, а также <u>центра компетенций для всех отраслей транспортного строительства на базе ФАУ «Российский дорожный научно-исследовательский институт»</u> в проекте Стратегии отсутствует.</p>
3.47.		<p>Важным механизмом реализации Стратегии является развитие системы транспортного образования, предусматривающее: совершенствование организационной структуры и структуры управления высшими учебными заведениями</p>	<p>В тексте Стратегии не упоминается о необходимости развития <u>частных (негосударственных) учебных центров</u> с целью повышения уровня квалификации российских специалистов. Обоснование необходимости создания</p>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		системы транспортного образования (далее - высшие учебные заведения), создание современных кампусов учебных заведений, модернизацию материально-технической базы высших учебных заведений, оптимизацию и развитие их имущественного комплекса, сохранение и развитие научных транспортных школ; <...> завершение к 2024 году создания многофункционального технологического кластера «Образцово» ; подготовку кадров в соответствии с трудовым балансом регионов и текущими и перспективными потребностями отрасли в кадрах всех уровней, дальнейшее укрепление системы взаимодействия высших учебных заведений с работодателями, реализацию и повышение эффективности дополнительного профессионального образования кадров транспортного комплекса; <...> (Раздел V. Основные механизмы реализации Стратегии, стр. 44-45).	многофункционального технологического кластера «Образцово» в тексте Стратегии отсутствует. См. также замечания к п. 3.4.
3.48.		3. Транспорт и промышленность Кроме того, мероприятия Стратегии требуют от отраслей промышленности Российской Федерации обеспечения транспортного комплекса новыми инновационными материалами, оборудованием и транспортными средствами, развития мощностей верфей для строительства морских и речных судов, создания современных и конкурентоспособных воздушных судов для обеспечения региональных воздушных перевозок , развития машиностроительных производств с приоритетной реализацией политики импортозамещения и локализации производств (Раздел VI. Транспорт для	Не указано о необходимости создания современных и конкурентоспособных воздушных судов <u>для магистральных воздушных перевозок, местных воздушных перевозок, авиации общего назначения.</u>

№ п/п	Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект, 14.08.2020 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		отраслей экономики, стр. 51).	
4.	Сроки и этапы проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «а»)		Установлено 2 основных этапа реализации мероприятий и проектов Стратегии – до 2024 года и до 2035 года.
5.	Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «б»)		В разделе VII указаны наиболее значимые результаты реализации Стратегии. Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных Стратегией, отсутствуют.
6.	План мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ Российской Федерации в соответствующей сфере или отрасли экономики (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «в»)		План мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ (необходимости внесения в них изменений и/или дополнений), отсутствует.