

ЕЭК



Аналитический доклад
*«Мониторинг качества
предоставляемых транспортных
услуг в соответствии с
индикаторами, определенными
Рекомендацией Евразийской
экономической комиссии от
03.12.2019 № 41»*

Москва
2020

Содержание

Введение.....	3
Основные показатели эффективности транспорта	4
I. Железнодорожный транспорт	8
II. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство	36
III. Воздушный транспорт	46
Заключение	54

Введение

Настоящий доклад подготовлен в соответствии с пунктом 11 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3.

Доклад основан на информации, полученной от уполномоченных органов в области транспорта государств – членов Евразийского экономического союза (далее соответственно – государства – члены, Союз, ЕАЭС), органов Содружества Независимых Государств и из официальных публикаций Евразийской экономической комиссии.

Целью доклада является мониторинг качества транспортных услуг, предоставляемых в государствах – членах в соответствии с индикаторами, определенными Рекомендацией Евразийской экономической комиссии от 03.12.2019 № 41 «О перечне индикаторов качества транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе».

Мониторинг основных показателей транспортной деятельности, а также индикаторов железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта осуществлен за период с 2014 по 2019 годы.

Основные показатели транспортной деятельности

Перевозки грузов (без трубопроводного, миллионов тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	8,5	9,4	18,9	26,3	27,4	12,9
Республика Беларусь	336,9	314,7	291,5	315,0	330,3	309,4
Республика Казахстан	3524,8	3519,1	3523,4	3713,3	3822,3	3 960,5
Кыргызская Республика	28,7	29,5	31,0	31,7	32,8	34,0
Российская Федерация	6928,3	6827,0	6866,1	6934,3	7095,3	7262,3
ЕАЭС	10827,2	10699,7	10730,9	11020,6	11308,1	11579,1

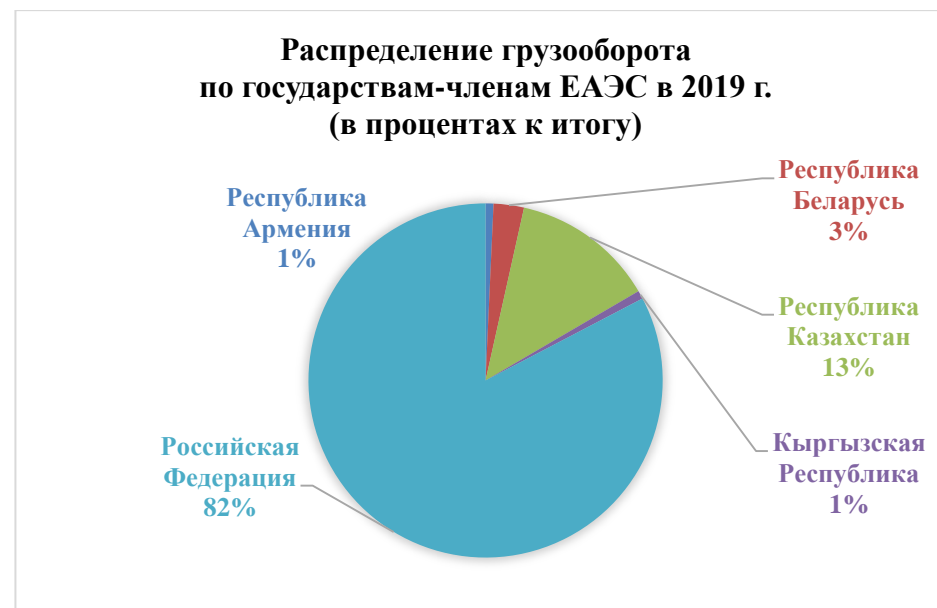
Объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без трубопроводного) в целом по ЕАЭС в 2019 году по сравнению с 2014 годом увеличился на 6,9 % и составил 11 579,1 млн. тонн (на 2,4% больше чем в 2018 году).



Грузооборот (без трубопроводного, млрд. ткм)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	1,5	1,1	1,3	1,4	1,6	1,9
Республика Беларусь	71,7	65,4	66,5	75,6	80,8	76,8
Республика Казахстан	438,9	430,9	404,1	434,4	470,2	472,6
Кыргызская Республика	2,4	2,4	2,3	2,5	2,6	2,7
Российская Федерация	2657,2	2664,6	2708,6	2872,9	2967,8	2987,4
ЕАЭС	3171,7	3164,4	3182,8	3386,8	3523	3541,4

В 2019 году грузооборот всех видов транспорта (без трубопроводного) в целом по ЕАЭС по сравнению с 2014 годом увеличился на 11,65% и составил 3541,4 млрд. ткм (на 0,5 % больше чем в 2018 году).



Объем перевозок пассажиров (млн. человек)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	204,4	187,4	184,9	178,7	162,3	194,0
Республика Беларусь	1410,9	1318,1	1291,4	1 270,5	1287,1	1969,5
Республика Казахстан	21218,6	21773,2	22268,5	22674,1	22943,3	23832,1
Кыргызская Республика	618,5	629,8	656,3	680,6	698,5	756,6
Российская Федерация	12767,2	12691,2	12498,8	12482,0	12240,8	11705,8
ЕАЭС	36219,5	36599,7	36900,0	37285,8	37331,9	38458,0

Объем перевозок пассажиров в целом по ЕАЭС в 2019 году по сравнению с 2014 годом увеличился на 6,1% и составил 38458 млн. человек (на 1,8% больше чем в 2018 году).



Пассажирооборот (млрд. пасс.-км)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	2,9	2,4	2,5	2,6	2,4	2,7
Республика Беларусь	21,0	19,9	20,2	20,8	21,7	27,2
Республика Казахстан	246,6	250,9	266,4	272,8	281,1	295,2
Кыргызская Республика	10,7	10,9	11,2	12,2	12,4	13,1
Российская Федерация	499,4	474,7	465,7	507,0	540,4	570,6
ЕАЭС	780,7	758,9	766,0	815,4	858,0	908,9

В 2019 году пассажирооборот в целом по ЕАЭС по сравнению с 2014 годом увеличился на 16,4% и составил 908,9 млрд. пасс.-км. (на 6,5 % больше чем в 2018 году).

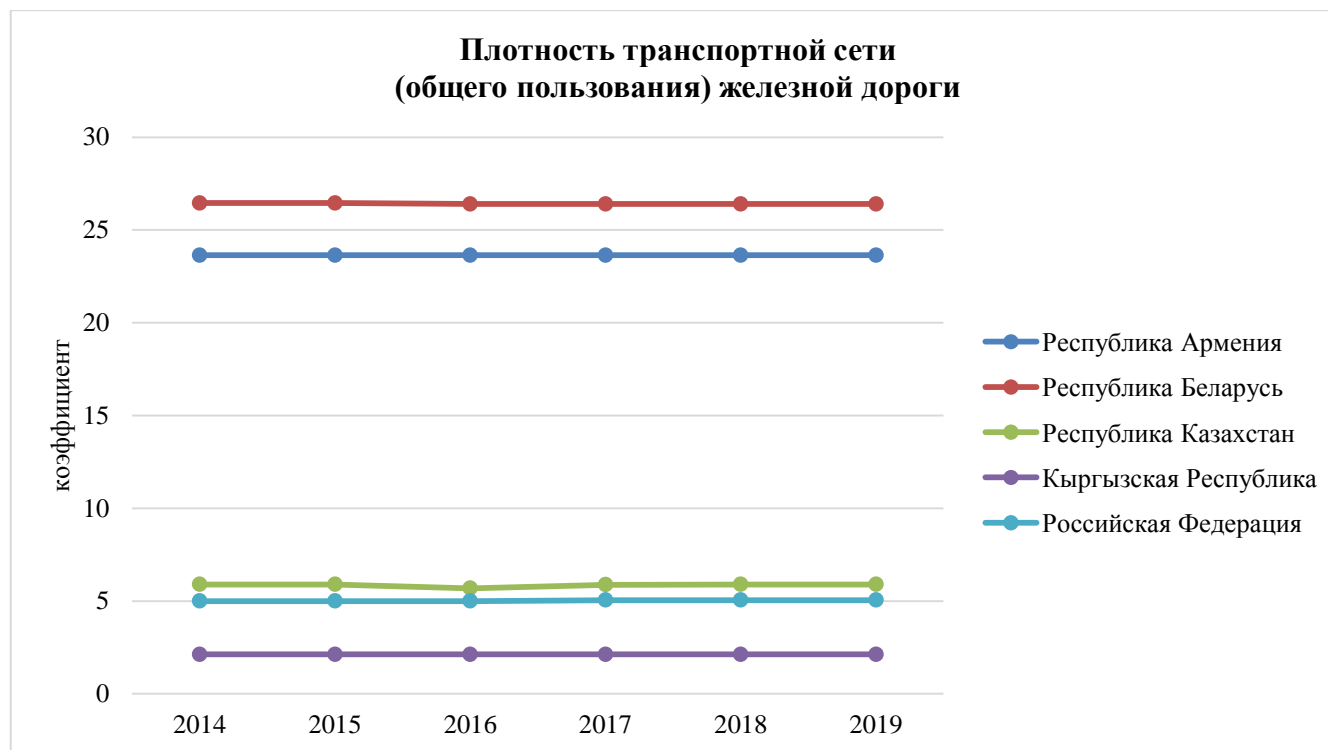


I. Железнодорожный транспорт

1. Плотность транспортной сети (общего пользования) железной дороги (км/1 000 км²)

В 2019 году в ЕАЭС плотность транспортной сети (общего пользования) железной дороги не изменилась по сравнению с 2014 году. Данный показатель самый высокий в Республике Беларусь – 26,4 км/1000км². В то же время он гораздо ниже среднего в сравнении со странами Европейского союза. Так, во Франции, Австрии, Польше и других он составляет 58 км/1000 км². Низкая плотность транспортной сети (общего пользования) железной дороги в Республике Казахстан и в Российской Федерации связана с большей площадью этих стран.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	23,64	23,64	23,64	23,64	23,64	23,64
Республика Беларусь	26,45	26,45	26,4	26,4	26,4	26,4
Республика Казахстан	5,89	5,89	5,69	5,88	5,89	5,89
Кыргызская Республика	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12
Российская Федерация	5	5	5	5,051	5,051	5,05



2. Транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте (пасс. км/ 1 чел. в год)

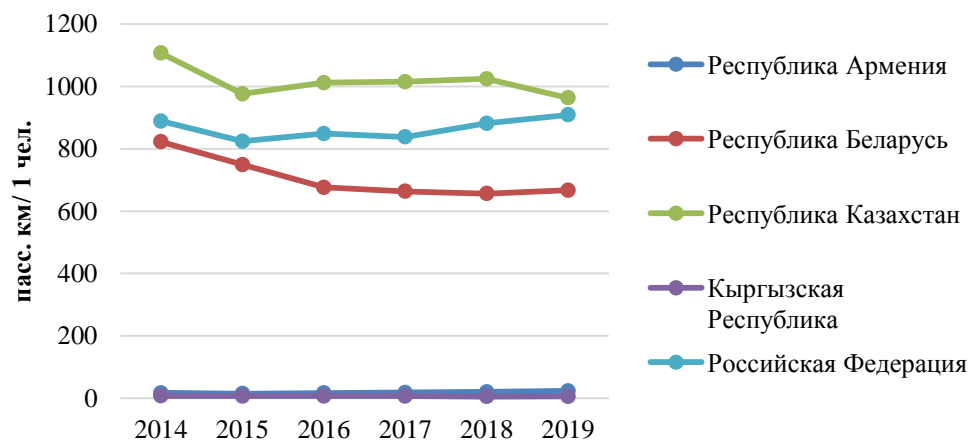
С 2014 по 2019 год транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте в целом в ЕАЭС увеличилась на 0,5% и составила 830 пасс. км/1 чел в год (на 2 % больше чем в 2018 г.).

При этом, в Республике Казахстан и Республике Беларусь данный показатель снижается.

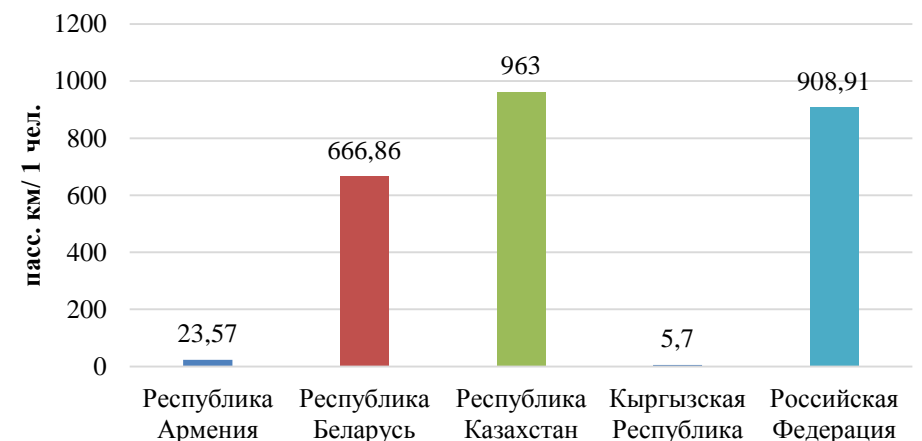
В целях увеличения транспортной мобильности населения принята Рекомендация Коллегии ЕЭК от 19.11.2019 № 36 «О повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок в международном сообщении государств – членов Евразийского экономического союза».

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	17,2	14,7	16,6	18,5	20,1	23,57
Республика Беларусь	822,26	749,35	676,22	663,23	655,97	666,86
Республика Казахстан	16425 1107 ¹	15561 976 ¹	16483 1012 ¹	15154 1015 ¹	14873 1024 ¹	- ² 963 ¹
Кыргызская Республика ¹	7,4	6,9	6,8	7	5,6	5,7
Российская Федерация	888,6	823,8	848,9	837,9	881,7	908,91
ЕАЭС ¹	825,7	792	785	777	812	830

Транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте с 2014-2019 гг.



Транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте в 2019 г.



¹ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

² Данные не представлены

3. Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей (км/1 000 чел.)

Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей, в том числе электрифицированных, в государствах-членах в период с 2014 по 2019 год не изменилась. Данный показатель самый высокий в Республике Казахстан. При этом электрификация железнодорожных линий достигает 100% в Республике Армения, что положительно сказывается на себестоимости перевозок в республике и её экологии.

Опыт строительства и эксплуатации скоростных и высокоскоростных магистралей в странах Европы и Азии свидетельствует о том, что реализация таких проектов создаёт основу динамичного роста экономики страны и повышают ее устойчивость, выступают катализатором развития отраслей промышленности, малого и среднего бизнеса, экономического подъема городов и регионов, повышает транспортную мобильность населения и транспортную доступность.

В настоящее время скоростные железнодорожные линии имеются только в Российской Федерации, но их протяжённость относительно не велика. Высокоскоростные железнодорожные линии в государствах – членах отсутствуют.

Учитывая большую территорию Союза, создание сети скоростных и высокоскоростных железных дорог создаст предпосылки для повышения транспортной мобильности населения в ЕАЭС. В этих целях Коллегия ЕЭК рекомендовала государствам – членам развивать высокоскоростное пассажирское движение с учетом наилучшего мирового опыта (Рекомендация Коллегией ЕЭК от 19.11.2019 № 36 «О повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок в международном сообщении государств – членов Евразийского экономического союза»).

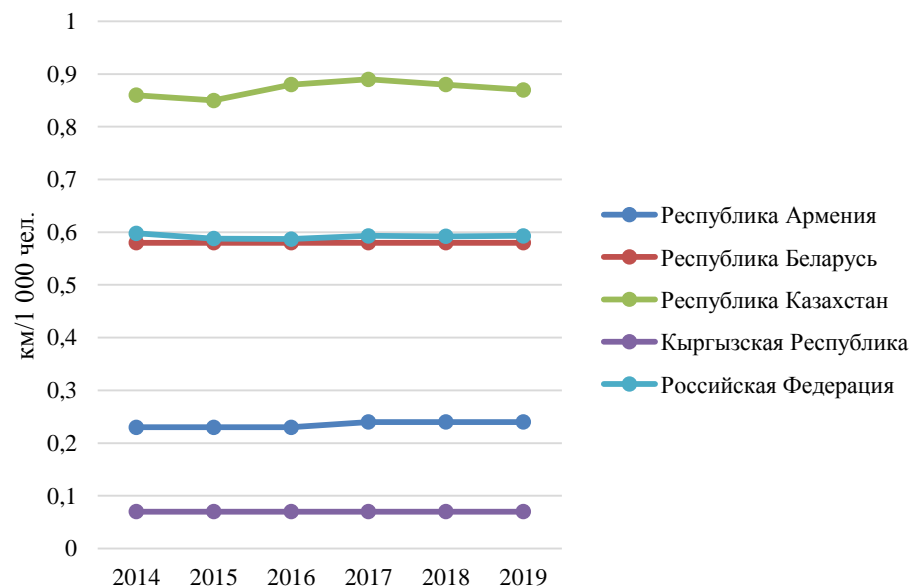
	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей,	0,23	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24
	в том числе:						
	электрифицированных линий	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
	скоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
	высокоскоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей,	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58
	в том числе:						
	электрифицированных линий	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13
	скоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
	высокоскоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	0,004 ¹
Республика Казахстан	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей (км),	14767,1 0,86 ²	14767,1 0,85 ²	15529,8 0,88 ²	16040,3 0,89 ²	16060,8 0,88 ²	16060,8 0,87 ²
	в том числе:						
	электрифицированных линий (км)	4216,4 0,25 ²	4216,4 0,24 ²	4217,0 0,24 ²	4217,0 0,24 ²	4237,5 0,23 ²	4237,5 0,23 ²
	скоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
	высокоскоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-

¹ Требуется уточнение данных

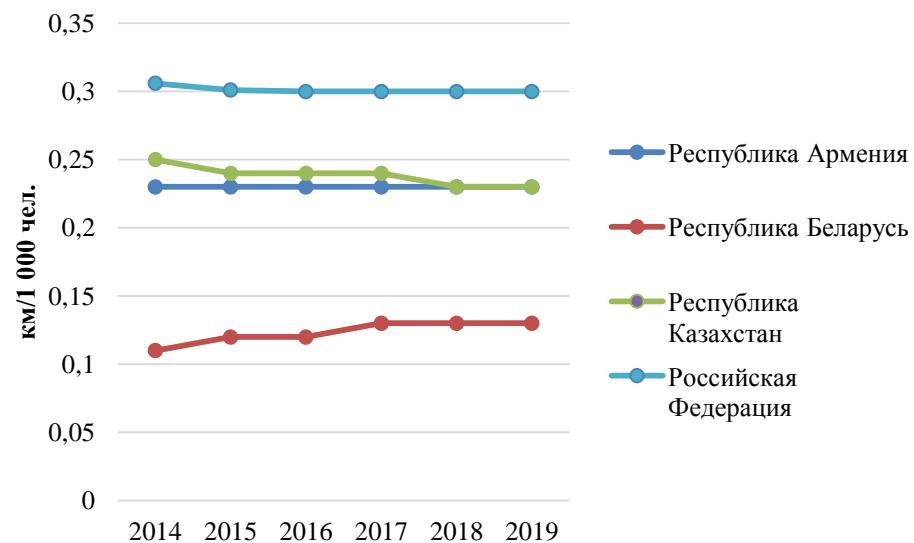
² Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Кыргызская Республика	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей,	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
	в том числе:						
	электрифицированных линий	-	-	-	-	-	-
	скоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
	высокоскоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	Удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей,	0,598	0,588	0,587	0,593	0,592	0,593
	в том числе:						
	электрифицированных линий	0,306	0,301	0,300	0,300	0,300	0,300
	скоростных железнодорожных линий	0,0045	0,0044	0,0044	0,0044	0,0044	0,004
	высокоскоростных железнодорожных линий	-	-	-	-	-	-

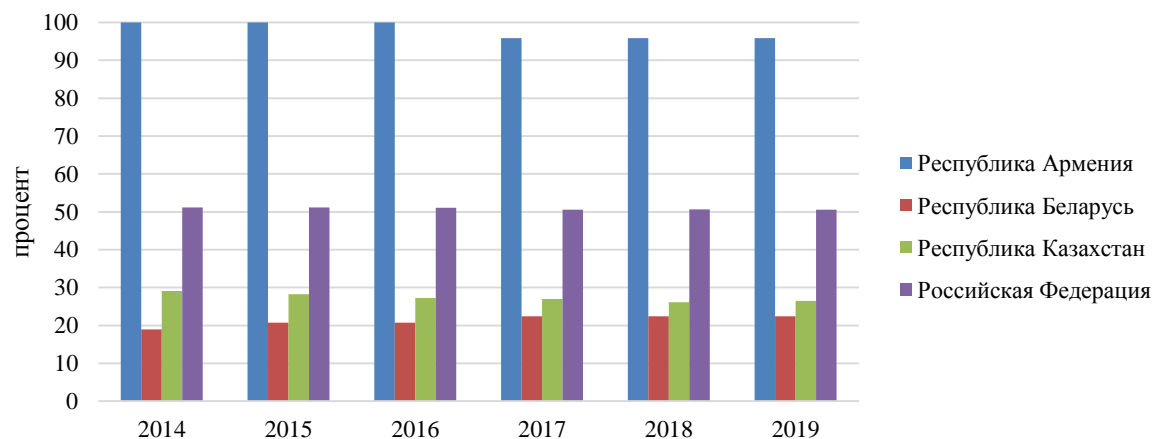
**Удельная эксплуатационная длина
железнодорожных путей с 2014 по 2019 гг.**



**Удельная эксплуатационная длина
электрифицированных железнодорожных
путей с 2014 по 2019 гг.**



**Доля электрифицированных железнодорожных линий
к эксплуатационной длине**



4. Количество пассажирских вагонов на начало года (единиц/1 000 чел.)

Уровень обеспеченности пассажирскими вагонами населения государств-членов ЕАЭС с 2014 по 2019 год не изменился и составляет у всех стран порядка 0,15 единиц/ 1000 чел. Анализируя данный показатель, можно говорить о его достаточности, так как транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте в целом по ЕАЭС изменилась незначительно (с 2014 по 2019 повысилась на 0,5%).

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Количество пассажирских вагонов на начало года – всего	0,013	0,013	0,013	0,013	0,013	0,014
	в том числе фирменных и комфортабельных (повышенного удобства (бизнес-класса)) вагонов	-	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	Количество пассажирских вагонов на начало года – всего,	0,17	0,16	0,15	0,14	0,13	0,13
	в том числе фирменных и комфортабельных (повышенного удобства (бизнес-класса)) вагонов	0,014	0,014	0,014	0,014	0,015	0,006
Республика Казахстан	Количество пассажирских вагонов на начало года – всего,	2503 0,15 ¹	2523 0,14 ¹	2547 0,14 ¹	2520 0,14 ¹	2412 0,13 ¹	2399 0,13 ¹
	в том числе фирменных и комфортабельных (повышенного удобства (бизнес-класса)) вагонов	159	168	155	140	124	114
Кыргызская Республика	Количество пассажирских вагонов на начало года – всего,	0,07	0,07	0,06	0,06	0,05	0,05
	в том числе фирменных и комфортабельных (повышенного удобства (бизнес-класса)) вагонов	-	-	-	-	-	-

¹ Показатель подсчитан с использованием официальных данных

Российская Федерация	Количество пассажирских вагонов на начало года – всего,	28402 ¹ 0,2	27167 ¹ 0,19	25493 ¹ 0,17	25112 ¹ 0,17	23111 ¹ 0,16	22171 ¹ 0,15
	в том числе фирменных и комфортабельных (повышенного удобства (бизнес-класса)) вагонов	1617	1600	1504	1472	1237	1110



¹ Единица измерения – ед.

5. Наличие грузовых вагонов, состоящих на начало года на пономерном учете в государствах – членах Евразийского экономического союза (единиц/1 000 ткм)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	0,0021	0,0025	0,0020	0,0019	0,0017	0,0015
Республика Беларусь ¹	0,23	0,24	0,22	0,21	0,21	0,22
Республика Казахстан ²	128221	128926	123293	124024	127705	131388
Кыргызская Республика ³	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	1231,6 ⁴ 0,004 ⁵	1155,7 ⁴ 0,004 ⁵	1071,6 ⁴ 0,004 ⁵	1077,5 ⁴ 0,004 ⁵	1112,8 ⁴ 0,004 ⁵	1104,26 ⁴

6. Локомотиво-километры в голове поезда в пассажирском движении (лок-км/1 000 пасс. км)

В 2019 году самая высокая интенсивность работы локомотивов в пассажирском движении установлена в Кыргызской Республике и Республике Беларусь. В остальных странах ЕАЭС этот показатель составляет порядка 2,5. При этом, в Республике Армения данный показатель снизился с 13,2 в 2014 году до 2,55 в 2019 году.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
--	------	------	------	------	------	------

¹ Расчет произведен с учетом вагонов рабочего парка

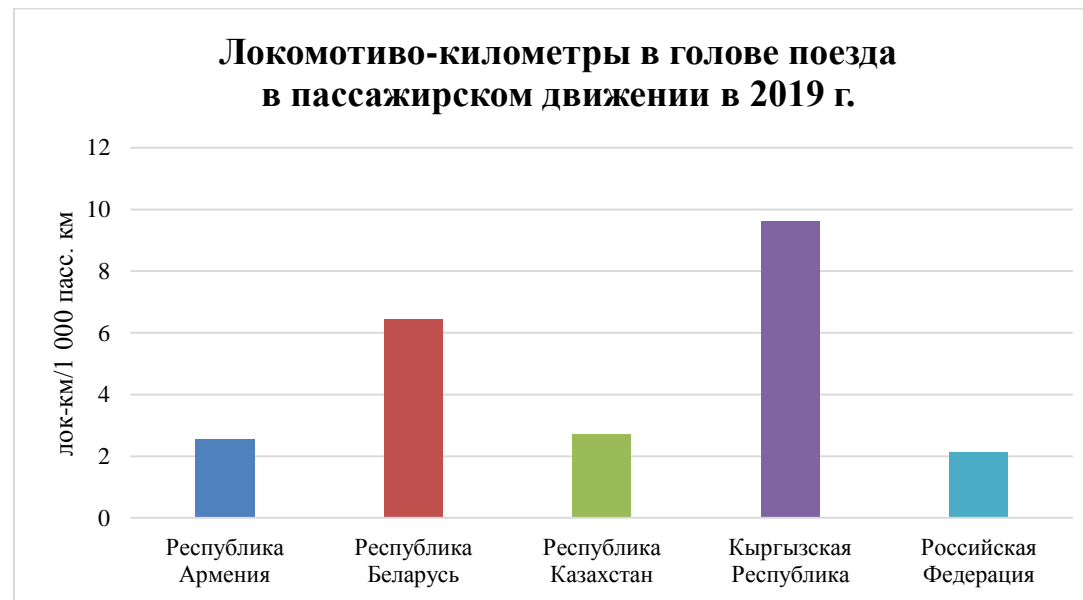
² Единица измерения - ед.

³ Учет не ведется

⁴ Единица измерения - тыс.ед.

⁵ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	13,2	15,4	13,6	11,8	11,1	2,55
Республика Беларусь	5,41	5,57	6,13	6,14	6,43	6,43
Республика Казахстан	49034391 2,5 ¹	49552270 2,9 ¹	49531374 2,7 ¹	48706269 2,67 ¹	48813866 2,6 ¹	47654926 2,7 ¹
Кыргызская Республика	356211 8,3 ¹	301229 7,4 ¹	284275 6,9 ¹	317641 7,3 ¹	353657 10 ¹	353336 9,6 ¹
Российская Федерация	- ²	- ²	- ²	- ²	- ²	289032516 2,1 ¹



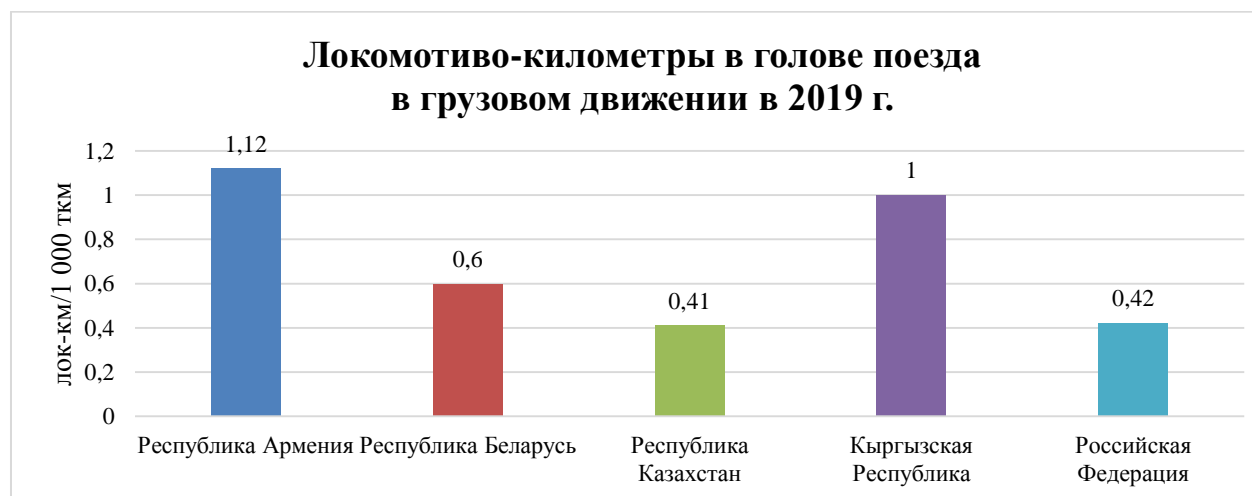
¹ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

² Данные не представлены

7. Локомотиво-километры в голове поезда в грузовом движении (лок-км/1 000 ткм)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	1,12
Республика Беларусь	0,58	0,58	0,57	0,57	0,58	0,6
Республика Казахстан	113985684 0,4 ¹	97190429 0,36 ¹	96758170 0,4 ¹	107371682 0,4 ¹	117485811 0,41 ¹	119927908 0,41 ¹
Кыргызская Республика	1255951 1,24 ¹	1084654 1,18 ¹	1019458 1,26 ¹	1114899 1,89 ¹	1073821 1,23 ¹	963630 1,07 ¹
Российская Федерация	- ²	- ²	- ²	- ²	- ²	1090141815 0,42 ¹

В 2019 году самая высокая интенсивность работы локомотивов в грузовом движении установлена в Республике Армения и Кыргызской Республике. В остальных странах ЕАЭС этот показатель составляет порядка 0,45.



¹ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

² Данные не представлены

8. Количество моторвагонного подвижного состава (поездов/1 000 чел.)

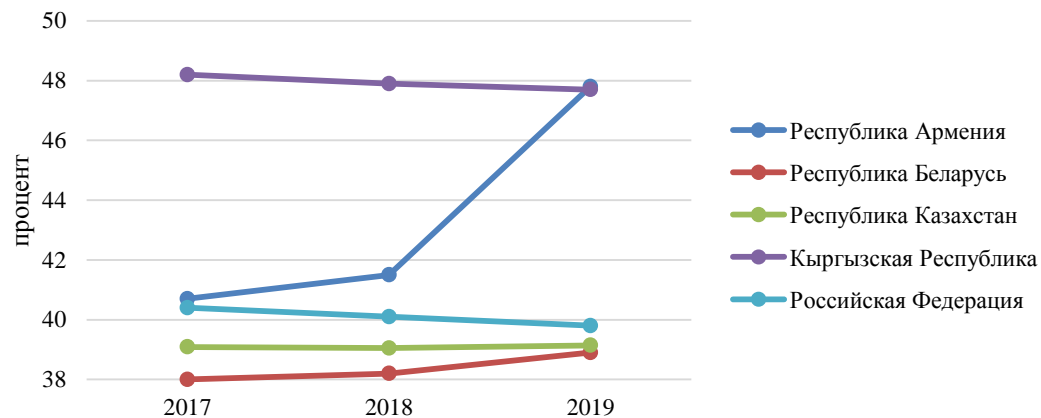
	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Количество моторвагонного подвижного состава – всего,	0,0027	0,0027	0,0027	0,0027	0,0030	0,0027
	в том числе повышенного удобства (бизнес-класса) ¹	-	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	Количество моторвагонного подвижного состава – всего,	0,15	0,14	0,14	0,13	0,16	0,21
	в том числе повышенного удобства (бизнес-класса) ¹	-	-	-	-	-	0,002
Республика Казахстан	Количество моторвагонного подвижного состава – всего,	153,0	153,0	178,0	173,0	139,0	139,0
	в том числе повышенного удобства (бизнес-класса) ¹	-	-	-	-	-	-
Кыргызская Республика	Количество моторвагонного подвижного состава – всего, ¹	-	-	-	-	-	-
	в том числе повышенного удобства (бизнес-класса) ¹	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	Количество моторвагонного подвижного состава – всего,	0,017	0,016	0,016	0,015	0,015	0,014
	в том числе повышенного удобства (бизнес-класса)	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0003	0,0004

¹Данные не представлены

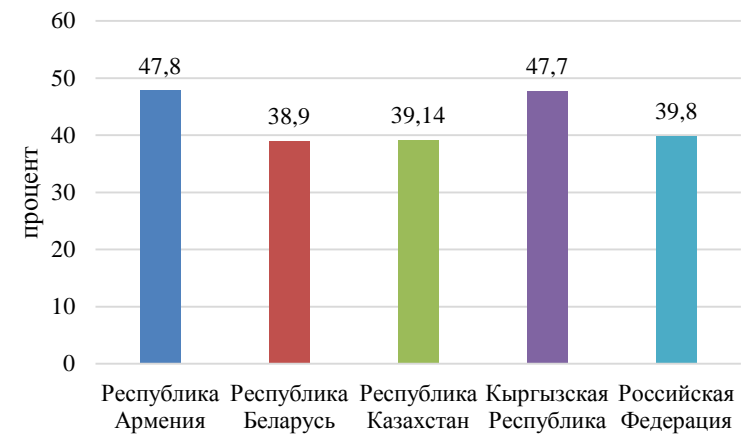
9. Порожний пробег вагонов (без учета цистерн) (процентов)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	39,5	40,6	41	40,7	41,5	47,8
Республика Беларусь	42,9	42,1	39,0	38,0	38,2	38,9
Республика Казахстан	41,26	41,31	40,23	39,09	39,05	39,14
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	48,2 ²	47,9 ²	47,7 ²
Российская Федерация	- ¹	- ¹	- ¹	40,4 ²	40,1 ²	39,8

**Порожний пробег вагонов в 2017-2019 гг.
(без учета цистерн)**



**Порожний пробег вагонов в 2019 г.
(без учета цистерн)**



¹Учет не ведется

²Данные СНГ

10. Коэффициент обновления вагонного парка (процентов)

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Коэффициент обновления вагонного парка,	0	0,18	0,15	0	3,05	3,05
	в том числе:						
	пассажирского	0	0	0	0	0	- ¹
	грузового	0	0,18	0,15	0	3,15	3,15
Республика Беларусь	Коэффициент обновления вагонного парка,	2,97	0,51	0,99	0,81	1,65	4,85
	в том числе:						
	пассажирского	2,72	1,11	0,36	0,77	2,92	2,47
	грузового	2,99	0,48	1,02	0,82	1,6	7,23
Республика Казахстан	Коэффициент обновления вагонного парка,	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	4,2
	в том числе:						
	пассажирского	5,92	7,05	5,2	2,74	- ¹	4,2
	грузового	1,2	1,4	0	0,1	0,7	0
Кыргызская Республика	Коэффициент обновления вагонного парка,	0	0	0	0	10,2	0
	в том числе:						
	пассажирского	0	0	0	0	0	0
	грузового	0	0	0	0	10,2	0
Российская Федерация	Коэффициент обновления вагонного парка, ¹	-	-	-	-	-	-

¹ Данные не представлены

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	в том числе:						
	пассажирского	0,85	0,41	0,77	1,56	3,1	2,7
	грузового	4,2	2,2	3,03	4,9	6,4	- ¹

11. Коэффициент обновления локомотивного парка (процентов)

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Коэффициент обновления локомотивного парка,	0	0	0	0	0	- ¹
	в том числе:						
	пассажирского	0	0	0	0	0	- ¹
	грузового (магистрального)	0	0	0	0	0	- ¹
Республика Беларусь	Коэффициент обновления локомотивного парка,	1,07	0,16	1,16	2,26	- ¹	- ¹
	в том числе:						
	пассажирского	2,11	0,32	1,65	- ¹	- ¹	- ¹
	грузового (магистрального)	- ¹	- ¹	0,67	5,13	- ¹	- ¹
Республика Казахстан	Коэффициент обновления локомотивного парка,	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	0,76
	в том числе:						
	пассажирского	12,9	15,7	18,9	20,4	24,1	0
	грузового (магистрального)	31	32,6	33,6	33,9	35,1	0,76

¹ Данные не представлены

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Кыргызская Республика ¹	Коэффициент обновления локомотивного парка,	10	0	0	0	0	0
	в том числе:						
	пассажирского	-	-	-	-	-	-
	грузового (магистрального)	10	-	-	-	-	-
Российская Федерация ¹	Коэффициент обновления локомотивного парка,	-	-	-	-	-	-
	в том числе:						
	пассажирского	-	-	-	-	-	-
	грузового (магистрального)	-	-	-	-	-	-

12. Количество нарушений безопасности движения поездов (единиц)

Показатель количества нарушений безопасности движения поездов за период с 2014 по 2019 годы в Союзе имеет тенденцию к снижению.

Одним из факторов содействия этому стало принятие общих подходов к требованиям по сертификату безопасности на железнодорожном транспорте и порядку его выдачи при его доступе на участок инфраструктуры другого государства-члена (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 29 марта 2016 г. № 4 «Об Общих подходах к требованиям по сертификату безопасности на железнодорожном транспорте и порядку его выдачи»). Работу по снижению количества нарушений безопасности необходимо и дальше продолжать. В частности, в отношении конкретных мер по обеспечению безопасности движения поездов, работа может осуществляться в рамках подготовки проекта Плана «дорожной карты» по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованно) транспортной политики ЕАЭС на 2021-2023 гг.

¹ Данные не представлены

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Количество нарушений безопасности движения поездов,	115	83	72	70	67	78
	в том числе:						
	количество нарушений безопасности при перевозке грузов – всего, ¹	2	1	-	1	-	-
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке грузов на 10 млрд ткм ¹	25,4	15,6	-	14,5	-	-
	количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров – всего, ¹	-	-	1	-	1	-
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров на 10 млн пасс. км ¹	-	-	0,2	-	0,16	1
	число погибших при происшествиях на железнодорожном транспорте (человек)	2	1	1	4	2	-
Республика Беларусь	Количество нарушений безопасности движения поездов,	61	68	60	72	55	75
	в том числе:						
	количество нарушений безопасности при перевозке грузов – всего,	42	45	34	51	35	43
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке грузов на 10 млрд ткм	9,3	11	8,3	10,5	6,7	8,9
	количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров – всего,	19	22	26	21	16	25
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров на 10 млн пасс. км	0,02	0,03	0,04	0,03	0,03	0,04

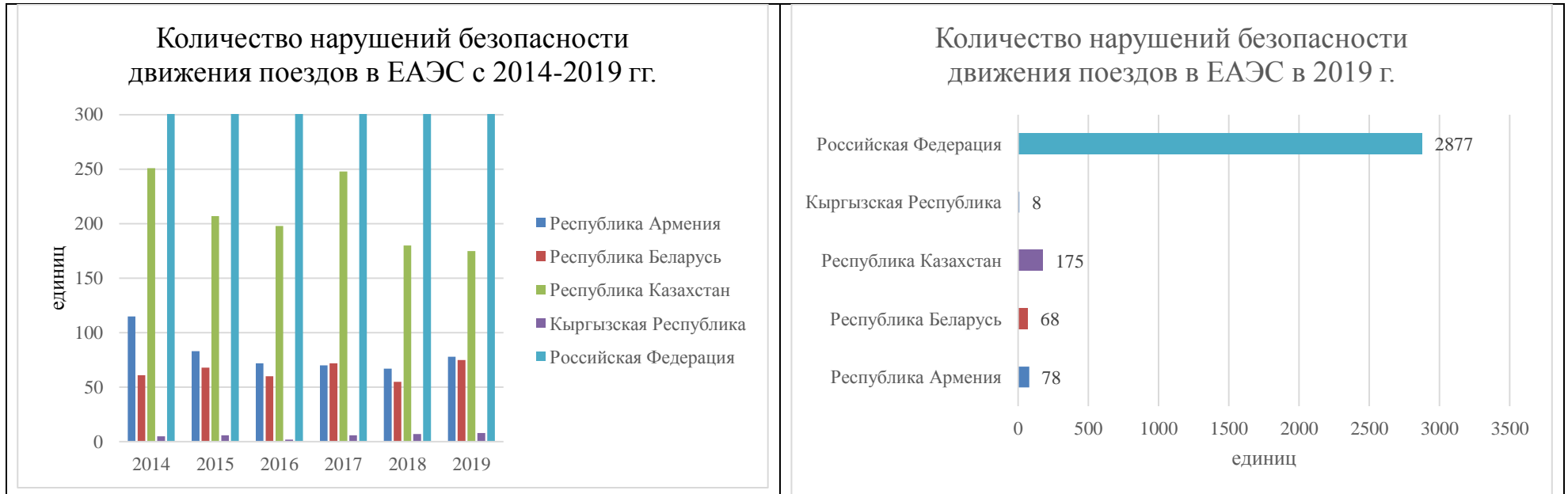
¹ Данные не представлены

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	число погибших при происшествиях на железнодорожном транспорте (человек) ¹	-	-	-	-	-	-
Республика Казахстан	Количество нарушений безопасности движения поездов,	251	207	198	248	180	175
	в том числе:						
	количество нарушений безопасности при перевозке грузов – всего,	71	67	71	78	52	52
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке грузов на 10 млрд ткм	1845,7	2027,0	2171,7	2177,4	1352,9	1328,9
	количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров – всего,	4	2	1	2	4	9
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров на 10 млн пасс. км	0,0024	0,0013	0,0006	0,0013	0,0027	0,007
	число погибших при происшествиях на железнодорожном транспорте (человек)	-	-	-	-	1	0
Кыргызская Республика	Количество нарушений безопасности движения поездов,	5	6	2	6	7	8
	в том числе:						
	количество нарушений безопасности при перевозке грузов – всего,	4	4	¹	3	5	6
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке грузов на 10 млрд ткм ¹	-	-	-	-	-	-
	количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров – всего,	1	2	2	3	2	2
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров на 10 млн пасс. км ¹	-	-	-	-	-	-

¹ Данные не представлены

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	число погибших при происшествиях на железнодорожном транспорте (человек)	1	0	1	2	1	4
Российская Федерация	Количество нарушений безопасности движения поездов,	4693	7986	5048	3707	3120	2877
	в том числе:						
	количество нарушений безопасности при перевозке грузов – всего,	3646	7145	4049	2520	2113	1808
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке грузов на 10 млрд ткм ¹	-	-	-	-	-	-
	количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров – всего,	785	739	678	732	596	617
	в том числе количество нарушений безопасности при перевозке пассажиров на 10 млн пасс. км ¹	-	-	-	-	-	-
	число погибших при происшествиях на железнодорожном транспорте (человек)	64	50	32	71	58	33

¹ Данные не представлены



13. Количество обоснованных жалоб на обслуживание в поездах, поступивших на 100 среднесписочных проводников вагонов

Количество обоснованных жалоб на обслуживание в поездах, поступивших на 100 среднесписочных проводников вагонов, с 2014 по 2019 год уменьшилось. Это свидетельствует о возрастающем уровне удовлетворенности пассажиров обслуживанием в вагонах. В 2019 году меньше всего жалоб пассажиров на обслуживание проводниками поступило в Республике Беларусь.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	25,9	18,5	14,8	11,1	11,1	7,69
Республика Беларусь	2,4	2,0	2,2	2,0	1,2	1,1

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Казахстан ¹	-	-	-	-	-	1,55
Кыргызская Республика	0	0	0	6	11	14
Российская Федерация ¹	-	-	-	-	-	-

14. Количество обоснованных жалоб на обслуживание на вокзалах, поступивших на 100 среднесписочных работников вокзалов (билетные кассиры, работники справочных служб)

Количество обоснованных жалоб на обслуживание на вокзалах, поступивших на 100 среднесписочных работников вокзалов (билетные кассиры, работники справочных служб) с 2014 по 2019 годы остается на низком уровне, что свидетельствует об удовлетворенности пассажиров обслуживанием работниками вокзала.

В 2019 году меньше всего поступило жалоб в Кыргызской Республике и Республике Казахстан.

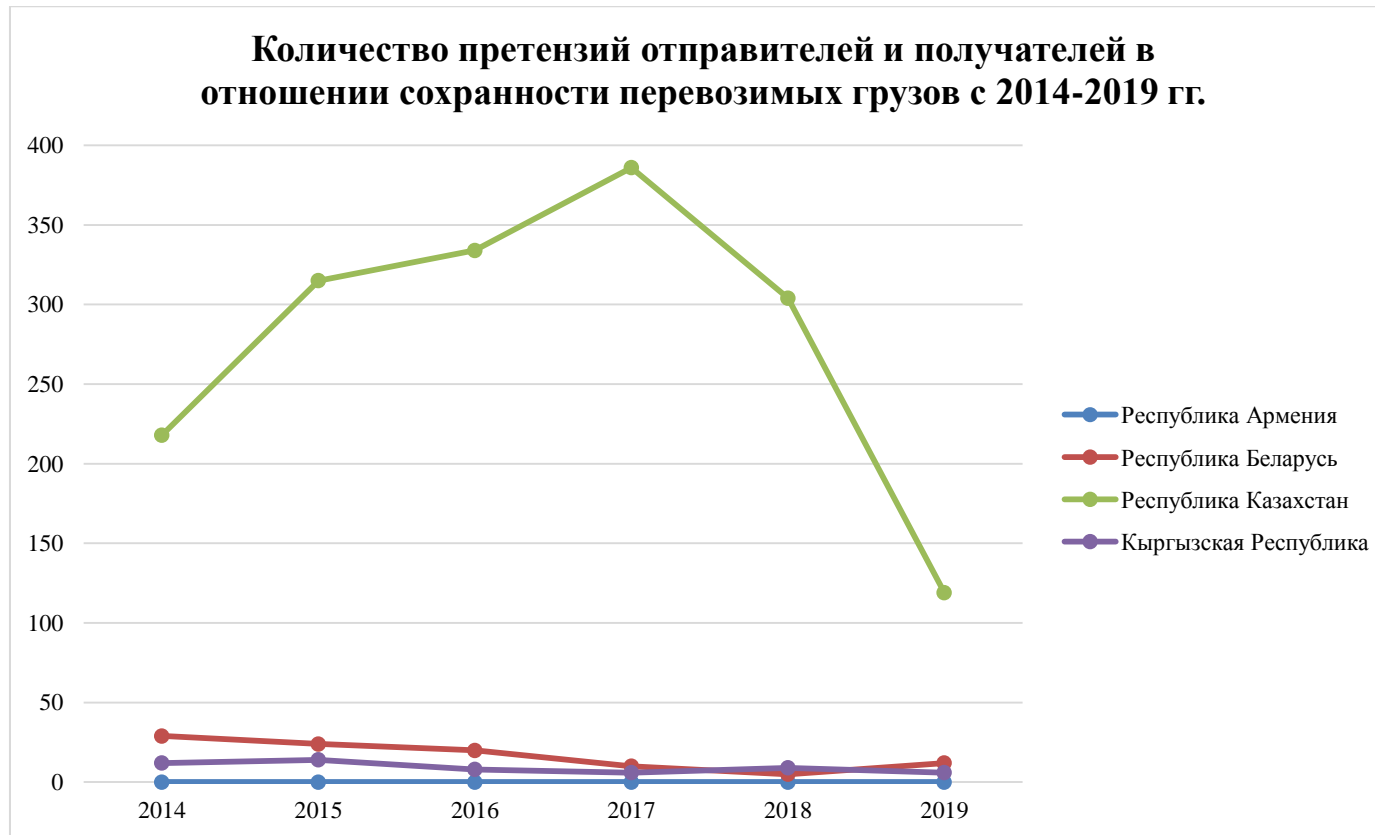
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	3,4	3,4	3,4	0,0	0,0	3,57
Республика Беларусь	4,8	4,1	8,4	4,8	7,4	3,5
Республика Казахстан ¹	-	-	-	3	1	0,2
Кыргызская Республика ¹	0	0	0	0	0	0
Российская Федерация ¹	-	-	-	-	-	-

¹ Данные не представлены

15. Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов – всего,	0	0	0	0	0	0
	в том числе удовлетворенных	0	0	0	0	0	0
Республика Беларусь	Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов – всего,	29	24	20	10	5	12
	в том числе удовлетворенных	5	1	10	4	1	2
Республика Казахстан	Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов – всего,	218	315	334	386	304	119
	в том числе удовлетворенных ¹	-	-	-	-	-	10
Кыргызская Республика	Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов – всего,	12	14	8	6	9	6
	в том числе удовлетворенных	5	10	6	5	8	3
Российская Федерация	Количество претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов – всего, ¹	-	-	-	-	-	662
	в том числе удовлетворенных ¹	-	-	-	-	-	45

¹ Данные не представлены



16. Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования (лет)

Самый возрастной парк средств железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Армения и Кыргызской Республике. Так, в Республике Армения с 2014 по 2019 год средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования вырос с 33 до 37 лет. В Кыргызской Республике за счет обновления в 2018 г. на 10% парка грузовых вагонов удалось снизить средний возраст с 37,5 лет в 2014 г. до 34,8 лет в 2019 г.

Самый молодой парк транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования в 2019 г. в Российской Федерации. Достигнутые временные показатели содержания вагонов в эксплуатации стали в основном возможны за счет интенсивного их обновления, что повлекло за собой снижение среднего возраста.

В остальных странах ЕАЭС средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта составляет 22-25 лет.

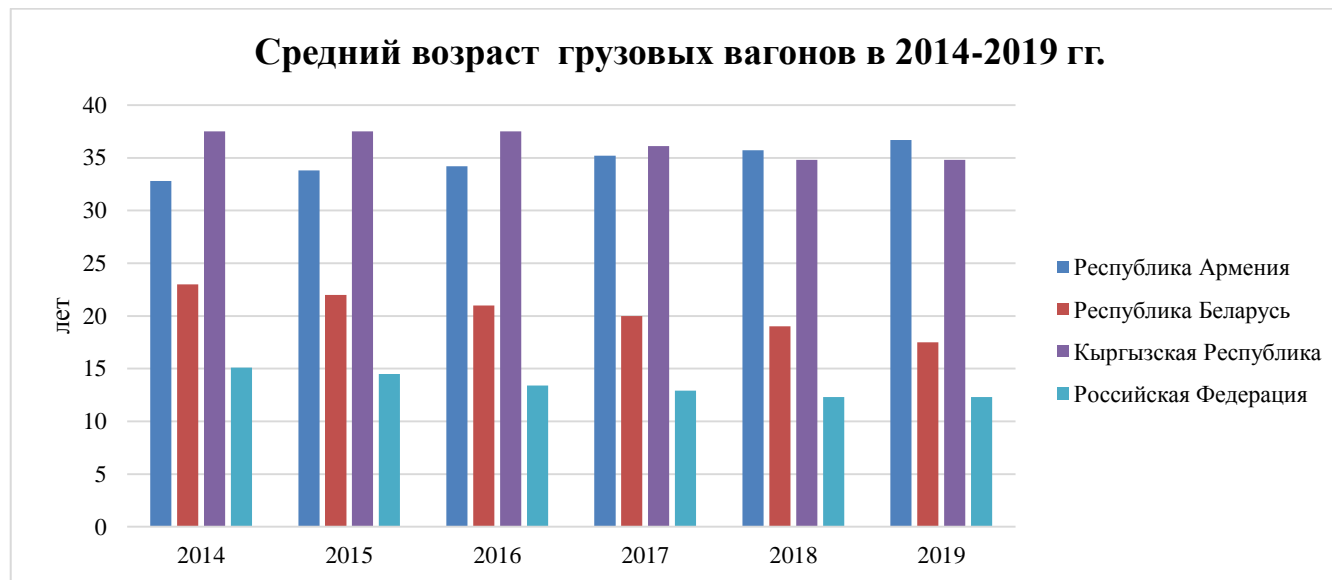
	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования,	33,2	34,2	34,8	35,8	36,3	37
	в том числе:						
	грузовых вагонов	32,8	33,8	34,2	35,2	35,7	36,7
	пассажирских вагонов	32	33	34	35	36	34,3
	моторвагонного подвижного состава	42,3	43,3	44,3	45,3	45	43,3
	локомотивов (магистральных)	42,3	43,3	44,3	45,3	46	47
Республика Беларусь	Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования,	21,59	22,34	23,4	23,31	23,5	25,32
	в том числе:						

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	грузовых вагонов	23	22	21	20	19	17,5
	пассажирских вагонов	19,45	22,05	23,95	24,44	25,81	25,82
	моторвагонного подвижного состава	21,2	21,6	22,1	23,1	24,1	26,68
	локомотивов (магистральных)	22,7	23,7	25,1	25,7	25,1	31,31
Республика Казахстан	Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования, ¹	-	-	-	-	-	-
	в том числе: ¹						
	грузовых вагонов ¹	-	-	-	-	-	-
	пассажирских вагонов	20,35	20,09	19,38	19,06	19,2	20
	моторвагонного подвижного состава ¹	-	-	-	-	-	7
	локомотивов (магистральных)	23,8	23,9	24,2	24,4	24,6	25
Кыргызская Республика	Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования, ¹	-	-	-	-	-	-
	в том числе:						
	грузовых вагонов	37,5	37,5	37,5	36,12	34,8	34,8
	пассажирских вагонов	32,4	33,4	34,4	35,4	36,4	37,4
	моторвагонного подвижного состава	-	-	-	-	-	-
	локомотивов (магистральных)	-	-	-	-	-	40/40/5 ²

¹ Данные не представлены

² Эксплуатируемые тепловозы серии ТЭ10 – 40, Эксплуатируемые тепловозы серии ТЭМ2 – 40, Эксплуатируемые тепловозы серии ТЭ33А – 5

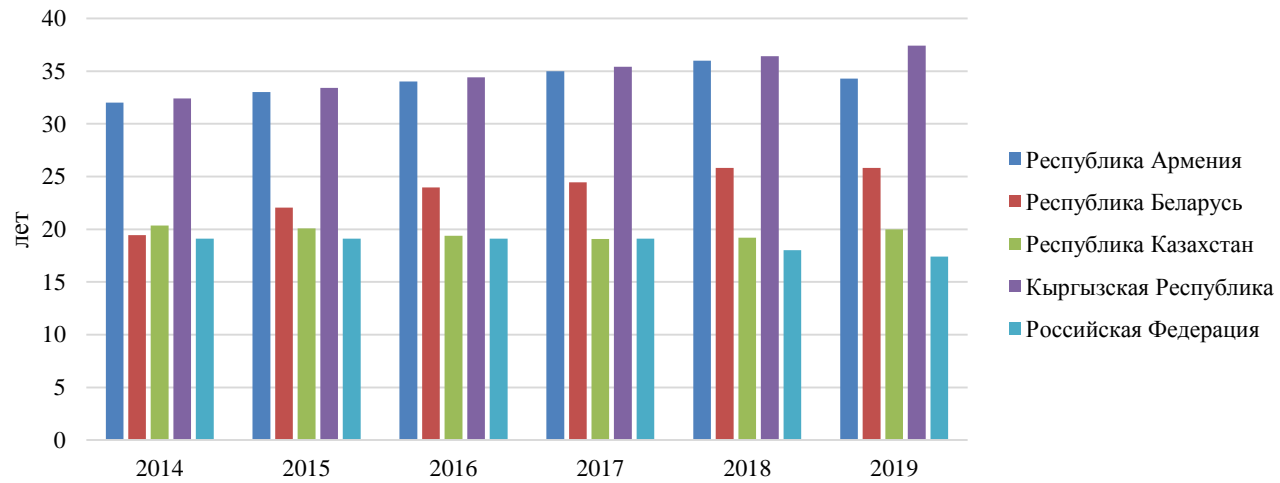
	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Российская Федерация	Средний возраст транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования, ¹	-	-	-	-	-	-
	в том числе:						
	грузовых вагонов	15,1	14,5	13,4	12,9	12,3	12,3
	пассажирских вагонов	19,1	19,1	19,1	19,1	18,0	17,4
	моторвагонного подвижного состава	18,3	18,7	18,9	19,1	18,0	18,8
	локомотивов (магистральных)	25,7	27,2	27,0	24,51 ²	24,02 ²	23,72 ²



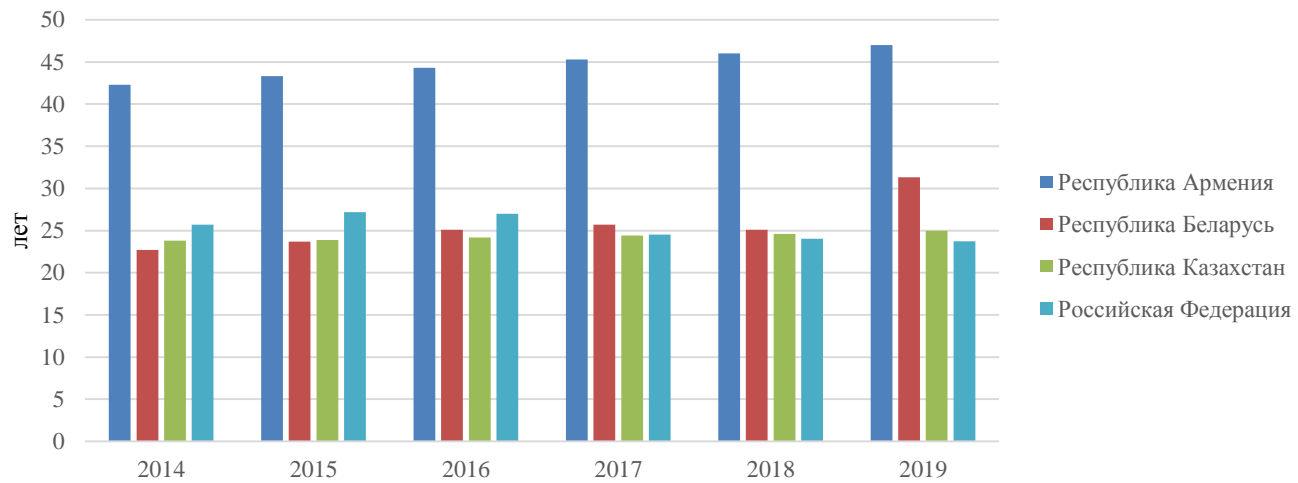
¹ Данные не представлены

² Согласно статистическому отчету АГО-14ВЦ

Средний возраст пассажирских вагонов в 2014-2019 гг.



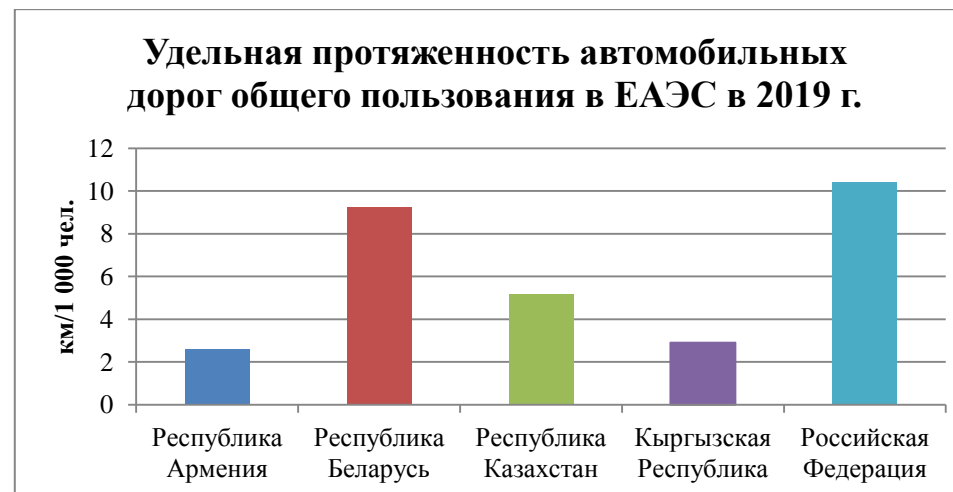
Средний возраст локомотивов в ЕАЭС с 2014-2019 гг.



II. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство

17. Удельная протяженность автомобильных дорог общего пользования (км/1 000 чел.)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	2,6
Республика Беларусь	9,15	9,15	9,14	9,16	9,17	9,24
Республика Казахстан	- ¹	- ¹	23910 ²	24100 ²	24366 ²	95300 ³ 5,17 ⁴
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	- 2,9 ⁴
Российская Федерация ⁵	0,35	0,35	0,35	0,36	0,37	0,39 10,4 ⁴



¹ Данные не представлены

² Требуется уточнение данных

³ Единица измерения – км

⁴ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

⁵ Только показатель ГК

18. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории (процентов)

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в целом по ЕАЭС с 2014 по 2019 год растет. Так, в Российской Федерации данный показатель изменился с 9,7% в 2014 году до 12,33% в 2019 году, в Республике Казахстан с 8,6% в 2016 году до 11,7 % в 2019 году, тем самым повышает уровень безопасности на дорогах.

В то же время доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в остальных странах остается на низком уровне.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	2,7
Республика Беларусь	1,54	1,64	1,81	1,82	1,89	- ¹
Республика Казахстан	- ¹	- ¹	8,6	11	11,2	11,7
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	9,70	10,27	10,59	10,66	11,75	12,33

¹ Данные не представлены

19. Плотность автомобильных дорог (км/1 000 км²)

В ЕАЭС самая высокая плотность автомобильных дорог в Республике Беларусь. Низкие показатели в Республики Казахстан и Российской Федерации объясняются большой площадью этих государств.

Одна из возможностей для увеличения плотности автомобильных дорог – реализация Рекомендации Коллегии ЕЭК от 14.10.2019 № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры».

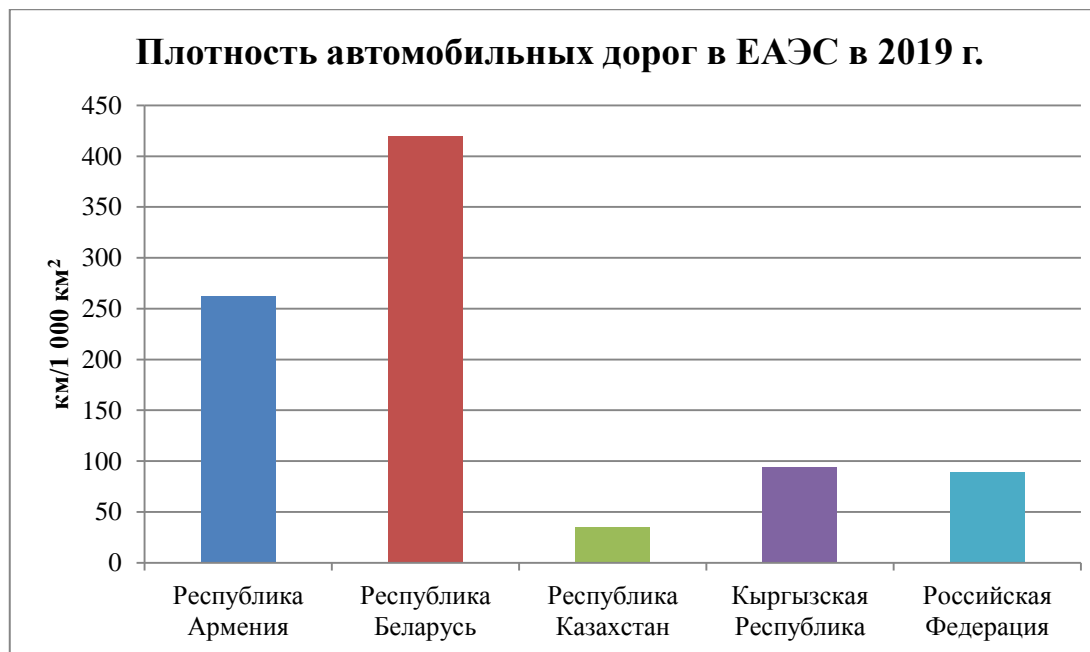
Согласно документу государствам-членам ЕАЭС рекомендуется проводить работу по наполнению перечня инфраструктурными проектами, в том числе по строительству новых автомобильных дорог, и последующей их реализации.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	262 ²
Республика Беларусь	417,9	418,6	418,6	418,7	418,9	419,08
Республика Казахстан	32	32	33	34	35	35
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	94 ²
Российская Федерация ³	2,96	2,98	2,99	3,06	3,15	3,24 89,4 ²

¹ Данные не представлены

² Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК

³ Только показатель ГК



20. Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами, в общем парке грузовых автомобилей (процентов)

На сегодняшний день подсчет данного показателя ведется в Российской Федерации и с 2019 года в Республике Армения. С учетом реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года можно рекомендовать странам внедрить данный показатель для подсчета автомобилей, оснащенных навигационными системами, в общем парке грузовых автомобилей.

Спутниковое позиционирование — метод определения координат объекта в трехмерном пространстве с использованием спутниковых систем. Особенностью данных систем является их интеграция с геоинформационными системами. Автомобиль, оснащенный таким приемником, перемещаясь по местности, автоматически фиксирует свои координаты. Данные накапливаются в цифровом виде в соответствующих форматах и могут быть выведены на экран в целях визуализации и контроля. Все это повышает качество предоставляемых услуг.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	3
Республика Беларусь ²	-	-	-	-	-	-
Республика Казахстан ²	-	-	-	-	-	-
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	22,5	26,5	33,2	38,7	42,4	46,4

21. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования (процентов)

Создание доступной среды является составной частью социальной политики любого государства, практические результаты которой призваны обеспечить маломобильным гражданам наравне с другими возможности во всех сферах жизни. Международные договоренности и национальные законодательства диктуют необходимость создания условий, при которых возможно наиболее полное развитие способностей граждан с ограниченными физическими возможностями и их максимальная интеграция в общество. Общество должно заботиться о людях с инвалидностью – это показатель его цивилизованности.

Государственные и негосударственные учреждения должны способствовать оснащению автобусов, троллейбусов, трамваев специальными приспособлениями. Идеальным показателем доступности является оснащение транспорта таким набором механизмов и приспособлений, при которых лица с ограниченными возможностями могут совершать самостоятельно посадку и высадку, без привлечения посторонней помощи.

¹ Данные не представлены

² Статистика не ведется

В странах Союза этому направлению уделяется особое внимание, процент оснащения парка подвижного состава соответствующим оборудованием растет. В 2018 году данный показатель был самым высоким в Республике Беларусь.

Одна из возможностей для увеличения доли парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования – это принятие мер по совершенствованию законодательства государств-членов с учетом Рекомендации Коллегии ЕЭК от 24.12.2019 № 44 «О создании условий для беспрепятственного, удобного и безопасного доступа лиц с ограниченными физическими возможностями к транспортной инфраструктуре и транспортным средствам общественного пассажирского транспорта (транспорта общего пользования)».

	2014	2015	2016	2017	2018
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	25,0	34,8	43,4	44,3	45,1
Республика Казахстан ¹	-	-	-	-	24
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-
Российская Федерация	8,9	9,0	9,6	10,3	11,0

¹ Данные не представлены

22. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и навигационной системой, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования (процентов)

Создание «умных» городов в странах Союза на основе интеллектуальной транспортной системы государств-членов нацелено на разрешение существующих транспортных проблем, в том числе:

снижение загруженности дорог и сокращение дорожных заторов на дорогах;

повышение безопасности дорожного движения как для автомобилистов, так и для пешеходов;

информирование участников дорожного движения о текущей дорожно-транспортной ситуации и оптимальных маршрутах движения (на автомобиле и общественном транспорте);

обеспечение бесперебойного движения наземного городского пассажирского транспорта.

Лидерами по внедрению и использованию информационно-коммуникационных систем в странах ЕАЭС являются Республика Беларусь и Российская Федерация. Доля таких транспортных средств в 2019 г. достигла почти 100 процентов.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	100	100	100	100	100	- ¹
Республика Казахстан ¹	-	-	-	-	30	-
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация	42,0	45,1	52,9	54,7	89,3	95,3

¹ Данные не представлены

23. Транспортная мобильность населения (пасс. км/ 1 чел. в год)

	Наименование	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ²	Транспортная мобильность населения – всего,	-	-	-	-	-	-
	в том числе общего пользования	-	-	-	-	-	2706,5 ³
Республика Беларусь ¹	Транспортная мобильность населения – всего,	-	-	-	-	-	1149,7
	в том числе общего пользования	-	-	-	-	-	-
Республика Казахстан	Транспортная мобильность населения – всего, ²	217372	223086	237556	240587	247931	-
	в том числе общего пользования	-	-	-	-	-	-
Кыргызская Республика	Транспортная мобильность населения – всего,	-	-	-	-	-	-
	в том числе общего пользования	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация ³	Транспортная мобильность населения – всего,	5110,9	5082,5	5207,5	5335,1	5296,1	5171,8
	в том числе общего пользования	870,8	806,3	796,2	789,8	777	830

24. Протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками (км)

Основным назначением интеллектуальных транспортных систем является автоматизированный поиск и реализация максимально эффективных сценариев управления дорожным движением и транспортными потоками (конкретным транспортным средством или группой транспортных средств) с целью обеспечения заданной мобильности

¹ Статистика не ведется

² Единица измерения – млн. пкм

³ Требуется уточнение

населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

Основными целями являются:

оптимизация условий движения транспортных потоков на автомобильных дорогах для обеспечения максимальной пропускной способности и снижения риска возникновения ДТП;

повышение эффективности контроля транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

повышение эффективности анализа текущего состояния автомобильных дорог, прогнозирование развития ситуаций и управление их дальнейшим развитием;

повышение эффективности работы по ликвидации чрезвычайных ситуаций и их последствий;

сокращение объемов операций, связанных с обменом информацией, выполняемых на всех этапах производственно-хозяйственной деятельности органов управления и предприятий дорожного хозяйства на автомобильных дорогах;

повышение достоверности получаемой, обрабатываемой и хранимой информации, используемой в процессе деятельности подразделений дорожного хозяйства;

повышение безопасности дорожного движения, предупреждение чрезвычайных ситуаций и выработка эффективных решений с целью предотвращения ДТП и чрезвычайных ситуаций.

Данный показатель в ЕАЭС считает только Российская Федерация. В 2018 году в России протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками, увеличилось на 337% и составило 838 км по сравнению с 2014 годом.

Развитие ИТС должно давать импульс новым проектам в целях повышения качества организации дорожного движения за счет применения комплекса автоматизированных информационных управляющих подсистем, функционально и технически объединенных в ИТС.

В перспективе это позволит достигнуть требуемого уровня мобильности населения, повышения качества его жизни путем обеспечения гарантированной надежности, безопасности, устойчивости, адаптивности и эффективности функционирования транспортно-дорожного комплекса.

В настоящее время Евразийской экономической комиссией разрабатывается рекомендация «О согласованных подходах по взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля». Ее принятие и реализация будет способствовать увеличению протяженности участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками в ЕАЭС.

Кроме того, рекомендуется заложить мероприятия по развитию ИТС и формированию согласованных подходов по их гармонизации в План мероприятий «дорожную карту» по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованно) транспортной политики ЕАЭС на 2021-2023 гг.

	2014	2015	2016	2017	2018
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-
Республика Беларусь ¹	-	-	-	-	-
Республика Казахстан ¹	-	-	-	-	-
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-
Российская Федерация ²	248	477	504	629	838

¹ Данные не представлены

² Только показатель ГК

III. Воздушный транспорт

25. Количество категорируемых аэродромов (единиц)

Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

Для упрощения формулировок требований к оборудованию самолетов и аэродромов ИКАО определила следующие категории минимумов при инструментальном заходе на посадку:

Категория I - допускается посадка при дальности видимости на ВПП не менее 550 метров (или метеорологической дальности видимости не менее 800 метров) и высоте принятия решения не менее 60 метров.

Категория II - допускается посадка при дальности видимости на ВПП не менее 350 метров и высоте принятия решения не менее 30 метров.

Категория IIIA - допускается посадка при дальности видимости на ВПП не менее 200 метров и высоте принятия решения не менее 30 метров.

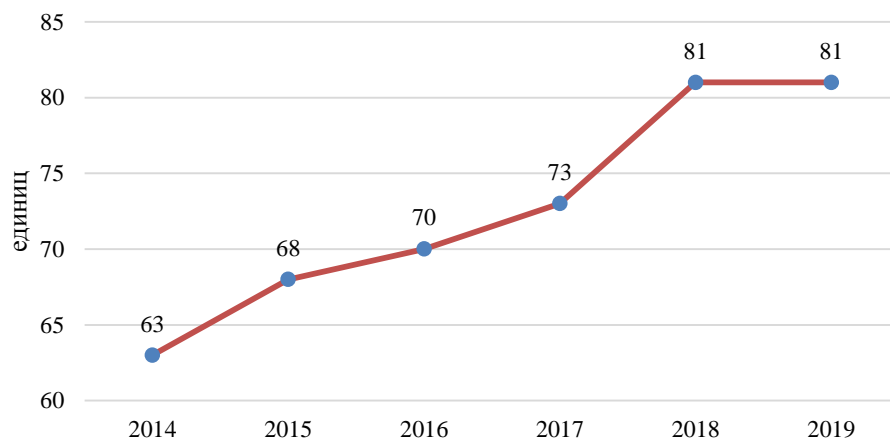
Категория IIIB - допускается посадка при дальности видимости на ВПП не менее 50 метров и высоте принятия решения не менее 15 метров.

Категория IIIC - допускается посадка при любых условиях видимости без ограничений (вплоть до “ноль на ноль”, т.е. полного отсутствия видимости по горизонтали и вертикали).

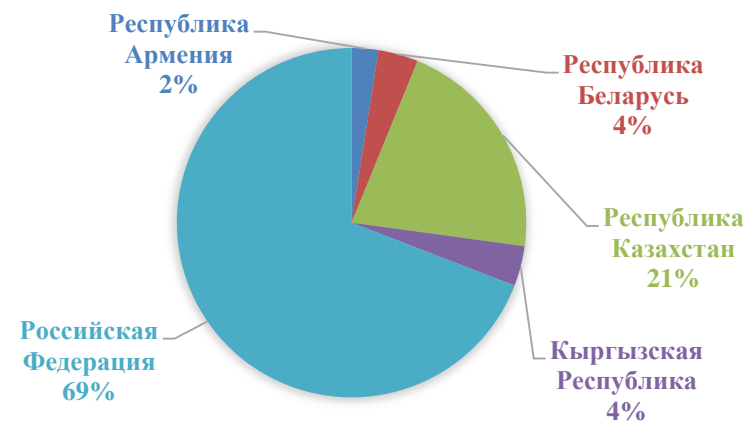
С 2014 года по 2019 года количество категорируемых аэропортов увеличилось с 63 до 80, что повысило транспортную мобильность населения и уровень безопасности.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	2	2	2	2	2	2
Республика Беларусь	6	6	6	6	6	3
Республика Казахстан	13	14	15	15	16	17
Кыргызская Республика	2	2	3	3	3	3
Российская Федерация	40	44	44	47	54	56
ЕАЭС	63	68	70	73	81	81

Количество категорируемых аэродромов в ЕАЭС с 2014-2019 гг.



Распределение категорируемых аэродромов в 2019 г.



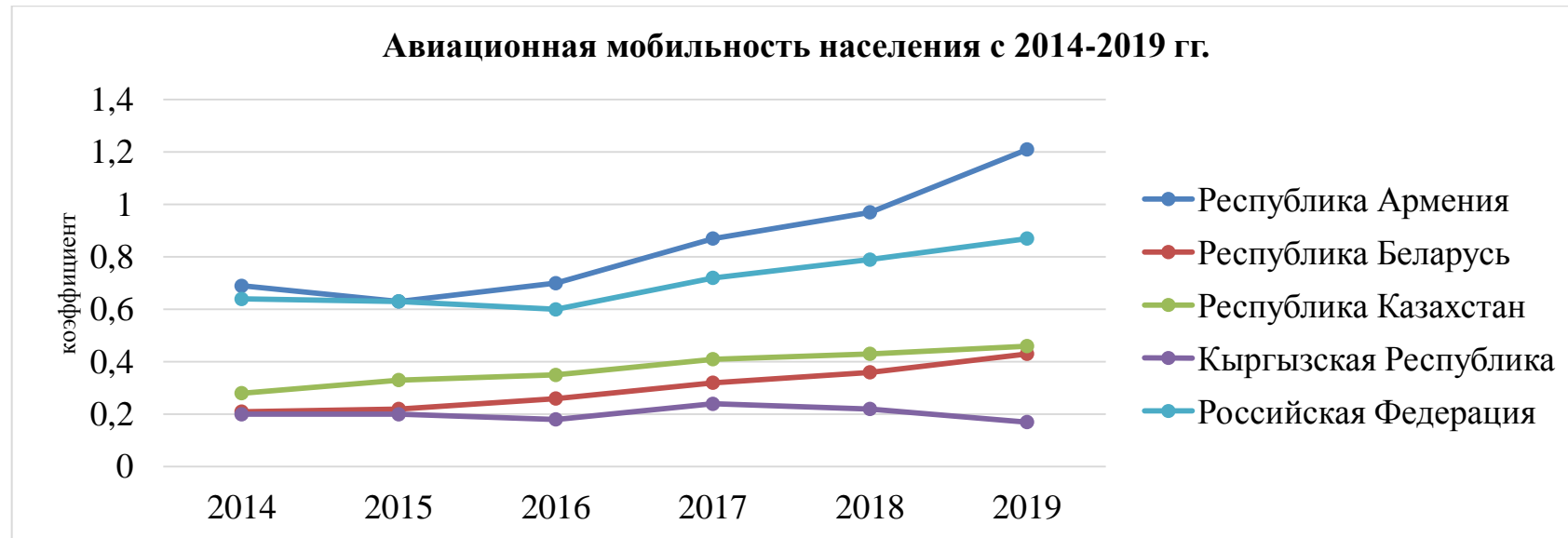
26. Авиационная мобильность населения (кол. перевезенных пасс. / население)

Авиационная мобильность населения в Евразийском экономическом союзе повышается, однако, по сравнению с мировыми лидерами остается низкой. Так, коэффициент авиационной подвижности в США – 2,5 (американец летает 2,5 раза в год), в Европе – 2, а житель Евразийского экономического союза летает меньше одного раза в год. Самый высокий показатель авиационной мобильности населения среди стран ЕАЭС у Республики Армения.

Одна из возможностей для увеличения авиационной мобильности населения стран ЕАЭС – это реализация Рекомендации Коллегии ЕЭК от 26.11.2019 № 39 «О согласованных подходах по обеспечению справедливой и добросовестной конкуренции и расширению воздушного сообщения при поэтапном формировании общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС».

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	0,69	0,63	0,7	0,87	0,97	1,21
Республика Беларусь ¹	0,21	0,22	0,26	0,32	0,36	0,43
Республика Казахстан	0,28	0,33	0,35	0,41	0,43	0,46
Кыргызская Республика ¹	0,2	0,2	0,18	0,24	0,22	0,17
Российская Федерация	0,64	0,63	0,60	0,72	0,79	0,87

¹ Показатель подсчитан с использованием данных с официального сайта ЕЭК



27. Число авиационных происшествий при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров и грузов (единиц/100 000 часов налета)

Количество авиационных происшествий остается на низком уровне. Евразийской экономической комиссией совместно со Сторонами проведен мониторинг оснащения аэропортов (аэродромов), навигационных систем, национальных систем авиационной безопасности, а также проведен анализ государственных (национальных, правительственных) систем контроля по обеспечению авиационной безопасности и безопасности полетов согласно приложениям 17 и 19 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года.

Мониторинг показал, что для снижения числа авиационных происшествий государствами-членами ЕАЭС должна быть продолжена работа по повышению уровня обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов в рамках глобальных инициатив ИКАО.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	0	0	1	1	0	1
Республика Беларусь	0	0	0	1	0	0
Республика Казахстан	0	1	0	0	0	1
Кыргызская Республика	0	0	0	0	0	0
Российская Федерация	0,36	0,38	0,31	0,31	0,51	0,12

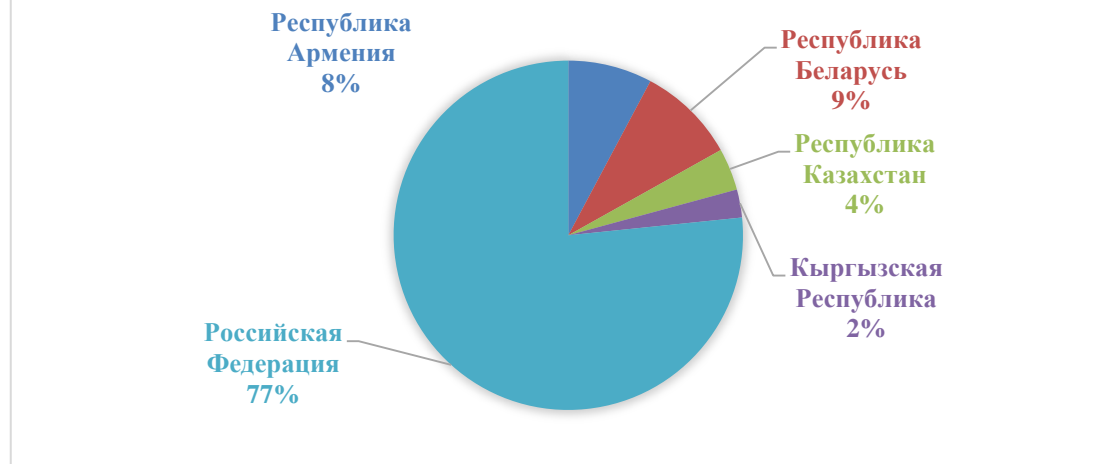
28. Количество авиакомпаний государства-члена, выполняющих международные полеты (единиц)

В ЕАЭС имеется достаточное количество авиакомпаний государств-членов, выполняющих международные полеты, что позволяет говорить о наличии высокой конкуренции в сфере предоставления услуг по перевозке воздушным транспортом.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	10	9	10	6	8	6
Республика Беларусь	4	5	5	5	5	7
Республика Казахстан	2	2	2	2	2	3
Кыргызская Республика	4	4	3	3	2	2
Российская Федерация ¹	-	-	-	62	59	59
ЕАЭС	-	-	-	76	75	76

¹ Данные не представлены

**Распределение авиакомпаний государств-членов,
выполняющих международные полеты в 2019 г.**



29. Парк воздушных судов гражданской авиации государства-члена, выполняющих международные полеты (единиц)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	40	33	30	23	25	22
Республика Беларусь ¹	44,9	56,7	57,7	59,0	61,5	68
Республика Казахстан ²	-	-	-	-	-	52
Кыргызская Республика	11	10	8	9	7	7
Российская Федерация ²	-	-	-	1572	1600	1290

¹ Среднее количество воздушных судов за год

² Данные не представлены

30. Занятость пассажирских кресел на международных воздушных линиях за год (процентов)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения ¹	-	-	-	-	-	-
Республика Беларусь	72,4	70,6	71,4	74,3	78,0	- ²
Республика Казахстан	82,3	81,6	74,1	84,8	86	Qazaq Air - 38 SCAT - 82,4
Кыргызская Республика ¹	-	-	-	-	-	-
Российская Федерация ¹	-	-	-	-	-	84,9

31. Количество узловых аэропортов (единиц)

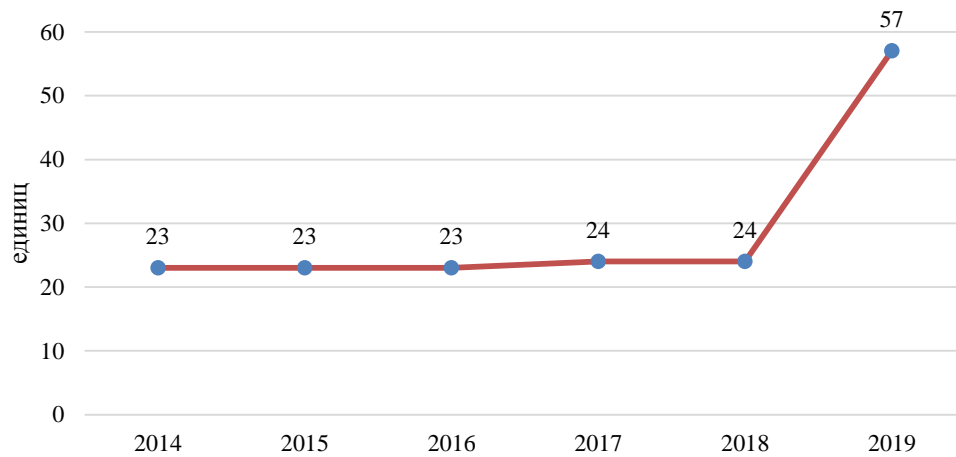
Узловой аэропорт (хаб – это аэропорт, используемый авиакомпанией или альянсом авиакомпаний как пункт пересадки пассажиров и имеющий высокий процент стыковочных рейсов. К 2019 году по сравнению с 2014 годом количество таких аэропортов в ЕАЭС увеличилось с 23 до 57. Это способствует повышению транспортной доступности и авиационной мобильности. Формирование государствами-членами крупных узловых аэропортов хабов в маршрутных сетях авиакомпаний создает конкурентоспособность на рынке транспортных услуг.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Армения	0	0	0	0	0	1

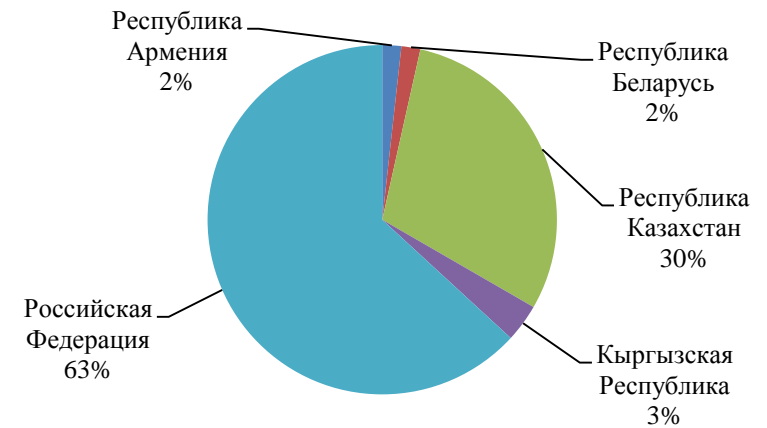
¹ Данные не представлены

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Беларусь	1	1	1	1	1	1
Республика Казахстан	1	1	1	2	2	17
Кыргызская Республика	2	2	2	2	2	2
Российская Федерация	19	19	19	19	19	36
ЕАЭС	23	23	23	24	24	57

Количество узловых аэропортов в ЕАЭС в 2014-2019 гг.



Распределение узловых аэропортов в ЕАЭС в 2019 г.



Заключение

Повышение качества транспортных услуг в ЕАЭС является одной из задач скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов, определенных Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года.

В ЕАЭС ключевые показатели транспортной деятельности (грузооборот, пассажирооборот, объем перевозок грузов и пассажиров) с 2014 по 2019 год выросли на 6-9%, что позволяет говорить об общей позитивной динамике развития транспортных сообщений между государствами-членами.

К положительным факторам, влияющим на качество услуг в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта можно отнести то, что в государствах – членах ЕАЭС наблюдается рост следующих показателей:

- удельная протяженность автомобильных дорог общего пользования;
- доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами, в общем парке грузовых автомобилей;
- доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования;
- доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и навигационной системой, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования;
- протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками.

Также к положительным факторам в этих отраслях транспорта следует отнести снижение:

- среднего возраста транспортных средств железнодорожного транспорта общего пользования (исключением являются Республика Армения и Кыргызская Республика);
- количества нарушений безопасности при перевозке грузов;
- количества обоснованных жалоб на обслуживание в поездах и на вокзалах;
- количества претензий отправителей и получателей в отношении сохранности перевозимых грузов.

Вместе с тем наблюдаются и негативные факторы. Снижается оснащенность населения грузовыми и пассажирскими вагонами. Плотность транспортной сети (общего пользования) железной дороги, удельная эксплуатационная длина железнодорожных путей, в том числе их электрификация, а также транспортная мобильность населения на железнодорожном транспорте остается на уровне 2014 года. Скоростные железные дороги имеются только в Российской Федерации, а высокоскоростные железные дороги в ЕАЭС отсутствуют. Порожний пробег остается на уровне порядка 40%.

В сфере воздушного транспорта в ЕАЭС в период с 2014-2019 гг. увеличилось количество категорируемых аэродромов и узловых аэропортов, повысилась авиационная мобильность населения, при этом снизилось число авиационных происшествий при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров и грузов. На сегодняшний день в ЕАЭС имеется достаточное количество авиакомпаний государств-членов (более 70), выполняющих международные полеты. Это позволяет говорить о наличии высокой конкуренции в сфере предоставления услуг по перевозке воздушным транспортом. Также в 2018-2019 гг. зафиксирован высокий процент занятости пассажирских кресел (в среднем 80%).

Для повышения качества транспортных услуг, в том числе уровня безопасности, за период с 2016-2019 гг. в рамках Евразийской экономической комиссии разработаны и приняты следующие рекомендации:

- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 29.03.2016 № 4 «Об Общих подходах к требованиям по сертификату безопасности на железнодорожном транспорте и порядку его выдачи».
- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 14.10.2019 № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры».
- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 19.11.2019 № 36 «О повышении качества железнодорожных пассажирских перевозок в международном сообщении государств-членов Евразийского экономического союза».
- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 26.11.2019 № 38 «О согласованных подходах по внедрению безбумажных технологий при организации и оформлении перевозок грузов в международном сообщении и устранению недостатков в организации движения поездов».
- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 26.11.2019 № 39 «О согласованных подходах по обеспечению справедливой и добросовестной конкуренции и расширению воздушного сообщения при поэтапном формировании общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС».
- Рекомендация Коллегии ЕЭК от 24.12.2019 № 44 «О создании условий для беспрепятственного, удобного и безопасного доступа лиц с ограниченными физическими возможностями к транспортной инфраструктуре и транспортным средствам общественного пассажирского транспорта (транспорта общего пользования)».

Необходимо продолжать работу по повышению качества транспортных услуг.