

**ДОКЛАД**

**О РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА  
С ПРОГНОЗОМ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА**

Отчетный период: 2025 год

Москва  
2026

## 1. Общая информация о Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

№ п/п	Содержание раздела
1.1	Наименование отраслевого документа стратегического планирования: <b>Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Транспортная стратегия)</b>
1.2	Реквизиты акта, которым утвержден отраслевой документ стратегического планирования: <b>распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р</b>
1.3	Федеральный орган исполнительной власти: <b>Министерство транспорта Российской Федерации</b>
1.4	Федеральные органы исполнительной власти – соисполнители: <b>Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)</b> <b>Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)</b> <b>Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)</b> <b>Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)</b> <b>Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)</b>
1.5	Отчетный год, за который представляется доклад о реализации отраслевого документа стратегического планирования: <b>2025 год</b>

## 2. Аналитическая справка о реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
2.1	<p><b><u>Описание динамики показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p><b>Общие сведения</b> Основные положения государственной транспортной политики сформулированы в соответствии с принципами и направлениями государственной политики Российской Федерации, определенными в посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации, указах Президента Российской Федерации, в том числе Указе Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» и Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р, Транспортной стратегии, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, и других стратегических документах в сфере транспорта.</p> <p>Основные направления реализации государственной политики в области транспорта на 2025 год определены в Плане деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2025–2030 годы и Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2025 год.</p>

Анализ ключевых показателей работы транспортного комплекса в 2025 году

Транспортный комплекс Российской Федерации в 2025 году показал положительную динамику и улучшение ключевых показателей.

Благодаря внедрению современных технологий и реализации крупномасштабных проектов по модернизации объектов транспортной инфраструктуры существенно повысилась эффективность работы отрасли и качество оказываемых услуг для пассажиров и клиентов.

В отчетном году Минтрансом России принимались исчерпывающие меры для формирования оптимальных условий дальнейшего стабильного развития транспортного комплекса и обеспечения устойчивого экономического роста государства.

Реализация проектов в части модернизации инфраструктуры транспортного комплекса способствовала увеличению объемов грузоперевозок по внутренним водным путям, повышению пропускной способности автомобильных дорог и росту мощностей морских портов.

Повышение качества и сокращение времени оказания транспортных услуг благодаря принятым мерам государственной поддержки позволило повысить привлекательность пассажирских перевозок.

Обновление судов внутреннего водного транспорта и интеграция водных перевозок в городскую транспортную инфраструктуру, повышение интереса к туристическим маршрутам по внутренним водным путям, улучшение пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта и обновление парка железнодорожного подвижного состава положительно сказались на увеличении числа перевезенных в 2025 году пассажиров железнодорожным и водным транспортом.

Благодаря системному подходу со стороны государства к реализации мер поддержки и развития транспортной отрасли, показатели работы транспортного комплекса в 2025 году отмечены стабильностью результатов и повышением качества предоставляемых услуг.

По уточненным данным Росстата, объем перевозок грузов по транспортному комплексу в 2025 году составил 8,25 млрд тонн (100,22 % к уровню предыдущего года), объем грузооборота по транспортному комплексу в 2025 году сократился на 0,04 млрд т-км (- 1,26 %) по сравнению с 2024 годом и составил 3,01 трлн т-км.

Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования и городском электрическом транспорте в 2025 году по сравнению с 2024 годом вырос на 0,08 % и составил 15,46 млрд человек, пассажирооборот транспорта общего пользования и городского электрического транспорта в 2025 году сократился на 0,49 % по сравнению с 2024 годом и составил 574,77 млрд пасс.-км.

Подробное описание ключевых показателей работы транспортного комплекса за 2025 год приведено в Таблице 2.1.

Таблица 2.1.  
Ключевые показатели работы транспортного комплекса за 2025 год

№	Показатель	ед. измерения	2024 год	2025 год	% к 2024 году
1	Объем перевозок грузов по транспортному комплексу, в т.ч.	млрд тонн	8,23	8,25	100,22
2	железнодорожный транспорт*	млрд тонн	1,31	1,25	95,42
3	воздушный транспорт	млн тонн	0,49	0,45	91,02
4	внутренний водный транспорт	млн тонн	105,42	90,64	85,98
5	морской транспорт	млн тонн	31,90	34,66	108,65
6	автомобильный транспорт	млрд тонн	6,78	6,87	101,33
7	Грузооборот по транспортному комплексу, в т.ч.	трлн т-км	3,05	3,01	98,54
8	железнодорожный транспорт	трлн т-км	2,53	2,48	97,97
9	воздушный транспорт	млрд т-км	1,91	1,78	93,19

10	внутренний водный транспорт	млрд т-км	57,45	57,63	100,31
11	морской транспорт	млрд т-км	75,44	71,15	94,31
12	автомобильный транспорт	млрд т-км	387,36	398,54	102,89
13	Грузооборот морских портов России, в т.ч.	млн тонн	863,80	860,77	99,65
14	сухогрузов	млн тонн	442,51	441,67	99,81
15	наливных грузов	млн тонн	421,29	419,09	99,48
16	Объемы погрузочно-разгрузочных работ в речных портах, в т.ч.	млн тонн	114,86	102,46	89,20
17	сухогрузов	млн тонн	110,91	99,59	89,79
18	наливных грузов	млн тонн	3,95	2,88	72,91
19	Отправлено морским транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, в т.ч.	млн тонн	9,25	5,55	60,00
20	сухогрузов	млн тонн	4,84	4,10	84,71
21	наливных грузов	млн тонн	4,41	1,45	32,88
22	Объем доставки грузов внутренним водным транспортом по отправлению в районы Крайнего Севера, в т.ч.	млн тонн	17,02	14,23	83,61
23	сухогрузов	млн тонн	14,31	11,95	83,51
24	наливных грузов	млн тонн	1,49	1,34	89,93
25	лесных грузов в плотках	млн тонн	1,22	0,94	77,05
26	Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (VЗ), в т.ч.	млн тонн	37,89	37,02	97,70
27	транзитные грузы	млн тонн	3,11	3,19	102,57
28	через порты и пункты акватории СМП	млн тонн	34,78	33,83	97,27
29	Суммарная мощность морских портов в акватории Северного морского пути	млн тонн	48,51	47,99	98,93
30	Экспорт транспортных услуг транспортным комплексом	млрд долларов США	11,83	11,45	96,79
31	Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом	тыс. ДФЭ	1 299,89	1 137,60	87,52
32	Объем перевозок грузов в контейнерах, в т.ч.	тыс. тонн	107 619,82	105 198,95	97,75
33	железнодорожным транспортом	тыс. тонн	89 066,59	86 419,63	97,03
34	внутренним водным транспортом	тыс. тонн	283,20	180,90	63,88
35	морским транспортом	тыс. тонн	3 473,70	2 950,30	84,93
36	автомобильным транспортом (из общего кол-ва грузов, перевезенных на коммерческой основе)	тыс. тонн	14 796,33	15 648,12	105,76
37	Количество морских судов Российской Федерации в т.ч. по возрасту:	ед	3 291,00	3 331,00	101,22
38	0-5 лет	ед	300,00	297,00	99,00
39	6-10 лет	ед	215,00	239,00	111,16
40	11-15 лет	ед	269,00	249,00	92,57
41	16-20 лет	ед	270,00	298,00	110,37
42	21-25 лет	ед	227,00	255,00	112,33
43	26-30 лет	ед	255,00	210,00	82,35
44	более 30	ед	1 755,00	1 783,00	101,60
45	Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ	ед	15 138,00	13 035,00	86,11
46	Мощность морских портовых комплексов, в т.ч.:	млн. тонн	1 401,23	1 484,50	105,94
47	Фактически использованная	млн. тонн	881,84	1 283,21	145,52
48	Мощность речных портовых комплексов, в т.ч.:	тыс. тонн	150 918,00	141 212,30	93,57
49	Фактически использованная	тыс. тонн	54 685,20	52 149,70	95,36
50	Обслуживание пассажиров в аэропортах России	млн человек	216,42	214,66	99,19
51	Объем перевозок пассажиров на транспорте общего пользования, в т.ч.	млрд человек	10,38	10,36	99,78
52	железнодорожным транспортом, в т.ч.	млрд человек	1,30	1,32	101,54
53	в пригородном сообщении	млрд человек	1,17	1,19	101,71
54	внутренним водным транспортом	млн человек	12,09	12,86	106,37
55	морским транспортом	млн человек	1,56	5,04	323,08
56	автомобильным (автобусным) транспортом	млрд человек	8,96	8,91	99,44
57	воздушным транспортом, в т.ч.	млн человек	111,65	108,85	97,49
58	на внутренних воздушных линиях	млн человек	84,68	81,45	96,19
59	Пассажиروоборот на транспорте общего пользования, в т.ч.	млрд пасс.-км	527,85	524,86	99,43
60	железнодорожного транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	145,56	144,31	99,14
61	в пригородном сообщении	млрд пасс.-км	35,56	36,44	102,47
62	внутреннего водного транспорта	млрд пасс.-км	0,73	0,77	105,48

63	морского транспорта	млрд пасс.-км	0,03	0,04	133,33
64	автомобильного (автобусного) транспорта	млрд пасс.-км	95,29	95,30	100,01
65	воздушного транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	286,24	284,44	99,37
66	на внутренних воздушных линиях	млрд пасс.-км	184,82	179,02	96,86
67	Объем перевозок пассажиров городским электрическим транспортом, в т.ч.	млрд человек	5,07	5,10	100,71
68	метрополитеном	млрд человек	3,15	3,19	101,27
69	трамвайным транспортом	млн человек	1 027,15	1 055,21	102,73
70	троллейбусным транспортом	млн человек	890,81	858,80	96,41
71	Пассажирооборот городского электрического транспорта, в т.ч.	млрд пасс.-км	49,74	49,91	100,34
72	метрополитена	млрд пасс.-км	43,03	43,14	100,26
73	трамвайного транспорта	млрд пасс.-км	3,19	3,29	103,13
74	троллейбусного транспорта	млрд пасс.-км	3,52	3,48	98,86
75	Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта (период с начала года к соответствующему периоду предыдущего года)	%	114,94	114,31	99,45
76	автомобильный транспорт	%	112,27	112,64	100,33
77	городской электрический транспорт, в т.ч.	%	110,26	112,51	102,04
78	проезд в трамвае, поездка	%	110,01	112,23	102,02
79	проезд в троллейбусе, поездка	%	110,10	115,95	105,31
80	проезд в метро, поездка	%	110,46	111,21	100,68
81	железнодорожный транспорт, в т.ч.	%	115,64	114,99	99,44
82	на перевозку пассажиров поездами дальнего следования	%	116,52	115,51	99,13
83	на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, поездка	%	110,31	111,41	101,00
84	Индекс тарифов на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) (к соответствующему периоду предыдущего года)	%	121,23	113,65	93,75
85	автомобильный транспорт	%	118,97	107,45	90,32
86	железнодорожный транспорт	%	111,01	113,93	102,63
87	морской транспорт	%	110,59	103,53	93,62
88	внутренний водный транспорт	%	109,36	103,21	94,38
89	воздушный транспорт	%	113,95	106,44	93,41
90	Реальная заработная плата работников транспортного комплекса (% к 2021 году)	%	119,00	125,90	105,80
91	Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса	млн человек	1,94	1,97	101,55

\* - По данным ОАО «РЖД»

### Анализ достигнутых в 2025 году значений индикаторов Транспортной стратегии

Индикаторы достижения целей Транспортной стратегии и их значения приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

Индикаторная система отражает выполнение каждой из четырех целей Транспортной стратегии путем достижения запланированных значений ключевых и вспомогательных индикаторов по двум сценариям развития: базовому и консервативному.

Оценка степени достижения целевых показателей индикаторов Транспортной стратегии осуществлялась согласно консервативному сценарию ввиду наличия воздействия внешних факторов, влияющих на функционирование транспортного комплекса, которые по объективным обстоятельствам не могли быть учтены в процессе разработки Транспортной стратегии.

Механизмы реализации, установленные в разделе XI Транспортной стратегии, предполагают формирование системы цифрового мониторинга и управления выполнением Транспортной стратегии.

#### Цель 1 «Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий».

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным Транспортной стратегией, направленных на достижение Цели 1, характеризуются следующими результатами.

Повышение межрегиональной транспортной доступности территорий

Российской Федерации для перевозок пассажиров и грузов в 2025 году обеспечивалось в том числе через реализацию государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», а также входящего в национальные проекты «Инфраструктура для жизни», «Эффективная транспортная система». Выполнение федеральных проектов «Развитие федеральной дорожной сети», предусматривающего строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных федеральное значения, а также проектов «Региональная и местная дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» имело важное значение для достижения Цели 1.

В 2025 году в рамках реализации федерального проекта «Развитие федеральной дорожной сети» после завершения строительных и реконструкционных работ введены в эксплуатацию участки федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 546,4 км, включая искусственные дорожные сооружения длиной 14,4 км.

В составе указанных объемов ввода автомобильных дорог в эксплуатацию завершены работы на ключевых направлениях, входящих в состав опорной сети автомобильных дорог, в частности, на международном транспортном коридоре «Север – Юг», на автодорожном маршруте «Россия», а также завершены мероприятия на обходах населенных пунктов, расположенных вдоль автомобильных дорог федерального значения.

В рамках реализации федеральных проектов, входящих в национальный проект «Инфраструктура для жизни», а также федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2025 году обеспечено выполнение дорожных работ на участках автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения.

Таким образом, реализация мероприятий в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в 2025 году позволила обеспечить существенное повышение уровня транспортной доступности субъектов Российской Федерации благодаря вводу в эксплуатацию новых участков федеральных автомобильных дорог, осуществлению реконструкции действующих автомагистралей и проведению широкомасштабных ремонтно-восстановительных работ на региональных и муниципальных автомобильных дорогах.

Следует также отметить реализуемые программы государственной поддержки федеральных казенных предприятий, управляющих аэропортами в регионах Крайнего Севера и Арктики, направленные на обеспечение доступности авиаперевозок и поддержание стабильной круглогодичной транспортной связи в труднодоступных населенных пунктах.

Итоги работы показали полное использование предоставленных субсидий, что подтверждает успешную реализацию предусмотренных мер, способствующих в свою очередь решению задачи «Обеспечение транспортной доступности удаленных территорий».

Решение задачи «Повышение транспортной доступности и связности транспортных систем в городских агломерациях» в 2025 году сопровождалось увеличением числа маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в прямом смешанном (комбинированном) сообщении до тридцати пяти единиц.

По итогам 2025 года установлено 1214 межрегиональных маршрутов, внесены в реестр сведения о 84 остановочных пунктах, в том числе по новым территориям установлено 303 межрегиональных маршрута, внесены в реестр сведения о 19 остановочных пунктах.

Осуществляемые меры способствовали увеличению числа межрегиональных автобусных маршрутов, предусматривающих также и смешанное транспортное

обслуживание.

Достижению задачи «Повышение транспортной доступности Российской Федерации для глобальных рынков» способствовало активное развитие Северного морского пути, представляющего собой направление первостепенного значения, обеспечивающее уникальные экономические и геополитические преимущества. Совершенствование инфраструктурных объектов, рост грузопотоков и активная государственная поддержка делают Северный морской путь одним из перспективнейших элементов международной транспортной сети.

Развитие территории Арктической зоны Российской Федерации и Северного морского пути сопровождалось реализацией мероприятий в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», результатом которых в 2025 году явился ввод в эксплуатацию транспортной развязки на км 19 подъезда к г. Мурманску на автомобильной дороге Р-21 «Кола».

В отчетном году по результатам ходовых испытаний в акватории Мурманского порта после подписания необходимых документов официально введены в эксплуатацию два буксирно-спасательных судна ледового класса Arc4 проекта NE025 – «Тиман» и «Тепсей». Данные суда являются первыми из пяти единиц серии проекта NE025, специально построенных для обеспечения деятельности Морской спасательной службы.

В 2025 году подписаны акты приема-передачи завершаемых строительством 4 судов аварийно-спасательного флота, в том числе 3 буксирно-спасательных судов ледового класса Arc4 проекта NE025 «Фавор», «Печак» и «Узон» и 1 многофункционального аварийно-спасательного судна проекта MPSV06 «Керченский пролив».

Реализация задачи «Приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями и обеспечение ее долговременной устойчивости, включая обеспечение ее защищенности от воздействия изменений климата» достигалась в том числе благодаря проведению ряда мероприятий, направленных на развитие региональных аэропортов, инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта.

Основным направлением решения задачи по комплексному развитию крупных международных, узловых и региональных аэропортов Российской Федерации являлось осуществление расходов инвестиционного характера на реконструкцию аэродромной сети Российской Федерации в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Российские аэропорты в отчетном периоде подверглись масштабной модернизации: обновлено семь аэровокзальных терминалов, разработана техническая документация для реконструкции еще двадцати двух воздушных гаваней, сертифицированы тридцать шесть аэродромов, получены разрешения на ввод инфраструктурных объектов и сооружение новых зданий.

Также стоит отметить обеспечение содержания внутренних водных путей – 95609,2 км, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов – 48654,1 км. За счет софинансирования субъектами Российской Федерации улучшены параметры внутренних водных путей на 2988,6 км, за счет финансирования субъектами Российской Федерации содержались 126,8 км внутренних водных путей.

Цель 2. «Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма».

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 2, характеризуются следующими результатами.

Проводимые работы по развёртыванию сети высокоскоростных железных дорог позволит сократить время путешествий, повысить доступность туристских

маршрутов и бизнес-поездов, содействует объединению регионов страны в единое экономическое пространство. Высокоскоростная железнодорожная магистраль также окажет стимулирующее воздействие на развитие населенных пунктов вдоль своего маршрута, превращая их в полноценные центры экономической деятельности. Проводимая работа по строительству высокоскоростных магистралей способствует решению задачи «Сокращение времени в пути «от двери до двери» для пассажиров».

Решению задачи «Создание доступной и комфортной среды для пассажиров и туристов на всех этапах путешествия» в том числе способствовало развитие пассажирских перевозок и речного туризма на Волге.

Так, в 2025 году в проекте «Речные магистрали» приняли участие две судоходные компании (ООО «Водолет» и АО «Чебоксарский речной порт»), которыми была осуществлена перевозка 33,2 тыс. человек по 8 маршрутам, что на 1,6 % больше показателя 2024 года, который составил 32,7 тыс. человек.

Росту востребованности пассажирского транспорта способствует тенденция увеличения скорости и комфортабельности перевозок в связи с реализуемыми системными мерами поддержки регионов по обновлению парка общественного транспорта. Также на рост объемов перевозок повлиял возрастающий интерес к внутреннему туризму.

В 2025 году работа по указанному направлению обеспечила дальнейшее развитие системы мультимодальных маршрутов разными видами транспорта через внедрение сервиса единого билета, который обеспечивал плавный переход от начальной точки следования до конечной без перерывов и неудобств.

Организация автобусных пассажирских перевозок, включая прямые смешанные (комбинированные) маршруты, успешно реализована в десяти регионах Российской Федерации. По шестидесяти четырем маршрутам комбинированных, мультимодальных перевозок, пятью из которых являются международные направления, связывающие российские территории с Республикой Абхазия, было обеспечено перемещение более восемнадцати с половиной тысяч пассажиров.

Мультимодальные перевозки пассажиров позволили туристам гарантированно спланировать свой маршрут и беспрепятственно добраться на комфортабельных автобусах до точки назначения.

Кроме того, указанный способ перевозки позволил обеспечить решение проблемы перемещения туристов в зоны массового отдыха, расположенные вдали от узлов авиационного и железнодорожного сообщения, благодаря высокой степени интеграции различных транспортных систем и удобству осуществления межвидовых пересадочных операций.

За 2025 год значительно повысилась доступность железнодорожного транспорта благодаря увеличению числа специально оборудованных штабных вагонов, используемых для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Общее число таких вагонов достигло 1207 единиц, что составляет 95 % от их общего количества.

Кроме того, на железной дороге эксплуатируются составы, включающие вагоны с четырехместными купе, рассчитанными на одновременную поездку двух человек на креслах-колясках вместе с двумя сопровождающими лицами, а также вагоны с четырьмя индивидуальными купе для инвалидов.

В ходе реализации программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла были выполнены ключевые проекты, направленные на повышение уровня комфорта и удобства для пассажиров. Обеспечен ввод во временную эксплуатацию железнодорожных линий, запуск цифровых систем управления эксплуатацией станциями, а также завершено обновление подвижного состава на четырех Московских центральных диаметрах.

Развитие сопутствующей инфраструктуры, а также завершение

с опережающими сроками основных мероприятий по модернизации железнодорожной сети Центрального транспортного узла безусловно способствует решению задачи «Улучшение качества узлового пассажирского инфраструктурного комплекса и обеспечение соответствия объектов предъявляемым требованиям к качеству».

Цель 3 «Увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий».

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 3, характеризуются следующими результатами.

В ходе решения задачи «Повышение скорости, надежности и полноты услуг по осуществлению грузовых перевозок, в том числе мультимодальных, транзитных» в 2025 году при реализации проекта развития «Восточного полигона» обеспечено получение положительного заключения по ключевым объектам третьего этапа.

В ходе реализации мероприятий третьего этапа проводилась работа по возведению объектов строительства четырех искусственных сооружений: Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей и моста через реку Амур.

Для проведения основных этапов строительных и монтажных работ на Северомуйском и Кодарском тоннелях в 2025 году обустроены строительные городки, запущена процедура закупки и монтажа тоннелепроходческих механизированных комплексов.

Начата разработка проектно-сметной документации, а также ее подготовка для прохождения внутренней экспертизы в ОАО «РЖД» и ФАУ «Главгосэкспертиза России» согласно утвержденному графику проведения проектно-изыскательных мероприятий.

Существенное влияние на достижение указанной задачи оказали работы, проводимые в рамках развития железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, в ходе которых выполнен комплекс мероприятий по увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры Южного полигона, включая модернизацию объектов энергоснабжения, вокзальных комплексов, строительство дополнительных железнодорожных путей. Параллельно реализовывались проекты организации обходных маршрутов вокруг Саратовского железнодорожного узла, предусматривающие развитие системы тяговых подстанций, реконструкцию железнодорожных станций, сооружение нового двухпутного участка магистрали от станции Курдюм до Ивановского.

Результаты проводимых мероприятий позволили в 2025 году обеспечить достижение 100 % значений плановых показателей по суммарной провозной способности участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна.

Обеспечение ввода во временную эксплуатацию после реконструкции и строительства ряда объектов железнодорожной инфраструктуры позволили обеспечить положительные результаты грузовой работы через подходы к морским портам Северо-Западного бассейна.

В ходе решения задачи «Ускоренное развитие участков международных транспортных коридоров, проходящих через Россию» в течение 2025 года продолжалась работа по обустройству и обеспечению функционирования пунктов пропуска, при этом повышенное внимание уделялось пунктам пропуска, включенным в число 87 приоритетных.

Пункты пропуска оборудовались передовыми интеллектуальными комплексами для пограничного и таможенного контроля, системами видеонаблюдения, контроля и управления доступом, а также новейшими моделями металлодетекторов арочного типа, интроскопов и тепловизоров.

Применение цифровых технологий для быстрого и бесконтактного прохождения пограничного контроля посредством биометрической идентификации позволило существенно уменьшить время проверки документов на границе.

Проведенные мероприятия по техническому переоснащению пунктов пропуска через государственную границу позволили увеличить их пропускную способность, создав комфортные условия для участников внешнеэкономической деятельности и физических лиц, осуществляющих пересечение государственной границы, а также обеспечить надежную охрану государственной границы Российской Федерации. По итогам 2025 года были успешно реализованы крупные проекты реконструкции, технического перевооружения и ввод в эксплуатацию ряда ключевых пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, существенно увеличившие их пропускной потенциал и уровень предоставляемых услуг.

Цель 4 «Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий».

В 2025 году основными направлениями цифровизации транспортного комплекса охватывали широкий спектр инициатив, направленных на повышение эффективности функционирования транспортной системы.

Создание централизованных информационных систем управления транспортом позволяет оптимизировать работу всех участников рынка – от перевозчиков до конечных потребителей транспортных услуг.

Важное направление работы по повышению уровня автоматизации различных операций, связанных с транспортным процессом осуществлялось внедрение передовых технологических решений.

Для достижения Цели 4 «Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий» определены задачи:

- «Цифровизация пассажирских перевозок»;
- «Цифровизация грузовых перевозок»;
- «Цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств»;
- «Цифровизация управления транспортным комплексом»;
- «Повышение уровня технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса».

Итоги выполнения мероприятий по задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, направленных на достижение Цели 4, характеризуются следующими результатами.

Выполнению задачи «Цифровизация пассажирских перевозок» способствуют цифровые решения, упрощающие взаимодействие граждан и бизнеса с государственными органами в области транспорта. Это выражается в упрощении процедур оформления документов, выдачи разрешений и лицензий, предоставлении онлайн-сервисов по бронированию билетов, оплате штрафов и налогов, а также оказанию консультационной поддержки пользователям транспортной сети.

В отчетном году были реализованы мероприятия, направленные на улучшение доступности социальной поддержки и интеграцию современных цифровых решений для улучшения качества жизни определенных категорий граждан (например, многодетные семьи, учащиеся образовательных учреждений). Эти меры включали предоставление льгот и компенсаций через электронные базы данных и мониторинговые системы.

В рамках решения задачи «Цифровизация грузовых перевозок» в 2025 году парк беспилотных грузовых автомобилей достиг 90 единиц. Эти грузовики распределены следующим образом: 18 единиц произведены ПАО «КАМАЗ», 43 единиц – ООО «Автотех» и 29 единиц – ООО «Яндекс».

Общий объем перевозок высокоавтоматизированными транспортными средствами четвертого уровня автономности составил 800 млн куб. метров груза.

Протяженность пробега высокоавтоматизированных транспортных средств составила 10 млн км.

Особо стоит выделить мероприятия по внедрению современных транспортных и информационно-технологических решений контроля и позиционирования, разработку и внедрение интеллектуальных информационных систем мониторинга и управления на железнодорожном транспорте.

В 2025 году ОАО «РЖД» была продолжена работа по оборудованию локомотивов системой «Виртуальная сцепка», результатом которой стало оснащение соответствующим оборудованием 1887 единиц тяговых составов, обеспечивающих проведение до 280 «виртуально сцепленных» поездов ежедневно.

Таким образом, в 2025 году в Российской Федерации наблюдается устойчивая тенденция к углублению цифровизации транспортно-логистической отрасли. Ключевым индикатором данного процесса выступает Индекс цифровой трансформации грузоперевозок, который по итогам отчетного периода достиг 0,39 %, что свидетельствует о системном росте доли электронных перевозочных документов в общем документообороте сектора.

Решению задачи «Цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств» способствовало развертывание в воздушном пункте пропуска Москва (Внуково) автоматизированной системы паспортного контроля «Сапсан», которая включает в себя 10 модулей, предназначенных для осуществления бесконтактного и оперативного прохождения паспортного контроля по биометрическим данным. Использование цифрового решения позволило обеспечить время прохождения паспортного контроля на границе менее чем за 1 минуту.

Также в пункте пропуска был развернут программно-технический комплекс паспортного контроля первого типа, который позволяет обеспечить пропускную способность свыше 20 млн пассажиров в год.

Реализации задачи «Цифровизация управления транспортным комплексом» способствовало внедрение ряда инновационных технологий для повышения качества ремонтных работ, обустройства, безопасности и эффективности функционирования автомобильных дорог.

Важной частью программы цифровизации является обновление существующей транспортной инфраструктуры с целью обеспечения ее совместимости с новыми технологиями.

Так, в 2025 году была апробирована технология «Искусственного интеллекта» посредством автоматизированного мониторинга реализуемых конструкций шумозащитных экранов на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» с формированием единой среды данных, включающей сбор основных параметров объектов, выявление дефектов, их идентификация, выявление сопутствующих факторов эксплуатации.

Опτικο-волоконная стационарная цифровая система контроля и оповещения успешно внедрена для наблюдения и предотвращения разрушений автомобильных дорог и мостов, вызванных карстовыми и суффозионными процессами (автомобильная дорога Казань – Екатеринбург на участке Дюртюли – Ачит).

В 2025 году обеспечена бесперебойная эксплуатация ЕГИС ОТБ. Количество субъектов, зарегистрированных в автоматизированных централизованных базах персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств для передачи данных: в части воздушного транспорта составило 821; в части автомобильного транспорта составило 9437; в части железнодорожного транспорта составило 10; в части водного транспорта составило 206. Количество записей о перевозке пассажиров за 2025 год составило 2,18 млрд. Общее количество поступивших заявлений на оказание государственных услуг за все время составило

688193. Общее количество поступивших заявлений на оказание государственных услуг за 2025 год составило 128467. Количество заявлений на оказание государственных услуг, поступивших через Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций) за 2025 год составило 58167. Количество новых записей в реестрах специализированных организаций, аттестующих организаций, подразделений транспортной безопасности, сил обеспечения транспортной безопасности, транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры за 2025 год составило 344430. Количество уведомлений сервиса уведомлений Ространснадзора о перевозке грузов повышенной опасности за 2025 год составило 8 986. Количество обращений по паспортам обеспечения транспортной безопасности за 2025 год составило 5601.

Реализации задачи «Повышение уровня технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса» в том числе способствовали развитие беспилотных авиационных систем.

В отчетном году продолжалась работа по совершенствованию организации использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами. Так, было выполнено 178869 полетов беспилотных воздушных судов (далее – БВС). Приказом Минтранса России от 08.07.2024 № 236 «Об установлении зон полетов беспилотных воздушных судов» установлено 60 зон полетов БВС.

Кроме того, разработаны предложения относительно выполнения пункта 2 перечня поручений, утвержденного Президентом Российской Федерации после проведенного 28 января 2025 г. совещания по вопросам развития беспилотных авиационных технологий (№ Пр-589 от 19 марта 2025 г.). Предложения касаются введения нового типа воздушного пространства — класса Н, а также организации специальных маршрутов движения для БВС. Изменения утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 2025 г. № 1133, согласно которому внесены необходимые корректировки в федеральные нормы использования воздушного пространства Российской Федерации.

В 2025 году активно велась работа в рамках реализации национального проекта «Беспилотные авиационные системы». В частности, одобрены три новые модели БАС, запущено серийное производство уже сертифицированной модели БАС С-80. За год аккредитацию получили одиннадцать организаций – разработчиков беспилотных воздушных судов, а также выдано два разрешения на запуск производства самих беспилотных аппаратов.

Беспилотные авиационные системы также успешно используются для осуществления контроля и надзора в области морского и внутреннего водного транспорта, а также в области транспортной безопасности.

Ространснадзором организовано применение сценария совместного использования беспилотных авиационных систем с Управлениями на транспорте МВД России, территориальными органами Росгвардии.

Итоги выполнения мероприятий по базовым задачам, предусмотренным реализацией Транспортной стратегии, оказывающих влияние на осуществление всех поставленных целей, характеризуются следующими результатами.

В целях решения задачи «Обеспечение национальных интересов Российской Федерации при осуществлении государственной политики с целью развития транспортной отрасли» в рамках сегмента высокого уровня 87-й сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН освещались ключевые меры федерального значения и успехи России в вопросах транспортного взаимодействия с особым вниманием к нацпроектам - созданию эффективной транспортной системы и инфраструктуре для повышения качества жизни населения.

Министерство транспорта Российской Федерации в 2025 году инициировало разработку согласованных международных правил регулирования транспортного

процесса, включая унификацию стандартов инфраструктуры приграничных зон государств, что позволит минимизировать задержки автомобильного и железнодорожного грузового транспорта, улучшить функционирование цифровых логистических сервисов и существенно расширить пропускную способность трансграничных транспортных коридоров, пересекающих территорию Российской Федерации.

В рамках решения задачи «Снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и климат в соответствии с принципами устойчивого развития» в 2025 году осуществляется комплекс мероприятий, включавший применение различных методов и подходов, направленных на существенное снижение негативного влияния транспортного комплекса на окружающую среду и климат, в контексте принципов устойчивого развития.

В 2025 году проводилась работа по предупреждению случаев ДТП с дикими животными, которые в основной своей массе фиксировались на автомобильной дороге М-1 «Беларусь». Данная необходимость обусловлена прохождением автомобильной дороги по лесным массивам на малозаселенной территории, наличием примыканий и дефицитом специально обустроенных переходов для животных.

В течении отчетного периода выполнен мониторинг 4 устройств комплексной интеллектуальной системы оповещения водителей транспортных средств о нахождении дикого животного на проезжей части (М-1 «Беларусь»: км 196+500; км 364+900; км 421+000, А-107 «Московское малое кольцо»: км 136+900). Системы размещены в местах возможного выхода животных (разрывы в ограждении на съездах на сельскохозяйственные угодья). За указанный период ДТП с участием диких животных в местах расположения систем не зафиксированы.

В рамках реализации программ повышения уровня БДД и плановых работ по содержанию наружного освещения была осуществлена замена 5065 энергонезэффективных светильников, в результате чего в 2025 году достигнута экономия в размере 123025,5 тыс. руб.

В целях повышения экологической и энергетической эффективности перевозок, а также снижения углеродоемкости и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в ОАО «РЖД» осуществляется обновление тягового подвижного состава, реализуются проекты по электрификации железнодорожных линий и замещение потребляемого на тягу поездов дизельного топлива на электрическую энергию.

На решение данной задачи значительное воздействие оказывает развитие газомоторной и электроразрядной инфраструктуры для различных категорий транспорта, а также меры по обеспечению упрощенного доступа транспортных средств к топливу с более низким углеродным следом.

В частности, Государственной компанией «Автодор» утверждена процедура организации экспериментального проекта («акция») «Беспрепятственный бесплатный проезд по платным участкам федеральной автомобильной сети владельцам электромобильного транспорта».

Дополнительно на автомобильных дорогах функционируют объекты заправочной инфраструктуры сжиженного природного газа, в том числе в составе многофункциональных зон дорожного сервиса.

Для достижения задачи «Обеспечение безопасности на транспорте и транспортной безопасности» на объектах транспортного комплекса федеральными агентствами, осуществляющими регулирование соответствующих видов транспорта, проводилась систематическая и целенаправленная работа по выполнению требований Федерального закона «О транспортной безопасности», а также соответствующих нормативных правовых актов. Мероприятия включали проведение процедуры категорирования объектов транспортной инфраструктуры, утверждение

оценок уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и отдельных транспортных средств (в части морского транспорта), а также программ обеспечения транспортной безопасности эксплуатантов (в части воздушного транспорта), аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитацию подразделений транспортной безопасности, аттестующих и специализированных организаций.

В 2025 году активно осуществлялась деятельность по внедрению дополнительных мероприятий, направленных на усиление защиты от террористических угроз в транспортной сфере.

Принципы обеспечения безопасности на транспорте направлены на решение общих задач транспортного комплекса, включая совершенствование контрольно-надзорной деятельности, через внедрение риск-ориентированного подхода, концентрацию внимания на высокорисковых объектах, использование дистанционных методов контроля и повышение уровня автоматизации.

В 2025 году продолжена работа по совершенствованию методов риск-ориентированного подхода, разработаны новые индикаторы риска для всех видов контролируемых объектов. Проведенная работа позволила минимизировать количество неэффективных внеплановых проверок, где отсутствуют выявленные нарушения. Утвержденные программы профилактики рисков на 2025 год реализованы во всех видах надзора. В отчетном году утверждены 8 новых индикаторов риска (всего на конец 2025 года действовало 44 индикатора по всем видам надзора). В 2025 году выявлено 299 случаев срабатывания индикаторов риска, что составляет 21 % от проведенных в 2025 году внеплановых проверок. Утверждение новых индикаторов риска и корректировка действующих индикаторов положительно отражается на уровне безопасности населения на транспорте.

В 2025 году при использовании дистанционных форматов взаимодействия с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями особое внимание уделялось автоматизации инструментов дистанционного контроля и надзора.

Разработан прототип сервиса дистанционной проверки нарушений обязательных требований, который позволяет получать информацию от средств фото- и видеофиксации о государственном регистрационном знаке транспортного средства и его типе, в целях проверки наличия соответствующих лицензий, уплаты штрафов и соблюдения иностранными перевозчиками весовых и габаритных параметров. Проведены испытания прототипа сервиса в трех субъектах Российской Федерации (Пермский край, Челябинская и Смоленская области), что позволило повысить эффективность контроля (надзора) в сфере транспорта, оптимизировать выявление нарушений, снизив трудозатраты инспекторов в данном процессе. Планируется дальнейшая интеграция сервиса с интеллектуальными транспортными системами регионов.

Таким образом, в 2025 году была проведена значительная работа по повышению безопасности на транспорте путем внедрения усовершенствованных методик риск-ориентированного подхода, разработки новых индикаторов риска, оптимизации контрольных мероприятий и развития автоматизированных дистанционных систем мониторинга нарушений.

Для реализации задачи «Эффективное обслуживание внешней торговли Российской Федерации, развитие экспорта транспортных услуг, развитие международного сотрудничества» Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет систематическую деятельность, направленную на обеспечение национальных интересов российского транспортного комплекса в условиях глобального экономического пространства посредством реализации мер защиты и продвижения отечественных субъектов транспортной инфраструктуры

на международном уровне.

Особое значение уделялось укреплению транспортной кооперации внутри ключевых интеграционных структур – Союзного государства, ЕАЭС, СНГ, БРИКС. Важнейшими инструментами продвижения отечественных транспортных инициатив выступали специализированные структуры глобальных организаций, среди которых особо выделяются Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и Экономическая и Социальная комиссия ООН для Азии и Тихоокеанского региона (ЭСКАТО).

В 2025 году реализовывались комплексные меры по развитию евразийских транспортных коридоров, включая формирование дорожных карт, внедрение цифровых технологий и гармонизацию нормативных актов. Стартовала практическая фаза пилотного проекта по электронным международным транспортным накладным E-CMR. Российская сторона предложила развивать участок железной дороги «Невель – Дно – Луга – Гатчина».

Продолжалась интеграция транспортного пространства Союзного государства, запущен регулярный рейс электропоезда «Ласточка» Москва – Минск. Начаты переговоры по строительству высокоскоростной магистрали Москва – Минск.

Подписаны документы по взаимодействию государств СНГ в сфере транспорта, принято решение об интеграции железнодорожных сетей, цифровизации транспортных коридоров и повышении уровня транспортной безопасности. Осуществлялись шаги по устранению инфраструктурных препятствий и внедрению инноваций в транспортное пространство СНГ.

Несмотря на ограничения доступа к территориям недружественных стран, активная работа Министерства транспорта Российской Федерации на международной арене, в 2025 году позволила диверсифицировать логистические маршруты, обеспечив стабильность грузоперевозок.

Для решения задачи «Кадровое сопровождение и повышение профессионализма сотрудников, развитие человеческого капитала транспортного комплекса» транспортные образовательные учреждения высшего образования и их структурные подразделения осуществляют реализацию дополнительных профессиональных программ (профессиональной переподготовки и повышения квалификации), а также программ профессионального обучения.

В 2025 году продолжилась работа по совершенствованию системы кадрового обеспечения транспортной отрасли. Образовательные организации высшего образования, подведомственные Минтрансу России и федеральным агентствам (Росавиации, Росжелдору и Росморречфлоту), обеспечили подготовку необходимого числа молодых специалистов для организаций транспортного комплекса.

Стоит отметить высокую результативность научных исследований, показателей публикационной активности в журналах «Белого списка» системообразующего отраслевого вуза – Российского университета транспорта.

Так, Российский университет транспорта в 2025 году был включен в ведущие международные рейтинги: «Три миссии университета», институциональный рейтинг – World University Rankings, междисциплинарный научный рейтинг – Times Higher Education Interdisciplinary Science Rankings, рейтинг «влияния» – Times Higher Education Impact Ranking, рейтинг по предметным областям – World University Rankings by Subject, в рейтинг лучших вузов России RAEX-100 и в 6 предметных рейтингов агентства RAEX, также вузу в числе первых 7 российских вузов был присвоен индивидуальный рейтинг ответственности университетов в сфере устойчивого развития агентства RAEX.

В транспортном комплексе сложилась целостная система подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием на базе

	<p>19 образовательных организаций и их 86 функционирующих филиалов.</p> <p>В 2025 году общий контингент обучающихся в образовательных организациях составил 251702 человека, из них 146382 человека или 58,2 % обучалось за счет средств федерального бюджета, 105320 человек или 41,8 % – с полным возмещением затрат.</p> <p>В 2025 году в образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета на уровень высшего образования было принято всего 17321 человек, в том числе по очной форме обучения – 14359 человек, по программам аспирантуры – 362 человека, в том числе по очной форме обучения – 362 человека, по программам специалитета – 10238 человек, в том числе по очной форме обучения – 8047 человек, по программам магистратуры – 1568 человек, в том числе по очной форме обучения – 1354 человека, бакалавров – 5153 человека, в том числе по очной форме обучения – 4596 человек.</p> <p>На обучение за счет средств федерального бюджета на уровень среднего профессионального образования было принято всего 15587 человек, в том числе по очной форме обучения – 15407 человек, по специальностям среднего профессионального образования – 15472 человека, в том числе по очной форме обучения – 15292 человека, по профессиям среднего профессионального образования – 115 человек, в том числе по очной форме обучения – 115 человек.</p> <p>В 2025 году из образовательных организаций было выпущено по уровню высшего образования всего 23781 человек, по программам аспирантуры – 294 человека, по программам специалитета – 11021 человек, по программам магистратуры – 2785 человек, бакалавров – 9 681 человек.</p> <p>По уровню среднего профессионального образования из образовательных организаций было выпущено всего 15733 человека, по специальностям среднего профессионального образования – 15646 человек, по профессиям среднего профессионального образования – 87 человек.</p> <p>На целевое обучение в образовательные организации транспортного комплекса по программам высшего образования в 2025 году было принято 12164 человека, из них по программам аспирантуры – 22 человека, по программам специалитета – 11482 человека, по программам магистратуры – 8 человек, по программам бакалавриата – 652 человека.</p> <p>Целевое обучение осуществлялось в первую очередь для обеспечения профильных направлений подготовки: «Техника и технологии строительства» – 71 человек, «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники» – 189 человек, «Техника и технологии наземного транспорта» – 10314 человек, «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» – 150 человек.</p> <p>В 2025 году в транспортных образовательных организациях проходили обучение 8551 иностранный студент из 101 страны, в том числе за счет бюджетных средств – 2907 человек.</p>
2.2	<p align="center"><b><u>Оценка эффективности действующих мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижения ее целей и включает нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.</p> <p><i><u>Нормативно-правовое регулирование в сфере транспорта</u></i></p> <p>В 2025 году проводилась работа по нормативному правовому обеспечению решения задач государственного регулирования в сфере транспорта.</p> <p>Распоряжением Минтранса России от 29 января 2025 г. № РС-7-р утвержден План законопроектной деятельности Министерства транспорта</p>

Российской Федерации на 2025 год. Реализация Плана была направлена на нормативное правовое обеспечение реализации задач развития транспортного комплекса.

В 2025 году Минтранс России продолжена работа по совершенствованию нормативно-правового регулирования в сфере транспорта, подписано 35 федеральных законов (13 федеральных законов, разработано Минтранс России, 22 реализовано поправками, подготовленными Минтранс России).

Издано:

– 238 актов Правительства Российской Федерации;

– 153 нормативных правовых акта Министерства транспорта Российской Федерации, зарегистрированных Министерством юстиции Российской Федерации.

Меры поддержки организаций транспортного комплекса:

В сфере воздушного транспорта

В 2025 году гражданская авиация Российской Федерации продолжала успешно функционировать даже в условиях жестких санкций, введенных рядом недружественных стран. Безопасность полетов является ключевым фактором доверия пассажиров к авиаперевозчикам, обеспечивая надежную защиту жизни и здоровья каждого гражданина. Свобода перемещения населения играет важную роль в обеспечении устойчивого экономического роста государства: повышение мобильности внутри регионов позволяет повысить производительность рынка труда, стимулировать бизнес-развитие и улучшать качество жизни населения. Доступность воздушного транспорта выступает одним из важнейших факторов обеспечения мобильности населения.

Сохранение действующих программ поддержки авиационных перевозок играет ключевую роль в развитии внутреннего туризма, обновлении маршрутов и обеспечении необходимого количества современных самолетов.

В 2025 году для обеспечения доступности авиаперевозок действовали четыре программы государственной поддержки:

– субсидии из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению;

– субсидии из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети;

– субсидии из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа;

– субсидия на выполнение беспосадочных перелетов по маршруту Москва – Пхеньян – Москва за счет средств резервного фонда Правительства Российской Федерации.

Всего на субсидирование воздушных перевозок на конец 2025 года было направлено финансирование в размере 26,74 млрд руб.

Обеспечение доступности воздушных перевозок в 2025 году осуществлялось в рамках реализации 3 традиционных программ субсидирования:

– программа развития региональной маршрутной сети Российской Федерации;

– программа обеспечения доступности воздушных перевозок населению;

– программа субсидирования воздушных перевозок по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа.

Совокупный бюджет трех программ субсидирования перевозок в прошлом году составил 26,7 млрд руб., что позволило перевести 5,5 млн пассажиров, что на 2,5 % больше результата 2024 года.

Для обеспечения доступности перевозок на территориях безальтернативного круглогодичного транспортного сообщения населенных пунктов районов Крайнего

Севера и Арктической зоны, реализована программа субсидирования федеральных казенных предприятий, созданных на базе аэропортов регионального и местного значения.

В 2025 году на территории районов Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях действовали 7 федеральных казенных предприятий: «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорт Кызыл». В декабре 2025 года ФКП «Аэропорт Амдерма» было присоединено к ФКП «Аэропорты Красноярья».

В состав указанных предприятий входят местные аэропорты и посадочные площадки в общем количестве 82 ед., обеспечивающие сохранение круглогодичного транспортного сообщения в населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

На реализацию программы субсидирования в 2025 году предусмотрено 4262,4 млн руб. По итогам 2025 года количество самолетовылетов из аэропортов ФКП составило 44 752.

В 2025 году были реализованы программы субсидирования, направленные на возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них:

1. Возмещение недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них.

На реализацию программы субсидирования в 2025 году было предусмотрено 769,2 млн руб., возмещены недополученные доходы 32 организациям.

2. Возмещение недополученных доходов от предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них.

На реализацию программы субсидирования в 2025 году было предусмотрено 39,09 млн руб. В программе субсидирования приняли участие 3 организации. Субсидия реализована в полном объеме.

Ежегодно действующие меры поддержки обеспечивают стабильный уровень развития авиационных предприятий, оказывают положительное влияние на доступность услуг авиационных перевозок для населения, позволяют охватить самые дальние уголки Российской Федерации и обеспечить надежную основу для сохранения устойчивости авиационной отрасли.

#### В сфере железнодорожного транспорта

В 2025 году были реализованы государственные программы поддержки, ориентированные на повышение доступности железнодорожных перевозок для населения, что позволило Министерству транспорта Российской Федерации успешно исполнить возложенную на него социальную функцию.

Результатами работы по данному направлению явились:

– обеспечена компенсация выпадающих доходов в размере 67,56 млрд руб. за использование инфраструктуры ОАО «РЖД» и ФГУП «КЖД» при осуществлении пассажирских перевозок в пригородном сообщении;

– обеспечено субсидирование перевозок детей – граждан Российской Федерации в возрасте от 10 до 18 лет, вне зависимости от формы получения образования, железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в поездах дальнего следования

(за исключением скоростных поездов) в плацкартных, общих вагонах и в вагонах 2-го и 3-го классов в мотор-вагонном подвижном составе, а также в двухэтажных пассажирских вагонах локомотивной тяги с четырехместными купе в размере 3,34 млрд руб.;

– направлено порядка 9,54 млрд руб. на субсидирование тарифов на перевозку пассажиров в плацкартных вагонах и вагонах общего пользования, 2,49 млрд руб. на выравнивание тарифов до уровня общероссийских при осуществлении перевозок из/в Калининградскую область.

В части субсидирования грузовых перевозок Правительством Российской Федерации направлено 14,47 млрд руб., в том числе:

– на субсидирование перевозок сельскохозяйственной продукции во внутрироссийском сообщении в размере 8,18 млрд руб.;

– на субсидирование перевозок моторного топлива в Дальневосточный федеральный округ во внутрироссийском сообщении в размере 6,286 млрд руб.

Важным и социально значимым событием 2025 года в части пассажирских перевозок железнодорожным транспортом необходимо отметить издание Правительством Российской Федерации постановления Правительства Российской Федерации от 4 марта 2025 г. № 266 «О мерах государственного регулирования тарифов в отношении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании и оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении» (далее – Постановление).

Постановление направлено на предоставление льгот на проезд детей – граждан Российской Федерации в возрасте от 10 до 18 лет, вне зависимости от формы получения образования, железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в поездах дальнего следования (за исключением скоростных поездов) следующих категорий:

– в плацкартных, общих вагонах и в вагонах 2-го и 3-го классов в моторвагонном подвижном составе – с оплатой проезда со скидкой в размере 50 % от стоимости взрослого проездного документа;

– в двухэтажных пассажирских вагонах локомотивной тяги с четырехместными купе – с оплатой проезда со скидкой в размере 50 % от стоимости взрослого проездного документа (билета) в плацкартном вагоне. Льготы, установленные в Постановлении, не распространяются на купейные вагоны и вагоны СВ.

*В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта*

Государственные меры поддержки в области автомобильного и городского пассажирского транспорта играют важную роль в обеспечении устойчивого развития транспортной инфраструктуры страны.

В рамках реализации программы «Развитие общественного транспорта» в 2025 году российским регионам было поставлено 1 664 единицы транспортной техники: автобусы предоставлены посредством лизинга, трамвайные вагоны введены в эксплуатацию на условиях концессионных соглашений, также проведена модернизация инфраструктуры городского электротранспорта. Из общего числа поставленной в 2025 году техники, автопаркам передано в эксплуатацию 841 ед. автобусов на природном газе.

С учетом использования всех мер федеральной поддержки количество приобретенных транспортных средств составило 4 449 единиц, это около 14 % от заявленной потребности регионов до 2030 года.

Во всех субъектах Российской Федерации разработаны и утверждены программы развития (модернизации) общественного транспорта.

Оказываемая федеральная поддержка стимулировала проведение транспортных

реформ в городах.

*В сфере морского и внутреннего водного транспорта*

В 2025 году в ходе системной работы по обновлению парка водного транспорта на поддержку инвестиционного проекта льготного лизинга морских и речных судов из федерального бюджета направлено 5 млрд руб.

За счет выделенных средств запланировано финансирование строительства не менее 33 пассажирских судов на отечественных верфях. Построенные суда Государственная транспортная лизинговая компания в 2025–2026 годах передаст транспортным компаниям в лизинг на срок до 25 лет по льготной ставке 2,93 % годовых.

В рамках инвестиционного проекта планируется построить около 260 судов, в том числе пассажирских, рыбопромысловых, грузовых и крупнотоннажных.

В 2025 году определена 41 организация, которым были предоставлены бюджетные субсидии на осуществление морских грузоперевозок в Калининградскую область и обратно. Общий объем выделенных средств составил 4 млрд руб. Субсидии предназначались российским компаниям, занимающимся перевозкой грузов морским транспортом посредством собственного флота, арендованных судов, судов смешанного типа «река–море» и автомобильных либо железнодорожных паромов.

Государственная поддержка была направлена на повышение уровня безопасности морских перевозок и плаваний, а также внутренних водных транспортных маршрутов путем компенсации издержек специализированных структур, отвечающих за организацию и осуществление спасательных мероприятий.

*Кадровое обеспечение реализации Транспортной стратегии и развитие системы образования в сфере транспорта.*

В 2025 году с целью создания учебного флота и обновления учебно-тренировочной базы учебных заведений транспортного профиля, а также для обеспечения подготовки квалифицированных кадров для различных отраслей транспорта (экипажи воздушного, морского и речного судоходства, железнодорожники, специалисты дорожной инфраструктуры) начата реализация федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли», входящего в состав национального проекта «Эффективная транспортная система».

Формированию комплексного научного подхода к прогнозу дальнейшего развития транспортного комплекса, решению основных технологических задач и выработки соответствующих приоритетов будет способствовать утвержденная в 2025 году Концепция научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года.

Реализация содержащихся в концепции мероприятий и государственная политика в сфере научно-технического прогресса обеспечат стабильное и поступательное развитие транспортного комплекса России.

Для реализации мероприятий в области развития конкуренции, поддержки малого и среднего бизнеса, а также в целях поддержки и расширения участия в закупках субъектов малого и среднего предпринимательства в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», устанавливались преимущества для участия субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций (далее – СМП и СОНКО), а также устанавливалось требование для поставщиков (подрядчиков, исполнителей) привлекать СМП и СОНКО в качестве субподрядчиков.

*Цифровизация транспортной отрасли*

Основными направлениями цифровизации транспортного комплекса в 2025 году являлись масштабная модернизация отрасли через внедрение инноваций, позволяющих ускорить развитие экономики и повысить качество жизни населения

	<p>путем формирования современной цифровой среды, способствующей эффективному функционированию всей транспортной системы государства.</p> <p>Так, Министерством транспорта Российской Федерации совместно с соответствующими органами власти и организациями подготовлена «дорожная карта» по формированию условий для внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) пятого уровня автономности на территории Российской Федерации.</p> <p>Среди важнейших мер данного плана является разработка и утверждение федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении поправок в некоторые законодательные акты Российской Федерации», направленного на создание правовых основ для функционирования ВАТС на обычных дорогах после завершения соответствующих экспериментов.</p> <p>Проект указанного закона предусматривает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– установление определений основных терминов (система автоматического управления движением, уровни автоматизации от третьего до пятого, типовая эксплуатационная среда, удаленный оператор поддержки и прочее);</li> <li>– требования для допуска ВАТС к движению на дорогах общего пользования;</li> <li>– специфику и границы эксплуатации ВАТС;</li> <li>– права и обязательства производителей, разработчиков автоматических систем управления транспортом, собственников, пользователей автомобилей, водителей и операторов дистанционного сопровождения;</li> <li>– распределение ответственности в случае нанесения ущерба третьим лицам;</li> <li>– специальные правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ВАТС.</li> </ul> <p>В 2025 году обеспечено развитие автоматизированной информационной системы управления льготными и субсидированными перевозками (АИС УЛСП) в рамках реализации правительственных экспериментов, в частности, в целях повышения эффективности взаимодействия с пользователями (мобильность как услуга). Достигнут эффект сокращения трудозатрат пассажиров и перевозчиков при оформлении выполнении льготных и субсидированных перевозок за счет реализации механизмов цифрового подтверждения льготного статуса пассажира, расчета баланса котируемых перевозок у пассажиров, автоматического формирования отчетности для перевозчиков.</p> <p>По результатам 2025 года обработано свыше 5,5 миллионов запросов в части расчета баланса квот по субсидированным перевозкам и свыше 1 миллиона цифровых подтверждений льготного статуса пассажира.</p>
2.3	<p style="text-align: center;"><b><u>Итоги реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией</u></b></p> <p>В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2025 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 3 578,55 млрд руб., что на 17,23 % ниже, чем в 2024 году (в фактически действовавших ценах).</p> <p>В целом с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 172,09 млрд руб., общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2025 году 3 750,64 млрд руб. (10,99 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).</p> <p>Предусмотрено бюджетных ассигнований для финансирования расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2025 году по Министерству транспорта Российской Федерации как субъекту бюджетного</p>

планирования составило 1 909,36 млрд руб. (кассовое исполнение составило 1 908,36 млрд руб. или 99,95 %), в том числе в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» 1 711,89 млрд руб. (кассовое исполнение составило 1 710,9 млрд руб. или 99,94 %, что составляет 89,65 % от общего объема кассовых (фактических) расходов федерального бюджета в сфере транспорта в 2025 году).

Развитие железнодорожного транспорта

По итогам 2025 года достигнут и превышен плановый показатель объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении Центральной транспортной узла, при запланированных к обслуживанию 835 миллионов человек, фактическое число пассажиров составило 854,6 миллиона.

В рамках реализации федерального проекта «Развитие Центрального транспортного узла», в соответствии с графиком ввода объектов на 2025 год реализованы следующие объекты:

– в сентябре 2025 г. открыт для пассажиров Московский городской вокзал «Курская» (МЦД-2 и МЦД-4);

– в декабре 2025 г. открыт Московский городской вокзал «Петровско-Разумовская» (МЦД-1).

– строительство путепроводной железнодорожной развязки на АО «Московский мельничный комбинат № 3»;

– реконструкция Новомещерского транспортного и велопешеходного тоннелей;

– пост ЭЦ на ст. Москва-Пасс.-Курская с запуском цифровой системы управления (МППЦ);

– платформы № 2, № 3 и тоннель № 2 на станции Москва-Пасс.-Курская;

– работы по строительству нового поста ЭЦ Москва-Пасс.-Казанская с запуском цифровой системы управления (МППЦ).

В рамках развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона получены положительные заключения государственной экспертизы проектной документации по 44 первоочередным объектам проекта.

В рамках развития железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна продолжались работы по усилению тягового энергоснабжения участков Южного полигона, реконструкции станций Сальск, Им. М. Горького (этап 2.1 и 2.2.) и строительству II пути на перегоне Чинары – Чилипси.

В процессе строительства обхода Саратовского железнодорожного узла выполнялись работы по тяговой подстанции Обходная (этап 3), реконструкции станций Курдюм (этап 4), Ивановский (этап 5), Татищево (этап 7), строительству новой двухпутной электрифицированной линии на участке Курдюм – Ивановский (этап 6), строительству соединительного пути от новой линии до ст. Татищево (этап 8).

Выполнялись проектные работы по объектам реконструкции станций М. Горький (2 этап), Махачкала, рзд. Чамлык, по перегону Кизляр – Сулак.

По результатам развития железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна обеспечен ввод во временную эксплуатацию 15 объектов, в том числе:

– реконструкция 7 разъездов (Бакач, Заполье, Насва, Смычково, Черняковицы, Низы, Тигочи) в соответствии с межправительственным соглашением с Республикой Беларусь по развитию инфраструктуры для перевозки 20 млн тонн грузов в порты Северо-Западного бассейна;

– реконструкция 3 искусственных сооружений (на 141 км перегона Савелово – Белый Городок, на 212 км перегона Мюд – Кашин, через руч. Стеньковский на 274 км перегона Кабожа – Бугры);

– реконструкция и строительство 3 ж.д. мостов (через р. Соминка на 203 км

перегона Анциферово – Соминка, через р. Колпинка на 126 км перегона Будогощь – Тальцы Мологские, через р. Кербушка на 159 км перегона Белый Городок – Калязин Пост);

– реконструкция 2 станций (Дмитров (1 этап), Коноша (1 этап)).

В 2025 году была осуществлена поставка 399 локомотивов, среди которых 258 электровозов и 141 тепловоз. Дополнительно произведены поставки 39 электропоездов и 27 единиц путевой техники, обеспечившие эксплуатацию современных транспортных средств с повышенной энергоэффективностью.

Оптимизация управления транспортными потоками, повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры восточной части Республики Крым способствовали мероприятию по реконструкции объекта «Строительство двухпутных вставок на участке Владиславовка – Семь Колодезей (реконструкция существующей линии Владиславовка – Крым)», в ходе которого проведены следующие работы:

– завершено строительство инфраструктуры для увеличения пропускной способности участка Джанкой – Крымский Мост с 29 пар поездов до 39 пар в сутки;  
– организовано спрямленного маршрута следования поездов на ст. Феодосия со стороны Крымского моста, благодаря чему будет исключена необходимость смены локомотива по ст. Владиславовка и сокращено времени следования пассажирских поездов на 20 минут.

#### Развитие внутреннего водного и морского транспорта

В результате реализации инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры прирост мощностей опорной сети морских портов по итогам 2025 года составил 25 млн тонн.

В рамках реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по итогам 2025 года введены в эксплуатацию:

– мощности по мероприятию «Дальнейшее развитие угольного морского терминала «Порт Эльга» в районе мыса Манорский» (+ 15 млн тонн);  
– мощности по мероприятию «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. Комплекс перегрузки угля «Лавна» (+ 9 млн тонн);  
– мощности по мероприятию «Дальнейшее развитие терминала Ультрамар» (+ 1 млн тонн);  
– буксирно-спасательное судно ледового класса Arc 4. Проект NE025 (3 ед.);  
– суда технического флота (7 ед.);  
– многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06 «Керченский пролив».

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система» в 2025 году введен в эксплуатацию объект «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюзы № 21-24 Самарского гидроузла. Нижние двустворчатые ворота (НДВ). Реконструкция».

В рамках реализации «Программы развития транспортного комплекса города Москвы 2030» запущен по внутренним водным путям третий регулярный маршрут «Новоспасский – ЗИЛ».

#### Развитие сети автомобильных дорог

На конец отчетного года протяженность автомобильных дорог в России составляет 1,58 млн. км, в том числе: 65,5 тыс. км – федеральных; 502,5 тыс. км – региональных; 1 012,3 тыс. км – местных.

По итогам 2025 года построено и реконструировано 1,6 тыс. км (в 2024 году – 1,4 тыс. км), из них 0,5 тыс. км на федеральных автомобильных дорогах (в 2024 году – 0,5 тыс. км), 1,1 тыс. км на региональных автомобильных дорогах

(в 2024 году – 0,9 тыс. км).

Отремонтировали, в том числе капитально, 26,8 тыс. км (в 2024 году – 23,3 тыс. км), из них 5,1 тыс. км на федеральных автомобильных дорогах (в 2024 году – 4,4 тыс. км), 21,7 тыс. км на региональных автомобильных дорогах (в 2024 году – 18,9 тыс. км).

Завершены крупные объекты:

- на региональной дорожной сети: – завершено строительство мостового перехода через реку Обь в районе г. Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра), открыто рабочее движение на участках Южно-Лыткаринской автомобильной дороги (Московская область) и мостовом переходе через р. Обь в г. Новосибирске;

- на федеральной дорожной сети – участок Дюртюли – Ачит автомобильной дороги Казань – Екатеринбург в Республике Башкортостан, Пермском крае и Свердловской области, участки автомобильных дорог М-1 «Беларусь» в Московской области, М-3 «Украина» в Московской и Калужской областях, А-370 «Уссури» в Приморском крае, Р-217 «Кавказ» на обходе г. Хасавюрта в Республике Дагестан, М-5 «Урал» в Челябинской области, Р-351 Екатеринбург – Тюмень на обходе г. Богдановича в Свердловской области.

В рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни» по итогам 2025 года достигнуты следующие основные показатели:

- 74,4 % доля федеральных автомобильных дорог в нормативе (при плане 68,2 %);

- 56,31 % доля региональных автомобильных дорог в нормативе (при плане 55 %);

- 85 % доля автомобильных дорог крупнейших городских агломераций в нормативе (при плане 85 %);

- 74,93 % доля автомобильных дорог опорной сети в нормативе (при плане 70,5 %).

В 2025 году за счет федерального бюджета в Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областях восстановлено 1 754,5 км автомобильных дорог, что на 69 км больше 2024 года.

За счет региональных дорожных фондов в 2025 году восстановлено 527,5 км автомобильных дорог, что на 391,2 км больше показателей 2024 года.

Продолжают оказывать поддержку воссоединенным субъектам и шеф-регионы. В 2025 году ими восстановлено 333,7 км дорог, что на 11,7 км больше 2024 года.

Таким образом, в 2025 году восстановлено 2615,7 км автомобильных дорог. В сравнении с 2024 годом (2143,8 км) данный показатель увеличен на 471,9 км (в Донецкой Народной Республике – 814,6 км, больше 2024 года на 224,5 км (590,1 км); в Луганской Народной Республике – 1 051,8 км, больше 2024 года на 142,1 км (909,7 км); в Запорожской области – 340,7 км, больше 2024 года на 33,2 км (307,5 км); в Херсонской области – 408,6 км, больше 2024 года на 72,1 км (336,5 км).

В ходе реализации мероприятий федерального проекта «Развитие федеральной сети» в 2025 году осуществлен ввод в эксплуатацию 325,6 км участков автомобильных дорог по итогам выполненных работ по строительству и реконструкции:

- автомобильной дороги Казань – Екатеринбург протяженностью 275,3 км (строительство);

- транспортной развязки на км 385 автомобильной дороги М-11 «Нева» протяженностью 2,776 км (строительство);

- участка км 111+200 – км 123+996 автомобильной дороги М-3 «Украина» протяженностью 12,796 км (реконструкция);

- транспортной развязки на км 86 автомобильной дороги М-1 «Беларусь»

протяженностью 8,363 км (строительство и реконструкция);  
– участка км 65+200 – км 86+083 автомобильной дороги М-3 «Украина» протяженностью 20,883 км (реконструкция);

– транспортной развязки на км 681 автомобильной дороги М-11 «Нева» с подключением к аэропорту «Пулково-1» протяженностью 5,536 км (строительство).

В рамках реализации мероприятий, ориентированных на создание инфраструктуры для газомоторного и электрического транспорта на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор», в течение 2025 года было введено в эксплуатацию 30 новых зарядных станций для электромобилей. Общее количество функционирующих зарядных станций на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» составляет 146 единиц.

#### Развитие инфраструктуры воздушного транспорта

По состоянию на 31 декабря 2025 г. в Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации включено 225 аэродромов, учтено 2 704 посадочных площадок. Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации в отчетном периоде не изменялся.

По итогам 2025 года в Минюсте России зарегистрированы 190 из 195 приаэродромных территорий аэродромов гражданской авиации. Седьмые подзоны установлены для всех, ранее установленных в составе 6 подзон, приаэродромных территорий.

В рамках программы модернизации инфраструктуры российских аэропортов завершено строительство двух посадочных площадок для БАС в Самарской области, а также введены в эксплуатацию:

- после реконструкции взлетно-посадочная полоса в аэропорту Симферополь;
- объекты аэродромной инфраструктуры в 7 аэропортах: Грозный (командно-диспетчерский пункт), Новосибирск (рулежные дорожки), Магадан (комплекс обновленной аэродромной инфраструктуры, в том числе реконструированы рулежная дорожка, перрон с местами стоянок воздушных судов, а также построены водосточно-дренажная система, светосигнальное оборудование, периметровое ограждение с техническими средствами охраны и патрульная автодорога), Братск (аварийно-спасательная станция), Благовещенск (перрон, рулежные дорожки), Мирный (командно-диспетчерский пункт), Томск (патрульная дорога).

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» заключено концессионное соглашение о реконструкции аэропорта г. Горно-Алтайска. По проектной документации на реконструкцию аэропорта Горно-Алтайска получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Реализация программ, направленных на обновление инфраструктуры российских аэропортов подтверждает ее важность и результативность. Окончание строительных работ и запуск объектов аэродромной инфраструктуры представляют собой ключевые этапы продвижения к достижению стратегических ориентиров авиационной отрасли.

Так, во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации Путина В.В. от 30 декабря 2022 г. № Пр-2548 в 2025 году проводилась реализация мероприятий федерального проекта «Развитие инфраструктуры, обеспечение безопасности и формирование специализированной системы сертификации беспилотных авиационных систем» (далее – ФП ИБС), который входит в состав национального проекта «Беспилотные авиационные системы» (далее – НП БАС).

В рамках реализации ФП ИБС выполнены показатели НП БАС по оснащению субъектов Российской Федерации унифицированной инфраструктурой наблюдения и навигации.

Осуществлен ввод в эксплуатацию широкозонной многопозиционной системы

наблюдения (МПСН-Ш) в 7 районах посадочных площадок для обеспечения наблюдения за полетами ВС на высотах от 150 м.

Введены в эксплуатацию 15 станций регистрации сигналов ГНСС в районах полетов БВС.

В 2025 году продолжена работа в рамках национального проекта «Беспилотные авиационные системы» (далее – БАС) – одобрено 3 новых типа БАС, а также серийное изготовление для ранее одобренной типовой конструкции БАС С-80. Всего Росавиацией одобрено 11 юридических лиц, осуществляющих разработку БАС, а также выдано 2 одобрения на изготовление БАС.

#### Развитие автомобильного и городского пассажирского транспорта

В ходе выполнения проектов по комплексному развитию городского электрического транспорта в трех регионах страны (Краснодарский край, Ярославская и Нижегородская области) были введены в эксплуатацию 139 новых трамваев согласно концессионной модели, обновлены около 81 километра одиночных трамвайных линий и реконструированы девять тяговых подстанций.

Кроме того, в Саратовскую область (город Саратов) поставлено 11 двухсекционных трамваев за счет резервного фонда Правительства Российской Федерации.

По состоянию на 31 декабря 2025 г. в реестре межрегиональных маршрутов регулярных перевозок зарегистрировано 5 885 маршрутов, в реестр остановочных пунктов внесено 3575 остановочных пунктов, из которых 664 относятся к автовокзалам, автостанциям, а 2911 к иным остановочным пунктам в том числе расположенным на автомобильных дорогах общего пользования.

За отчетный период произведена выдача свидетельств об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок и карт маршрутов регулярных перевозок на 4 518 маршрутов, что составляет 77 % от зарегистрированных маршрутов в реестре.

Кроме того, проведена работа по исключению из реестра недобросовестных перевозчиков, фактически не осуществляющих рейсы.

В реестре международных маршрутов зарегистрирован 391 регулярный международный маршрут между Российской Федерацией и 20 иностранными государствами, в том числе один, проходящий транзитом через Российскую Федерацию.

#### Международное сотрудничество

Под воздействием санкций, которые затронули также транспортную сферу, Министерство транспорта Российской Федерации продолжило эффективно защищать национальные интересы транспортной отрасли на международной арене. Несмотря на ограничение доступа к территориям государств, демонстрирующих недружественный подход, удалось успешно осуществить диверсификацию транспортных путей, обеспечив стабильность грузоперевозок.

В 2025 году особое внимание уделялось укреплению транспортного партнерства внутри ключевых интеграционных союзов: Союзного государства, ЕАЭС, СНГ и БРИКС. Активно используются инструменты международного сотрудничества через профильные структуры ШОС и ЭСКАТО для продвижения российских инициатив в области транспорта.

Параллельно получили развитие контакты и углубилось сотрудничество с государствами дальнего зарубежья, поддерживающими деловые взаимоотношения с Россией, для формирования надежных и экономически выгодных логистических схем транспортировки российского экспорта. Продолжается активная работа над развитием взаимовыгодного транспортного взаимодействия с перспективными странами Африки.

По итогам 2025 года подписаны, одобрены, утверждены и ратифицированы

75 международных документов из которых можно выделить ключевые:

1. Распоряжение Совета ЕЭК № 3 «О Концепции по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза в рамках Евразийского экономического союза» (принято от 22 января 2025 г.).

2. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Ирак о сотрудничестве в области морского транспорта (подписано 26 февраля 2025 г.).

3. План практических действий («Дорожная карта») по сотрудничеству в транспортной сфере между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран на 2025 год (подписан 18 февраля 2025 г.).

4. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта, связи и информационных технологий Султаната Оман о сотрудничестве в области транспорта и транзита (подписан 22 апреля 2025 г.).

5. Протокол 46-й сессии Совета по авиации и использованию воздушного пространства (утвержден 25 апреля 2025 г.).

6. Положение о Совете с изменениями, утвержденными на 46-й сессии Совета по авиации и использованию воздушного пространства (утверждено 25 апреля 2025 г.).

7. Бразилианская декларация министров транспорта стран БРИКС (принята 14 мая 2025 г.).

8. Совместное заявление стран БРИКС в части экологически чистого топлива (принято министрами транспорта 14 мая 2025 г.).

9. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта и гражданской авиации Исламского Эмирата Афганистан о сотрудничестве в области транспорта и транзита (подписан 17 мая 2025 г.).

10. Рекомендации МТФ по комплексной политике безопасности дорожного движения (принято 22 мая 2025 г.).

11. Рекомендации МТФ по транспортной политике в области применения искусственного интеллекта (принято 22 мая 2025 г.).

12. Распоряжение Совета ЕЭК № 16 «О проведении Республикой Армения и Российской Федерацией эксперимента (пилотного проекта) по применению навигационных пломб в отношении товаров Евразийского экономического союза, перемещаемых между территориями Республики Армения и Российской Федерации» (принято 2 июня 2025 г.).

13. Протокол LII сессии Совещания министров ОСЖД (подписан министрами транспорта 13 июня 2025 г.).

14. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Индонезия о сотрудничестве в области транспорта (подписан 20 июня 2025 г.).

15. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 4 «О внесении изменений в Положение о Совете руководителей уполномоченных органов в области транспорта государств – членов Евразийского экономического союза» (принято 27 июня 2025 г.).

16. Протокол 12-го Совещания министров транспорта государств – членов ШОС (подписан 2 июля 2025 г.).

17. Меморандум между транспортными ведомствами государств – членов ШОС о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере развития дорожного и придорожного сервиса вдоль «Шелкового пути» (подписан 2 июля 2025 г.).

18. Решение Совета ЕЭК № 48 «Об утверждении перечня объектов отслеживания, перевозимых автомобильным видом транспорта, в отношении

которых применяются навигационные пломбы» (принято 8 июля 2025 г.).

19. Совместное заявление экономик АТЭС по «умной мобильности» (принято 6 августа 2025 г.).

20. Круг ведения (ToR) новой Рабочей группы АТЭС по транспорту (принято 6 августа 2025 г.).

21. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством энергетики и инфраструктуры Объединенных Арабских Эмиратов о сотрудничестве в области наземного транспорта (подписан 7 августа 2025 г.).

22. Распоряжение Евразийского межправительственного совета № 7 «О внесении изменений в план мероприятий («дорожную карту») по реализации Основных направлений и этапов реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024–2026 годы» (принято 15 августа 2025 г.).

23. Поправки к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог (приняты 12 сентября 2025 г.).

24. Меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Судан в области транспорта и транзита (подписан 24 сентября 2025 г.).

25. Распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии № 36 «О контроле за перевозкой отдельных видов лесоматериалов с территории Российской Федерации на территории Республики Казахстан или Киргизской Республики в рамках взаимной торговли между государствами – членами Евразийского экономического союза» (принято 26 сентября 2025 г.).

26. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых государств о Стратегии цифровизации основных мультимодальных транспортных коридоров государств – участников СНГ (подписано 29 сентября 2025 г.).

27. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых государств о Плана мероприятий по реализации второго этапа (2026–2030) Стратегии экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2030 года (подписано 29 сентября 2025 г.).

28. Распоряжение Евразийского межправительственного совета № 16 «О докладе за 2024 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8) (принято 30 сентября 2025 г.).

29. План практических действий («дорожная карта») между министерствами транспорта России и Таджикистана по сотрудничеству в транспортной сфере на 2025–2030 годы (подписан 9 октября 2025 г.).

30. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об организации сотрудничества в области транзитных перевозок железнодорожным транспортом и перевалки российских и казахстанских грузов, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны (подписано 12 ноября 2025 г.).

31. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве в сфере обеспечения транспортной безопасности (подписано 12 ноября 2025 г.).

32. План мероприятий («дорожная карта») по развитию автомобильных пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе на 2025–2027 годы (подписан 12 ноября 2025 г.);

33. Рабочая карта развития транспорта в Республике Абхазия на 2025–2027 годы (подписана 14 ноября 2025 г.).

34. Протокол 47-й сессии Совета по авиации и использованию воздушного пространства (утвержден 20 ноября 2025 г.).

35. Правила процедуры Совета по авиации и использованию воздушного пространства (утверждены 20 ноября 2025 г.).

36. Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств – участников СНГ (МАК) (принята 20 ноября 2025 г.).

37. Протокол XII заседания Совместной комиссии по вопросам реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов происхождения Республики Беларусь, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через морские порты Российской Федерации, от 19 февраля 2021 г. (подписан 4 декабря 2025 г.).

38. Протокол IX заседания Совместной комиссии по вопросам реализации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о сотрудничестве в области развития перевозок отдельных видов грузов через транспортные коридоры, проходящие по территориям Российской Федерации и Республики Беларусь, от 29 сентября 2022 г. (подписан 4 декабря 2025 г.).

39. Протокольное решение Группы высокого уровня Совета Министров Союзного государства от 4 декабря 2025 г. № 27 О проекте Декрета Высшего Государственного Совета Союзного государства «Об организации и развитии трансграничного пригородного пассажирского сообщения Союзного государства железнодорожным транспортом между сопредельными приграничными территориями субъектов Российской Федерации и областей Республики Беларусь».

40. Протокольное решение Группы высокого уровня Совета Министров Союзного государства № 28 О проекте высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Минск (4 декабря 2025 г.).

41. Распоряжение Высшего Евразийского экономического совета № 6 «О реализации Решения Высшего Евразийского экономического совета от 08.09.2015 г. № 8» (21 декабря 2025 г.).

Обустройство пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

Итогом мероприятий 2025 года стала масштабная модернизация инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

После завершения строительства, реконструкции и технического перевооружения приказами Минтранса России открыты 12 пунктов пропуска: морские пункты пропуска Мурманск, Сабетта, Ванино, Новороссийск, Оля, воздушные пункты пропуска Москва (Внуково), Хабаровск (Новый), Екатеринбург (Кольцово), Горно-Алтайск, Красноярск (Емельяново), автомобильный пункт пропуска Верхний Ларс, смешанный пункт пропуска Лесозаводск.

Завершены основные строительно-монтажные работы в автомобильном пункте пропуска Кани-Курган на российско-китайском участке государственной границы, где 25 декабря 2025 г. открыто движение по 16 полосам движения.

Для повышения эффективности прохождения государственного контроля в автомобильном пункте пропуска Верхний Ларс внедрена система резервирования даты и времени подъезда к пункту контроля (система электронной очереди). Система функционирует с 1 октября 2025 г.

Автомобильные пункты пропуска Пограничный и Краскино (российско-китайский участок государственной границы) получили статус технической готовности к временной эксплуатации.

Получены положительные заключения на проектную документацию по объектам реконструкции автомобильных пунктов пропуска Павловка (II этап), Ольховка (II этап), Убылинка, Ташанта, Адлер (I этап), Забайкальск.

Получено положительное заключение государственной экологической экспертизы по автомобильному пункту пропуска Монды.

Семь автомобильных пунктов пропуска (Кани-Курган, Бугристовое, Чернышевское, Новошахтинск, Весело-Вознесенка, Джанкой, Перекоп) оснащены современными инспекционно-досмотровыми комплексами порталного типа.

По результатам реализации мероприятий специального инфраструктурного проекта пропускная способность автомобильных пунктов пропуска на административных границах с воссоединенными субъектами Российской Федерации выросла с 37 до 39 тыс. транспортных средств в сутки.

Всего за отчетный период проведены мероприятия по модернизации и техническому оснащению в 90 пунктах пропуска (годом ранее – в 85). Отмечается рост доли функционирующих пунктов пропуска, инфраструктура которых соответствует установленным требованиям, с 66 % до 71 %.».

#### Цифровизация транспортной отрасли

В 2025 году продолжалась работа по основным направлениям цифровизации транспортного комплекса включающие развитие интегрированных транспортных сервисов, цифровизацию грузопотоков, транспортных средств и инфраструктуры, а также цифровое преобразование деятельности органов власти в сфере транспорта.

В ходе реализации проекта по созданию ФГИС «ГосЛог», направленного на цифровизацию транспортно-логистического комплекса и внедрение механизма «единого окна» для участников перевозочного процесса. В отчетном периоде организован мониторинг Индекса цифровой трансформации грузоперевозок в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система».

Завершен эксперимент по созданию и апробации Национальной цифровой транспортно-логистической платформы, включая проведение одиннадцати экспериментальных маршрутов и организацию информационного взаимодействия участников. Подготовлены проекты нормативных документов по внедрению сервиса «Цифровой паспорт перевозки».

Совместно с Банком России разработаны предложения по применению механизмов смарт-контрактов в сфере автомобильных грузоперевозок. Обеспечено взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти по подготовке концепции и плана создания ФГИС «ГосЛог». Также проведен эксперимент по осуществлению каботажной перевозки в цифровом формате на маршруте Усть-Луга – Калининград. Реализация мероприятий 2025 года позволила сформировать нормативную и организационную основу для дальнейшего развития системы.

Обеспечена бесперебойная эксплуатация ГИС ЭПД с уровнем доступности на уровне 99,5 %. Количество оформленных ЭПД в 2025 году составило 19 236 986 (из них ЭТрН – 13 314 493, ЭПЛ – 5 920 708, ЭЗЗ – 1 780, ЭЗН - 5). Ежемесячно в системе оформляется более 1 700 000 ЭПД.

К сервису резервирования даты и времени подъезда грузовых транспортных средств к АПП через Государственную границу Российской Федерации подключен пятый пункт пропуска – Верхний Ларс.

В рамках развития ГИС ЭПД с 1 сентября 2025 г. введен в эксплуатацию портал каботажных автомобильных перевозок грузов для транспортных компаний из стран Евразийского экономического союза (ЕЭАС), позволяющий иностранным перевозчикам, зарегистрированным на территории одного из государств – членов ЕЭАС, подавать в электронном виде заявки на выполнение каботажных перевозок грузов внутри Российской Федерации.

С 10 декабря 2025 г. в ГИС ЭПД реализована возможность приема, обработки

и предоставления двух перевозочных документов для морского и водного транспорта: электронного коносамента для морских перевозок грузов и электронной транспортной накладной для внутренних водных перевозок.

Результатом работы по расширению функционала ФГИС «Такси» в 2025 году стала интеграция с Автоматической информационной системой страхования в части сведений об ОСАГО, осуществлен переход на расширенный вид сведений Национального союза страховщиков ответственности (НССО) в части обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее – ОСГОП), позволяющий провести проверку каждого используемого перевозчиком транспортного средства на наличие включения в договор ОСГОП.

В 2025 году расширен экспериментальный правовой режим эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) на ряде федеральных трасс беспилотного логистического коридора, а также на территории объектов дорожного сервиса автомобильных дорог в 13 субъектах Российской Федерации (в соответствии с постановлении Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2025 г. № 1790) (на территориях субъектов: Республики Башкортостан, Республики Татарстан и Чувашской Республики, Пермского края, Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской, Свердловской и Тверской областей, г. Москвы и Санкт-Петербурга). Количество подключенных к ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» транспортных средств, оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС), за 2025 год выросло на 1,1 млн (8 %) и составило 13,295 млн.

В рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации ВАТС в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры», установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849, с учетом изменений, внесенных постановлением Правительства Российской Федерации от 7 августа 2024 г. № 1062, движение высокоавтоматизированных транспортных средств организовано по автомобильным дорогам федерального значения М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, А-113 Центральная кольцевая автомобильная дорога, а также М-12 «Восток» строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень.

#### Контрольно-надзорная деятельность

Важными условиями для совершенствования контрольно-надзорной деятельности является создание системы автоматизированных инструментов, внедрение риск-ориентированного подхода и дистанционного взаимодействия с объектами контроля.

С целью оптимизации государственного контроля (надзора) приоритет отдается профилактическим мероприятиям, направленным на снижение рисков причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, по отношению к проведению контрольных (надзорных) мероприятий.

В 2025 году для всех видов транспорта и транспортной безопасности стал доступен сервис «Самообследование», тем самым расширилось применение дистанционного формата контроля. Внедрение сервиса позволило контролируемым лицам через личный кабинет заполнять и подписывать декларацию соответствия обязательным требованиям.

В отчетном году продолжена работа по совершенствованию индикаторов риска с целью повышения эффективности и развития методов применения риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности. Утверждены 8 новых индикаторов риска (всего на конец 2025 года действовало 44 индикатора по всем видам надзора), скорректированы действующие индикаторы.

	<p>Наряду с оптимизацией проведения профилактических мероприятий, проводилась работа по автоматизации инструментов дистанционного контроля при взаимодействии с организациями и индивидуальными предпринимателями посредством дистанционных методов.</p> <p>В рамках реализации указанной задачи были проведены НИОКР на тему «Разработка прототипа сервиса проверки соблюдения обязательных требований на основе комбинации различных типов средств фото- и видеофиксации в рамках специального режима государственного контроля (надзора) постоянного рейда при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве» и ОКР «Создание системы контроля международных автомобильных перевозок между Российской Федерацией и иностранными государствами на основе применения координатно-временного и навигационного обеспечения с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС и других ГНСС».</p> <p>Результатом НИОКР стал опытный образец сервиса, который позволяет получать информацию от средств фото- и видеофиксации, в том числе о государственном регистрационном знаке транспортного средства и его типе для осуществления проверки соблюдения требований лицензирования, уплаты штрафов и соответствия транспортных средств иностранных перевозчиков установленным нормативам веса и габаритов.</p> <p>Положительные результаты апробации пилотного проекта определили перспективу дальнейшего взаимодействия прототипа с комплексами систем фото- и видео- фиксации и интеллектуальными транспортными системами субъектов Российской Федерации.</p> <p>Результаты ОКР позволяют обеспечить прослеживаемость международных цепочек поставок и перевозок, обеспечив перевозчикам быстрое и беспрепятственное прохождение границы в пунктах пропуска и сокращение временных издержек при осуществлении ими международных перевозок на территории Российской Федерации и Китайской Народной Республики.</p> <p>В контрольной (надзорной) деятельности стали использоваться и беспилотные авиационные системы. Это предусмотрено положениями о видах контроля (надзора) в области морского и внутреннего водного транспорта и в области транспортной безопасности. Организовано применение сценария совместного использования беспилотных авиационных систем, с Управлениями на транспорте МВД России, территориальными органами Росгвардии.</p> <p>Таким образом, в 2025 году проведенная работа была направлена на повышение эффективности и совершенствование системы государственного надзора в области транспорта и обеспечения транспортной безопасности путем активного внедрения современных информационных технологий, методов анализа рисков, дистанционных форм контроля, автоматизированных мониторинговых систем, передовых инноваций и беспилотных летательных аппаратов.</p>
--	---

### 3. Анализ факторов, повлиявших на ход реализации Транспортной стратегии

№ п/п	Содержание раздела
3.1	<p><b><u>Факторы, повлекшие полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых показателей Транспортной стратегии</u></b></p> <p>По итогам работы в 2025 году, стоит отметить ряд факторов, повлекшими полное или частичное неисполнение мероприятий и (или) недостижение целевых</p>

показателей Транспортной стратегии.

Среди ключевых обстоятельств выделяются две значимые причины: внешнеполитическая ситуация и продолжение действий экономических санкций, оказывающие значительное влияние на российский транспортный комплекс.

Ситуация на международной арене, характеризующаяся рядом конфликтов и разногласий, оказала существенное воздействие на функционирование российского транспортного комплекса. Обострение геополитической обстановки создало дополнительные трудности для реализации стратегических направлений развития транспорта внутри страны.

Ограничение доступа к финансовым ресурсам, технологиям и оборудованию значительно усложнили выполнение запланированных мероприятий и достижение установленных целей.

Таким образом, совокупность вышеуказанных и иных факторов создала негативные предпосылки к частичному выполнению ряда мероприятий и целевых показателей Транспортной стратегии.

Несмотря на вышеуказанные факторы комплекс мер государственного регулирования был направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Транспортной стратегии и достижение ее целей и включал нормативно-правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.

Среди факторов, приведших к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии в 2025 году, направленных на повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, можно выделить:

- ограниченную пропускную способность железнодорожных путей;
- географическую удаленность регионов друг от друга и сложные климатические условия;
- дефицит современных высокоскоростных автомагистралей.

Одним из наиболее значимых внешних факторов, приведших к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии, направленных на повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма в 2025 году, явилось в том числе выбытие из парка авиакомпаний воздушных судов и отсутствие возможности пополнения парка самолетов.

Негативный вклад в сокращение объемов перевозок в 2025 году внесликратно участвовавшие ограничения на использование воздушного пространства при отражении террористических атак беспилотных летательных аппаратов на территорию страны, которые участились с мая 2025 г. Вследствие закрытий воздушного пространства российскими авиакомпаниями было отменено 4 742 рейса, на которых планировалось перевезти более 667 тыс. пассажиров.

Факторами, приведшими к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленных целевых показателей Транспортной стратегии, направленных на увеличение объема и скорости транзита грузов, а также развитие мультимодальных логистических технологий, явились высокая загруженность инфраструктуры, повышенный износ транспортных средств, рост эксплуатационных расходов и падение рентабельности вследствие избытка подвижного состава и уменьшения доходов от аренды.

Значительное увеличение среднего срока эксплуатации автомобильного грузового транспорта привело к росту затрат на техническое обслуживание и ремонт, а также повышению издержек, связанных с обеспечением логистического сопровождения перевозок, усугубляемым повышением стоимости топлива.

	<p>Снижение объемов грузоперевозок на сети железных дорог было вызвано рядом факторов, включая избыточное количество подвижного состава и снижение уровня арендных ставок. Указанные обстоятельства привели к увеличению доли инфраструктурных расходов в итоговой стоимости перевозки, отрицательно сказавшись на рентабельности компаний транспортного сектора.</p> <p>Из факторов, приведших к полному либо частичному невыполнению предусмотренных мероприятий и/или недостижению установленной цели по цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли и ускоренному внедрению новых технологий, можно выделить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– низкий уровень интеграции цифровых решений;</li> <li>– высокие первоначальные финансовые вложения для разработчиков беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств.</li> </ul>
3.2	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по совершенствованию мер государственного регулирования в сфере транспорта</u></b></p> <p>В 2026 году Минтранс России продолжится работа по совершенствованию мер государственного регулирования в части нормативного правового обеспечения общественных отношений в сфере транспорта, направленная приоритетно на реализацию Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», Транспортной стратегии.</p> <p>Нормативное правовое регулирование отношений в сфере транспорта осуществляется в соответствии с:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Планом законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2026 год, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2025 г. № 3886-р (предусматривает разработку Минтранс России 5 законопроектов);</li> <li>– Планом законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2026 год, утвержденным распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 20 марта 2025 г. № АН-45-р, в который включено 25 законопроектов.</li> </ul>

#### **4. Предложения о необходимости корректировки Транспортной стратегии**

№ п/п	Содержание раздела
4.1	<p>Под влиянием различных внешних и внутренних факторов показатели Транспортной стратегии характеризовались нестабильностью и колебаниями, что обуславливает потребность внесения изменений в целевые ориентиры с учетом новых реалий функционирования транспортной сферы.</p> <p>Актуализация целей, задач и направлений реализации Транспортной стратегии обусловлена рядом ключевых факторов, среди которых выделяются следующие: изменения в мировой геополитике; введение санкций со стороны недружественных государств; пересмотр структуры и географии экспортно-импортных операций вследствие перенаправления логистических каналов на юг и восток; включение новых регионов в состав Российской Федерации; потребность согласования транспортно-программных документов с нормативами стратегических планов развития страны; усиление значимости обеспечения технологической независимости транспортной инфраструктуры; важность повышения стандартов надежности и защищенности функционирования транспортных систем в нынешних реалиях.</p> <p>Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года</p>

	<p>и дальнейшую перспективу до 2036 года», который установил конкретные цели и ориентиры, способствующие достижению национальных задач, создает условия для пересмотра приоритетов развития инфраструктурных объектов транспортно-коммуникационных маршрутов в сторону тех направлений, где осуществляется доставка товаров и перемещение людей в дружественные государства. В связи с этим возникает необходимость адаптации всей транспортной сети к трансформациям структуры и географии пассажирских потоков населения, среди которых наблюдается увеличение внутреннего транспортного спроса и снижение уровня зарубежных поездок.</p> <p>Существующие условия диктуют необходимость закрепления лидирующей роли России в сфере автономного транспорта, вследствие чего Транспортная стратегия должна предусматривать ясные ориентиры и конкретные задачи, нацеленные на выполнение данной задачи. Следует также установить четкие сроки проведения испытаний инновационных решений для всех видов транспорта, определяя начало и завершение каждого этапа соответствующих экспериментов.</p> <p>Помимо прочего, Транспортная стратегия должна охватывать ключевые приоритеты, включающие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие инфраструктуры новых территорий и улучшение транспортной доступности регионов;</li> <li>– оптимизацию транспортного обслуживания крупных населенных пунктов, учитывая особенности пассажиропотоков и грузооборота;</li> <li>– приведение технической оснащённости внутренних водных путей в соответствие установленным стандартам и расширение функциональности водного транспорта.</li> </ul> <p>Дополнительно перспективными путями продвижения выступают формирование мультимодальных логистических маршрутов, цифровое преобразование управленческих процессов перевозок и организация отечественного производства необходимых комплектующих элементов.</p> <p>Для реализации обозначенного потенциала важно внедрить новые финансовые инструменты, такие как выпуск специальных инфраструктурных облигаций и использование механизмов государственно-частного партнерства, параллельно формируя комплексные программы долгосрочного развития отрасли через взаимодействие с сопредельными отраслями экономики.</p> <p>Таким образом, корректировка Транспортной стратегии будет направлена на развитие конкурентных преимуществ транспортной системы Российской Федерации, обеспечение эффективной защиты национальных интересов, а также повышение уровня жизни населения посредством увеличения доступности и повышения комфортности внутреннего транспортного обслуживания.</p>
4.2-4.4	<p style="text-align: center;"><b><u>Предложения по корректировке содержания, мероприятий и показателей Транспортной стратегии и (или) их значений</u></b></p> <p>Перечень предложений по корректировке содержания, мероприятий и показателей Транспортной стратегии будет представлен в рамках перечня поручений Председателя Правительства Российской Федерации Мишустина М.В. от 25.06.2025 г. № ММ-П50-27602.</p>

**5. Сведения о достижении целевых значений показателей  
за отчетный период**

№ п/п	Содержание раздела		
5.1.	<p align="center"><b><u>Оценки уровня и динамики достижения целевых индикаторов за 2025 год по целям 1 – 4</u></b></p> <p align="center">Ниже в Таблице 5.1 приведены наименования индикаторов, фактические значения за 2025 год и уровень (процент) достижения по отношению к плановому консервативному сценарию развития отрасли.</p> <p align="right">Таблица 5.1. Уровень достижения индикаторов по целям за 2025 год</p>		
№ п/п	Показатель	Вид	2025 год
1	Время в пути между центрами 2 соседних субъектов Российской Федерации, часов	факт	7,14
		план	6,83
		% вып.	95,70
2	Физический объем инвестиций в основной капитал по видам деятельности транспортного комплекса (накопленным итогом по полному кругу организаций транспортного комплекса по отношению к уровню 2020 года, включая внебюджетные инвестиции), трлн руб.	факт	22,00
		план	18,72
		% вып.	117,54
3	Увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении относительно 2019 года нарастающим итогом, млн тонн	факт	81,70
		план	94,50
		% вып.	86,46
4	Увеличение пропускной способности опорной сети внутренних водных путей нарастающим итогом, млн тонн	факт	12,60
		план	48,20
		% вып.	26,14
5	Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	факт	56,31
		план	52,42
		% вып.	107,43
6	Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %	факт	74,93
		план	60,00
		% вып.	124,88
7	Доля протяженности опорной сети внутренних водных путей, удовлетворяющих эффективной работе транспортного флота, %	факт	92,70
		план	86,67
		% вып.	106,96
8	Доля дорожной сети городских агломераций, соответствующей нормативным требованиям, не менее, %	факт	85,00
		план	85,00
		% вып.	100
9	Транспортная подвижность населения (включая поездки на личном автомобиле), тыс. пассажиро-километров на одного человека в год	факт	9,20
		план	9,70
		% вып.	94,85
10	Пассажирооборот транспорта общего пользования (городское сообщение без учета пригородных перевозок), млрд. пассажиро-километров в год	факт	102,82
		план	93,00
		% вып.	110,56
11	Транспортная подвижность населения в дальнем сообщении, поездок на одного человека в год	факт	2,90
		план	2,97
		% вып.	97,75
12	Авиационная подвижность жителей Российской Федерации, поездок на воздушном транспорте с учетом иностранных авиакомпаний на одного человека в год	факт	0,74
		план	1,07
		% вып.	69,38
13	Общий объем пассажирских перевозок в дальнем следовании, млн пассажиров в год	факт	435,39
		план	421,83
		% вып.	103,21
14	Объем международных пассажирских перевозок (воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом), млн. пассажиров в год	факт	29,26
		план	147,33
		% вып.	19,86
15	Железнодорожные перевозки в дальнем следовании, млн. пассажиров в год	факт	129,36
		план	124,90
		% вып.	103,57
16	Пассажирские авиаперевозки через аэропорты гражданской авиации, млн пассажиров в год	факт	107,52
		план	157,83
		% вып.	68,12
17	Перевозки пассажиров российскими авиакомпаниями, млн пассажиров в год	факт	108,85
		пан	147,00
		% вып.	74,05
18	Перевозки автомобильным транспортом в дальнем сообщении, млн пассажиров в год	факт	179,27
		план	132,17
		% вып.	135,64
19	Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом во всех видах сообщения, млн пассажиров в год	факт	12,86
		план	13,25
		% вып.	97,06
20	Доля межрегиональных пассажирских авиационных рейсов, минующих	факт	54,40

	г. Москву, в общем количестве внутренних регулярных рейсов, %	план	51,45
		% вып.	105,73
21	Доля транспортных средств с нормативным сроком эксплуатации, %	<b>факт</b>	<b>60,74</b>
		план	72,50
		% вып.	83,78
22	Объем перевозок во внешнеторговом обороте через пункты пропуска, млн тонн	<b>факт</b>	<b>873,99</b>
		план	973,00
		% вып.	89,82
23	Объем контейнерных перевозок в транзитном направлении по территории Российской Федерации (железнодорожным и морским транспортом), млн ДФЭ	<b>факт</b>	<b>1,18</b>
		план	2,03
		% вып.	58,03
24	Объем перевалки грузов в морских портах, млн тонн	<b>факт</b>	<b>860,77</b>
		план	983,50
		% вып.	87,52
25	Общий объем грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта), млн тонн, в том числе:	<b>факт</b>	<b>8 246,86</b>
		план	7 579,67
		% вып.	108,80
25.1	Автомобильным транспортом, млн тонн	<b>факт</b>	<b>6 869,04</b>
		план	5 869,83
		% вып.	117,02
25.2	Железнодорожным транспортом, млн тонн	<b>факт</b>	<b>1 252,07</b>
		план	1 506,83
		% вып.	83,09
25.3	Внутренним водным транспортом, млн тонн	<b>факт</b>	<b>90,64</b>
		план	131,67
		% вып.	68,84
26	Производительность труда в транспортном комплексе к 2019 году, %	<b>факт</b>	<b>97,30</b>
		план	112,83
		% вып.	86,23
27	Количество пассажиров международного следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек	<b>факт</b>	<b>593,80</b>
		план	572,67
		% вып.	103,69
28	Количество пассажиров дальнего следования в пересчете на одного сотрудника пассажирского транспорта, человек	<b>факт</b>	<b>2 233,23</b>
		план	1 639,00
		% вып.	136,26
29	Общий объем грузовых перевозок в пересчете на одного сотрудника грузового транспорта, тонн	<b>факт</b>	<b>6 431,85</b>
		план	2 159,83
		% вып.	297,79
30	Протяженность инфраструктуры всех видов транспорта, приспособленной для движения автономного транспорта, тыс. километров	<b>факт</b>	<b>2,78</b>
		план	9,00
		% вып.	30,89
31	Протяженность выделенной инфраструктуры автономного автомобильного транспорта, тыс. километров	<b>факт</b>	<b>1,01</b>
		план	0,83
		% вып.	121,20
32	Численность населения городов, в которых внедрены интеллектуальные системы на общественном транспорте и в управлении дорожным движением, млн. человек	<b>факт</b>	<b>40,21</b>
		план	36,33
		% вып.	110,67

Эффективность выполнения Транспортной стратегии оценивалась путем регулярного годового анализа достигнутых показателей, установленных для каждой цели Транспортной стратегии. Приведенные данные базируются на материалах официальной статистики, сведениях из общедоступных информационных ресурсов, а также административной информации организаций и учреждений Министерства транспорта Российской Федерации.

По итогам 2025 года, 17 индикаторов Транспортной стратегии достигли целевых значений, а 15 индикаторов не достигли.

В результате реализации государственных программ и проектов существенно повышен уровень транспортной доступности регионов Российской Федерации путем строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, морских портов, аэропортов, а также активного развития Северного морского пути.

Осуществление мероприятий, ориентированных на введение в эксплуатацию новых участков федеральной автодорожной сети, модернизация функционирующих автомобильных дорог федерального значения и проведение масштабных восстановительно-ремонтных операций на объектах регионального и муниципального уровня обеспечили позитивную динамику индикаторов в контексте достижения показателей по Цели 1.

Положительное влияние на достижение указанных показателей в свою очередь также оказало проведение работ по модернизации, внедрению современных технологий, разработке нормативной базы реконструкции аэропортов, что способствовало повышению надежности и качества авиационной инфраструктуры.

Полученные результаты проведенных мероприятий свидетельствуют о стабильном достижении плановых пороговых значений ключевых индикаторов, предусмотренных Транспортной стратегией относительно достижения Цели 1.

Основными причинами, препятствующими достижению целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 1 в 2025 году, оставались продолжающиеся изменения условий функционирования транспортной системы, обусловленные ограничительными мерами, принятыми недружественными государствами.

Данные объективные причины повлияли не только на работу транспортной отрасли, но и затронули всю экономику страны, приведя к изменению спроса среди населения и предприятий на объемы и маршруты перевозок товаров и людей.

Достижению целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 2 в 2025 году способствовали мероприятия, направленные на развитие мультимодальных маршрутов и реализация мер по обновлению парка транспорта, что способствовало росту популярности пассажирских перевозок внутри страны и повышению комфортности путешествий, особенно в отдаленные регионы.

Ускоренные темпы выполнения основных мероприятий по модернизации транспортной инфраструктуры и завершение приоритетных проектов, ориентированных на улучшение условий перевозок пассажиров, способствовали достижению положительных значений целевых индикаторов по Цели 2.

Среди ключевых факторов, препятствовавших достижению установленных значений целевых показателей Транспортной стратегии по Цели 2, ориентированной на улучшение транспортной доступности граждан и активизацию внутреннего туризма, можно выделить сокращение авиационного флота авиаперевозчиков и невозможность своевременного обновления самолетного парка.

Преобладающая часть целевых значений показателей Транспортной стратегии по Цели 3 в 2025 году продемонстрировали неудовлетворительные результаты.

Отклонение от установленных значений показателей вызвано сохранением санкций, введенных недружественными государствами, ранее выступавшими основными заказчиками транзитных услуг.

Среди различных факторов, оказавших негативное влияние на целевые показатели рассматриваемой цели можно выделить снижение объемов грузоперевозок железнодорожным транспортом, вследствие ряда обстоятельств, включая уменьшение стоимости экспортируемого угля, сокращение поставок нефти и нефтепродуктов, ослабление потребительского интереса к продукции черной металлургии, а также спад активности в строительной отрасли.

Несмотря на то, что запланированные показатели, направленные на выполнение Цели 3, касающиеся объемов транспортировки грузов, включая транзитный контейнерный грузооборот, остаются недостаточными, отмечается позитивная тенденция роста общего объема перевозок всех видов транспорта (кроме трубопроводного), особенно в автомобильном сегменте.

Достижению запланированных показателей Транспортной стратегии по Цели 4 в 2025 году способствовали современные применение цифровых технологий, упростившие гражданам и бизнесу общение с государственными органами транспортного сектора. Это проявилось через упрощение процессов подачи документов, получения разрешительных бумаг и лицензий, развитие электронных сервисов бронирования проездных билетов, оплаты административных взысканий и налоговых платежей, а также организацию консультативной помощи участникам транспортной инфраструктуры.



Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса играют ключевую роль в обеспечении повышения общей экономической эффективности и уровня конкурентоспособности российских транспортных предприятий. Вложения капитала способствуют модернизации инфраструктуры, обновлению подвижного состава, внедрению передовых технологий управления перевозочным процессом, повышению качества предоставляемых услуг, улучшению условий труда работников отрасли, оптимизации логистических цепочек и снижению издержек. Все эти факторы в совокупности обеспечивают устойчивое развитие транспортной системы страны, делают ее привлекательнее для клиентов и повышают общую конкурентоспособность компаний на российском и международном рынках перевозок.

В соответствии с отчетными данными по форме ФСН № П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности» за 2025 год инвестиции в основной капитал по «чистым» видам экономической деятельности по транспортным организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, составили 3578,55 млрд руб., что на 17,23 % меньше, чем за 2024 год (в фактически действовавших ценах).

В целом, с учетом инвестиций в основной капитал транспортных строительных организаций в объеме 172,09 млрд руб., общий объем инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса составил в 2025 году 3750,64 млрд руб. (10,99 % от общего объема инвестиций в основной капитал в целом по стране).

Таблица 5.2.2.

Рост индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2025 год

ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности»		
№	Организации занимающиеся:	% к прошлому году
1	Перевозкой пассажиров метрополитеном	48,8
2	Перевозка пассажиров фуникулерами, подвесными канатными дорогами и подъемниками, являющимися частью городской или пригородной транспортной системы	393,4
3	Перевозка пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении по заказам, за исключением перевозки арендованными автобусами с водителем и по туристическим или экскурсионным маршрутам	31,4
4	Деятельностью внутреннего водного пассажирского транспорта	34,8
5	Деятельностью внутреннего водного грузового транспорта	19,4
6	Деятельностью пассажирского воздушного транспорта	12,8
7	Деятельностью вспомогательной, связанной с железнодорожным транспортом	39,7
8	Деятельностью вспомогательной, связанной с воздушным транспортом	0,6

Таблица 5.2.3.

Снижение индекса физического объема инвестиций в основной капитал за 2025 год

ФСН Росстата П-2 (инвест) «Сведения об инвестиционной деятельности»		
№	Организации занимающиеся:	% к прошлому году
1	Деятельностью железнодорожного транспорта: междугородние и международные пассажирские перевозки	40,2
2	Деятельностью железнодорожного транспорта: грузовые перевозки	48,4
3	Перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	64,3
4	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	32,3
5	Регулярными перевозками пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении	23,7
6	Регулярными перевозками пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении	6,7
7	Деятельностью легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем	9,2
8	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении	73,3
9	Регулярными перевозками пассажиров автобусами в международном сообщении	98,2
10	Специальными перевозками (для собственных нужд) автобусами	15,6
11	Перевозками пассажиров арендованными автобусами с водителем	70,0
12	Перевозки пассажиров сухопутным транспортом прочие, не включенные в другие группировки	45,3
13	Деятельностью автомобильного грузового транспорта и услугами по перевозкам	52,9
14	Деятельностью морского пассажирского транспорта	54,0
15	Деятельностью морского грузового транспорта	31,1
16	Деятельностью грузового воздушного транспорта	39,5

17	Деятельностью вспомогательной, связанной с автомобильным транспортом	31,1
18	Деятельностью вспомогательной, связанной с морским транспортом	59,5
19	Деятельностью вспомогательной, связанной с внутренним водным транспортом	23,9
20	Транспортной обработкой грузов	7,8
21	Деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками	24,3

Доли инвестиций в основной капитал по видам транспорта представлены в Таблицах 5.2.4 и 5.2.5.

Таблица 5.2.4.

Инвестиции на собственную перевозочную деятельность из общего объема инвестиций в основной капитал транспортного комплекса в 2025 году

№	Наименование	млрд руб.	Доля от общего объема инвестиций, %
1	Железнодорожный транспорт	698,90	19,53
2	Морской транспорт	20,91	0,58
3	Внутренний водный транспорт	26,12	0,73
4	Автомобильный транспорт	291,27	8,14
5	Электротранспорт	546,53	15,27
6	Воздушный транспорт	210,02	5,87

Таблица 5.2.5.

Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса по организациям, занимающимся вспомогательной деятельностью, из общего объема инвестиций за 2025 год

№	Наименование	млрд руб.	Доля от общего объема инвестиций, %
1	Организации, связанные с железнодорожным транспортом	198,60	5,55
2	Организации, связанные с автомобильным транспортом	921,10	25,74
3	Организации, связанные с морским транспортом	135,26	3,78
4	Организации, связанные с внутренним водным транспортом	18,33	0,51
5	Организации, связанные с воздушным транспортом	146,23	4,09
6	Организации, связанные с транспортной обработкой грузов	177,05	4,95
7	Организации, связанные с деятельностью вспомогательной прочей, связанной с перевозками	186,53	5,21

Согласно данным за 2025 год официальной статистической отчетности (форма П-2), представленным Федеральной службой государственной статистики, структура инвестиций в основной капитал транспортных организаций, не являющихся субъектами малого предпринимательства, характеризуется следующим образом: объем собственных средств составляет 1 353,42 млрд руб. (66,52 %), тогда как привлеченные средства равняются 680,91 млрд руб. (33,47 %). В структуре привлеченных средств доля бюджетных ассигнований достигает 64,97 %, что эквивалентно сумме в размере 442,39 млрд руб..

Таблица 5.2.6.

Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение в 2025 году

№	Сальдированный финансовый результат деятельности	Единицы измерения	Вес
1	Удельный вес бюджетных средств в общем объеме инвестиций в основной капитал на транспортировку и хранение, в том числе:	%	21,74
1.1	федерального бюджета	%	36,74
1.2	бюджетов субъектов Российской Федерации	%	57,91

Таблица 5.2.7.

Распределение бюджетных средств по видам транспорта в 2025 году

№	Наименование	Единица измерения	Финансирование
1	Бюджетные средства по видам транспорта		

1.1	регулярные перевозки пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении	млрд руб.	31,25
1.2	регулярные перевозки пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении	млрд руб.	6,26
1.3	регулярные перевозки пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении	млрд руб.	15,67
1.4	перевозка пассажиров метрополитеном	млрд руб.	131,10
1.5	регулярные перевозки пассажиров автобусами в междугородном сообщении	млрд руб.	1,65
1.6	перевозки пассажиров сухопутным транспортом по заказам	млрд руб.	1,49
1.7	автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам	млрд руб.	0,84
1.8	внутренний водный пассажирский транспорт	млрд руб.	0,40
1.9	пассажирский воздушный транспорт	млрд руб.	5,06
2	Бюджетные средства на вспомогательную транспортную деятельность		
2.1	железнодорожный транспорт	млрд руб.	0,41
2.2	автомобильный транспорт	млрд руб.	206,03
2.3	морской транспорт	млрд руб.	30,38
2.4	внутренний водный транспорт	млрд руб.	1,49
2.5	воздушный транспорт	млрд руб.	10,32

Объем внебюджетных средств (включая собственные и внебюджетные привлеченные средства), направленных на финансирование инвестиций в основной капитал, составил за 2025 год 1 592 млрд руб. Из общего объема внебюджетных средств транспортного комплекса инвестиции из собственных средств предприятий составляют 85,02 %.

Объем внебюджетных средств, инвестированных в основной капитал предприятий транспортного комплекса, составил 5,50 % от общего объема соответствующих средств в целом по стране. Аналогичный показатель по бюджетным средствам составил 8,53 %.

Таблица 5.2.8.

Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса за 2025 год

№	Наименование	млрд руб.	Доля от общего объема инвестиций, %
1	Привлеченные внебюджетные средства, инвестированные в основной капитал, по организациям транспортного комплекса, в том числе:	238,53	11,72
1.1	кредиты банков	71,80	3,53
1.2	заемные средства других организаций	73,95	3,63
1.3	прочие средства	28,63	1,41
2	Привлеченные внебюджетные средства по видам транспорта		
2.1	железнодорожный транспорт	8,96	0,44
2.2	автомобильный транспорт	240,48	11,82
2.3	морской транспорт	3,70	0,18
2.4	внутренний водный транспорт	0,52	0,03
2.5	воздушный транспорт	8,39	0,41

5.3

**Показатели финансового состояния деятельности предприятий транспортного комплекса (прибыль/убыток, рентабельность отрасли/сектора)**

Получение прибыли предприятиями транспортного сектора является важным экономическим фактором, оказывающим существенное позитивное влияние на успешную реализацию поставленных задач, определенных в рамках Транспортной стратегии.

Финансовая устойчивость транспортных компаний способствует повышению качества предоставляемых услуг, улучшению инфраструктуры и логистической организации перевозок, что в свою очередь положительно сказывается на развитии всей экономики государства. Достижение высоких экономических показателей позволяет транспортным предприятиям инвестировать средства в модернизацию парка техники, повышение квалификации сотрудников, внедрение инновационных технологий и улучшение условий труда работников, обеспечивая тем самым устойчивое развитие транспорта и решение стратегических задач, обозначенных в Транспортной стратегии.

Показатели финансового состояния транспортного комплекса рассчитаны на основе данных формы Росстата П-3 «Сведения о финансовом состоянии организации» за 2025 год.

Таблица 5.3.  
Сальдированный финансовый результат организаций  
транспортного комплекса за 2025 год

№	Организации транспортного комплекса	млрд руб.	Удельный вес прибыльных организаций, %	Кредиторская задолженность организаций, млрд руб.	в том числе просроченная, млрд руб.	Дебиторская задолженность, млрд руб.	в том числе просроченная, млрд руб.
1	Организации транспортного комплекса:	1 281,54	63,22	5 938,67	108,41	4 004,04	259,82
2	в сфере железнодорожного транспорта по полному кругу транспортных организаций	93,01	57,13	1 678,16	20,01	779,97	12,21
3	в сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта	42,57	55,03	987,64	26,21	789,26	103,10
4	в сфере морского транспорта	41,13	59,20	213,44	0,66	151,51	6,47
5	в сфере внутреннего водного транспорта	1,46	62,45	95,04	0,16	60,59	3,73
6	в сфере воздушного транспорта	417,80	72,05	1 206,09	49,32	520,39	49,78
7	занимающиеся вспомогательной деятельностью в сфере транспорта	685,55	73,44	1 758,30	12,05	1 702,33	84,54
8	занимающиеся строительством автомобильных и железных дорог, а также водных сооружений	110,97	68,51	2 770,73	39,61	2 172,07	68,86

Сальдированный финансовый результат деятельности организаций транспортного комплекса за 2025 год сократился на 80,05 млрд руб. и составил 1 281,54 млрд руб. 2 275 транспортных организаций получили прибыль, а 1 025 организаций имели убыток.

В целом уровень рентабельности проданных товаров, продукции, работ, услуг за 2025 год составил: 4,02 % к затратам на производство проданных товаров, продукции, работ, услуг; 18,40 % к коммерческим и управленческим расходам; 0,84 % к выручке от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

По видам экономической деятельности можно наблюдать превышение кредиторской задолженности над дебиторской, что создает предпосылки возникновения угрозы финансовой устойчивости организации. В зоне риска в 2025 году находились организации, осуществляющие деятельность по регулярным перевозкам пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении; по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении; регулярными перевозками пассажиров автобусами в междугородном сообщении, где просроченная кредиторская задолженность превышает просроченную дебиторскую задолженность в 14,7; 9,8 и в 0,8 раз соответственно.

### **6. Данные об использованных бюджетных ассигнованиях на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии**

№ п/п	Содержание раздела
6.1.	<p>Финансирование транспортного комплекса за счет средств федерального бюджета в 2025 году осуществлялось на основании Федерального закона от 27 ноября 2023 г. № 540-ФЗ «О федеральном бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» в соответствии со сводной бюджетной росписью лимитами бюджетных обязательств.</p> <p>В 2025 году исполнение федерального бюджета осуществлялось в рамках структурных элементов государственная программа «Развитие транспортной системы», национальный проект «Инфраструктура для жизни», национальный проект «Эффективная транспортная система», национальный проект «Беспилотные авиационные системы», 3 ведомственных проектов, 10 федеральных проектов,</p>

не входящих в состав национальных проектов и 16 государственных программ Российской Федерации, в том числе: «Восстановление и социально-экономическое развитие Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области», «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Развитие образования», «Комплексное развитие сельских территорий», «Развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия», «Развитие энергетики», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя», «Развитие здравоохранения», «Социально-экономическое развитие Калининградской области» и других.

За 2025 год кассовое исполнение всех проектов и мероприятий транспортного комплекса составило 99,9 % от предусмотренного объема бюджетных ассигнований.

Предусмотрено бюджетных ассигнований для финансирования расходов в сфере транспорта по Министерству транспорта Российской Федерации как субъекту бюджетного планирования в 2025 году составил 1 909,36 млрд руб. (кассовое исполнение 1 908,36 млрд руб. или 99,9 %), в том числе на государственную программу «Развитие транспортной системы» – 1 711,87 млрд руб. (кассовое исполнение – 1 710,9 млрд руб., или 99,9 %), национальный проект «Инфраструктура для жизни» – 1 132,33 млрд руб. (кассовое исполнение – 1 132,24 млрд руб., или 100,0 %), национальный проект «Эффективная транспортная система» – 92,66 млрд руб. (кассовое исполнение – 92,64 млрд руб., или 100,0 %), национальный проект «Беспилотные авиационные системы» – 7,26 млрд руб. (кассовое исполнение – 7,26 млрд руб., или 100,0 %), а также реализацию иных функций федеральных органов исполнительной власти – 44,0 млн руб. (кассовое исполнение – 44,0 млн руб., или 100,0 %).

Из Фонда национального благосостояния на реализацию транспортных проектов (создание ВСМ Москва – Санкт Петербург) было направлено 44,23 млрд руб.

Капитальные вложения осуществлялись в 2025 году Минтранс России, подведомственным ему федеральной службой и федеральными агентствами в рамках 5 государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Социально-экономическое развитие Калининградской области», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя», «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Комплексное развитие сельских территорий».

Расходы на научно-исследовательские и опытно конструкторские работы осуществлялись в 2025 году Минтранс России, подведомственным ему федеральной службой и федеральными агентствами в рамках 3 государственных программ Российской Федерации: «Развитие транспортной системы», «Научно технологическое развитие Российской Федерации», «Космическая деятельность России».

Бюджетные ассигнования, направленные в 2025 году на капитальные вложения, составили 458,39 млрд руб. (кассовое исполнение – 458,29 млрд руб., или 99,9 %), а на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 1,044 млрд руб. (кассовое исполнение – 1,041 млрд руб., или 99,7 %).

**7. Данные об объемах привлеченного внебюджетного финансирования,  
в том числе на принципах государственно-частного партнерства,  
в рамках реализации Транспортной стратегии**

№ п/п	Содержание раздела
7.1.	<p>Общий объем внебюджетных инвестиций в основной капитал организаций транспортного комплекса, не относящихся к субъектам малого предпринимательства (в соответствии с отчетными данными по ФСН № П-2 «Источники финансирования инвестиций в основной капитал по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства»), составил в 2025 году 1 591,94 млрд руб. В том числе инвестиции из собственных средств предприятий транспортного комплекса составляют 1 353,42 млрд руб. (или 85,02 % в общем объеме внебюджетных средств), из которых по организациям: железнодорожного транспорта – 214,74 млрд руб., автомобильного и городского пассажирского транспорта – 273,02 млрд руб., морского транспорта – 18,79 млрд руб., внутреннего водного транспорта – 24,42 млрд руб., воздушного транспорта – 172,8 млрд руб., других организаций («деятельность транспортная вспомогательная», «транспортное строительство», «транспортная обработка грузов», «вспомогательная прочая, связанная с перевозками») – 649,65 млрд руб.</p> <p>Объем привлеченных внебюджетных инвестиций по организациям транспортного комплекса составил 238,53 млрд руб. (или 14,98 % в общем объеме внебюджетных средств), из них 71,8 млрд руб. – кредиты банков, 73,95 млрд руб. – заемные средства других организаций, 28,63 млрд руб. – прочие средства.</p> <p>Объем привлеченного внебюджетного финансирования, предусмотренного реализацией структурных элементов государственной программы «Развитие транспортной системы» за 2025 год – 816,02 млрд руб. (кассовое исполнение – 716,77 млрд руб., или 87,84 %).</p>