ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

УТВЕРЖДАЮ
И. о. директора ФНИСЦ РАН
д. соц. н., проф.

_____ Ю. А. Зубок

«___» _____ 2026 г.

ОТЧЁТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

Тема

ЭКСПЕРТИЗА НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА»

Москва
2026

СОДЕРЖАНИЕ

Основные результаты экспертизы.....4
1 Предмет экспертизы и критерии оценки.....8
1.1 Назначение проекта и границы исследования.....8
1.2 Источники и сопоставимость данных.....9
1.3 Экономические механизмы транспортных изменений.....11
1.4 Доступность сообщения и демографические различия.....13
2 Структура проекта и целевые ориентиры.....15
2.1 Нормативная основа и состав показателей.....15
2.2 Цели, базовые даты и статус годовых сведений.....17
3 Методики расчёта и содержание показателей.....24
3.1 Агрегированный индекс мощности транспортной сети.....24
3.2 Железнодорожная провозная способность и сопряжение направлений...25
3.3 Морская и внутренняя водная инфраструктура.....26
3.4 Пассажирское сообщение, аэродромы и пункты пропуска.....29
3.5 Цифровизация и расчёт эффективности инвестиций.....31
3.6 Кадровые результаты и требования к реестру.....34
4 Наблюдаемые результаты и территориальные различия.....36
4.1 Границы наблюдаемого результата.....36
4.2 Сопоставление целей и результатов 2025 года.....37
4.3 Масса грузов и транспортная работа.....40
4.4 Железнодорожные коридоры и исходная мощность.....42
4.5 Морские бассейны: ввод мощности и фактическая перевалка.....43
4.6 Севморпуть: годовой результат, транзит и сезонность.....45
4.7 Внутренние водные пути и безопасность сооружений.....48
4.8 Авиация: пропускная способность и выполненные поездки.....49
4.9 Пункты пропуска и сквозная транспортная цепочка.....51
4.10 Доступность для населения и пределы территориальных выводов.....53
4.11 Цифровизация, кадры и обоснованность итоговой оценки.....54
5 Финансовое обеспечение и экономическая обоснованность.....57
5.1 Объём, источники и распределение финансирования.....57
5.2 Консолидация перечислений и внутренняя согласованность.....62
5.3 Федеральный бюджет и изменение плановых редакций.....64
5.4 Исполнение и пределы кассового показателя.....66

5.5 Внебюджетные средства и долгосрочный государственный риск.....67
5.6 Стоимость дополнительного результата и прослеживаемость расходов. 69
6 Связи мероприятий с показателями и согласованность текстов.....74
6.1 Связи в паспортах и ограничения их интерпретации.....74
6.2 Лексическая близость внутри проекта и между проектами.....75
6.3 Содержательная проверка предложенных связей.....80
6.4 Требования к раскрытию межпроектных зависимостей.....82
7 Экспертное заключение и направления совершенствования.....84
7.1 Оценка состава и взаимосвязей проекта.....84
7.2 Приоритетные изменения мониторинга.....86
7.3 Оценка последствий для территорий и населения.....88
7.4 Проверка дополнительного эффекта и финансовой устойчивости.....89
Список использованных источников.....92

Основные результаты экспертизы

Экспертиза национального проекта «Эффективная транспортная система» подготовлена по открытым источникам, доступным на 29 октября 2026 года. Исследованы состав девяти федеральных проектов, целевые значения по годам, действующие методики, доступная статистика, финансовые планы и связи мероприятий с показателями. Основное сопоставление паспортных сведений выполнено по версии 26.35 с отметкой обновления 16 октября 2026 года. Дата обновления вторичной публикации указана отдельно от даты утверждения документа.[1]

Проект объединяет технически взаимосвязанные направления развития транспорта. Его показатели характеризуют разные объекты: расчётную мощность, фактические перевозки, минимальное время поездки, документооборот и образовательные результаты. Изменение одного показателя не означает соответствующего изменения остальных. Введённая мощность приносит общественную пользу при наличии спроса, готовности смежных звеньев и доступной для пользователя услуги. Совокупную эффективность проекта нельзя достоверно определить одним средним процентом выполнения разнородных показателей.

Проверка методик выявила ограничения сопоставимости показателей. В выбранной публикации паспорта целевое значение индекса мощности сети на 2030 год составляет 177% относительно базового уровня 2024 года. При расчёте индекса цифровой трансформации знаменателем служит прогнозный объём документооборота на 2030 год, равный пяти миллиардам документов, поэтому индекс не показывает текущую долю электронных документов.[2]

---

[1] DataBudget. Эффективная транспортная система. Электронное представление паспорта. Версия 26.35. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[2] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

Новая методика авиационной подвижности фиксирует численность населения на 1 января 2023 года, заменяя прежний меняющийся знаменатель. Месячные показатели обучения по нормативному правилу повторяют годовой результат предыдущего года. При сопоставлении наблюдений необходимо сохранять сведения о периоде, к которому они относятся, и применённой редакции методики.[3]

Статистическая база включает 442 числовых наблюдения по 22 показателям. Региональных данных в исследованных таблицах нет. Последние доступные периоды неодинаковы; повторяющиеся месячные значения могут отражать неизменность технической мощности либо предусмотренное методикой использование сведений предыдущего периода. Для таких рядов число строк не равно числу независимых наблюдений. Эти данные не дают достаточных оснований для региональных рейтингов и прогнозов, построенных путём механического продолжения повторяющихся уровней.

По Северному морскому пути в 2025 году перевезено 37,02 млн т при цели выбранной редакции 35,1 млн т. Результат ниже 37,89 млн т 2024 года. За январь–сентябрь 2026 года опубликовано 31,68 млн т против 26,52 млн т за сопоставимый период 2025 года; увеличение составляет 19,46%. По морским портам в единой редакции бюллетеня Минтранса общая перевалка сократилась с 863,8003 до 860,7673 млн т при росте в Дальневосточном бассейне. Выполнение плана, изменение потока и его перераспределение между территориями оцениваются отдельно.[4]

Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

[3] Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

[4] Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).

Опубликованный плановый объём финансирования составляет 7 622,134 млрд руб. за 2025–2030 годы. На внебюджетные источники приходится 85,90%, на федеральный бюджет – 13,09%, на бюджеты субъектов – 1,00%. На высокоскоростные магистрали и опорную сеть железных дорог приходится 76,75% общей суммы. В 2027–2030 годах сосредоточено 80,38% планового финансирования. Суммы опубликованных строк арифметически согласованы, однако это не подтверждает наличия договоров на все заявленные средства и отсутствия повторного учёта межбюджетных перечислений.[5]

Федеральные бюджетные предложения на 2027–2029 годы составляют 426,2297 млрд руб. Их отличие от федеральной суммы в паспорте рассматривается как расхождение редакций и статусов плановых документов. По цифровому проекту 6,382354 млрд руб., или 58,54% опубликованного объёма, не распределены между двумя указанными результатами. Это свидетельствует о недостаточной детализации публичных сведений, но не доказывает утраты средств. Для ВСМ требуется оценить обязательства после завершения федерального проекта в 2028 году, поскольку срок концессии составляет сорок лет.[6]

Структурный анализ десяти паспортов выявил 54 сочетания результата и показателя, связанных общей задачей. Лексический анализ корпуса из 137 документов после устранения повторяющихся наименований и применения порога сходства 0,10 выделил 36 сочетаний для содержательной проверки. При проверке обнаружены совпадения формулировок, не соответствующие

Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

[5] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[6] Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли". Версия 26.11. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 5 июня 2024 года № 1397-р о заключении концессионного соглашения по инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта Москва – Санкт-Петербург. Основные условия концессионного соглашения. 05.06.2024, редакция от 24.04.2025. Режим доступа: https://base.garant.ru/409139954/ (дата обращения: 29.10.2026).

географии объектов, и опосредованные связи. Коэффициенты сходства характеризуют близость формулировок и не измеряют причинный эффект.

Мониторинг необходимо дополнить сведениями, связывающими каждый объект с финансовыми обязательствами, датой готовности, фактическим использованием и изменением условий перевозки. Для населения следует учитывать полное время и стоимость поездки, регулярность сообщения и различия доступности между территориями и социальными группами. Для экономики – согласованную провозную способность маршрута, надёжность доставки и издержки пользователя. Для наиболее крупных инвестиций требуется проверить сценарии спроса, стоимость жизненного цикла и распределение долгосрочного риска. Эти рекомендации дополняют оценку по действующим паспортам и предусматривают возможность проверки каждого вывода.

1 Предмет экспертизы и критерии оценки

1.1 Назначение проекта и границы исследования

Национальный проект «Эффективная транспортная система» объединяет развитие магистральной инфраструктуры, пограничных переходов, цифровых сервисов и подготовку отраслевых кадров. В открытой публикации паспорта установлен период с 1 января 2025 г. по 31 декабря 2030 г. Расширение Единой опорной транспортной сети предназначено для удовлетворения потребностей населения и экономики, включая международные перевозки. В состав национального проекта входят девять федеральных проектов. Экспертиза оценивает обоснованность связей между их мероприятиями, выделяемыми ресурсами и измеряемыми результатами.[7]

Оценка подготовлена по источникам, доступным на 29 октября 2026 г. Для сопоставления паспортных сведений используется версия 26.35, представленная на странице национального проекта с отметкой обновления 16 октября 2026 г. Эта дата относится к обновлению электронной публикации. Даты утверждения и изменения обязательств устанавливаются по соответствующим нормативным и распорядительным актам. Для статистических наблюдений, планов, бюджетных предложений и авторских расчётов сохраняются сведения об их периодах и основаниях.[8]

При оценке вклада национального проекта необходимо учитывать распределение мероприятий между программами. Дорожное хозяйство и городской общественный транспорт в значительной части относятся к проекту «Инфраструктура для жизни». Производство транспортной техники, обеспечение экспортной грузовой базы, развитие туризма и подготовка работников также охватываются другими программами. Рост пассажиропотока или грузооборота зависит от совместного действия этих направлений.

[7] DataBudget. Эффективная транспортная система. Электронное представление паспорта. Версия 26.35. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[8] DataBudget. Эффективная транспортная система. Электронное представление паспорта. Версия 26.35. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Отнесение всего отраслевого изменения к одному национальному проекту создаёт риск неверной оценки его вклада, а отнесение одного результата к нескольким программам ведёт к двойному учёту.

Правительственная дорожная карта увеличения перевозок по международным транспортным коридорам охватывает пять направлений: «Север – Юг», Азово-Черноморское, Северо-Западное, Восточное и Северный морской путь. В официальном сообщении указаны участие нескольких национальных проектов и необходимость формирования грузовой базы. Поэтому оценка транспортной системы должна учитывать соответствие инфраструктуры коммерческому спросу и условиям пересечения границ.[9]

Для населения оцениваются возможность совершить поездку, её продолжительность, надёжность сообщения, стоимость и доступность транспорта в течение всего года. Для экономики – доступ к рынкам, предсказуемость поставок, транспортные издержки и согласованная пропускная способность маршрутов. Выполнение строительного графика и достижение проектной мощности проверяются отдельно. Для вывода об общественной пользе необходимо наблюдать за использованием созданных объектов.

1.2 Источники и сопоставимость данных

Источники исследования включают электронные публикации паспортов национального и федеральных проектов, действующие методики расчёта показателей, статистические таблицы ЕМИСС, официальные отраслевые отчёты и бюджетные документы. Паспортные сведения позволяют установить цели, состав мероприятий и плановое финансирование. Методики определяют экономический смысл числителя и знаменателя, периодичность, порядок уточнения и допустимые замены отсутствующих сведений. Статистические публикации содержат доступные результаты за конкретный период.

[9] Правительство Российской Федерации. Оперативное совещание с вице-премьерами. Дорожная карта увеличения объёма перевозок по международным транспортным коридорам. 02.03.2026. Режим доступа: https://government.ru/news/57960/ (дата обращения: 29.10.2026).

Бюджетные документы устанавливают объём и юридический статус финансовых назначений.

Для каждого сопоставления сохраняются год или накопительный период, единица измерения, редакция цели, дата получения данных и статус оценки. Значение за январь–сентябрь сопоставляется с тем же периодом предыдущего года. Годовая цель проверяется по годовой величине либо по декабрю, когда такой порядок прямо установлен методикой. Повторение уровня в нескольких месячных колонках проверяется с учётом порядка расчёта. Двадцать одна отметка в таблице может соответствовать лишь нескольким различным значениям показателя.

Открытые материалы различаются по полноте документов, статистики и сведений о расположении объектов. В исследованных статистических данных преобладают общероссийские показатели. Для регионального анализа необходимы дополнительные сведения по маршрутам, портам, аэропортам, участкам железных дорог и пунктам пропуска. Присвоение национального значения всем субъектам Федерации исказило бы территориальные различия. Региональные сопоставления в настоящей экспертизе ограничены географией источников, которые непосредственно раскрывают соответствующие объекты или направления.

При расхождении официальных публикаций устанавливается его причина: период, ведомственный охват, единица измерения, методика либо пересмотр данных. Одно из значений выбирается при наличии достаточных оснований. В остальных случаях сохраняются обе версии и указываются ограничения сопоставления. Это требуется, в частности, при анализе перевозок разными видами транспорта, перевалки в морских портах и показателей авиации. Число пассажиров, массу груза и расстояния следует суммировать раздельно, в пределах однородных показателей.

Лексический анализ паспортов позволяет проверить согласованность формулировок и найти связи для последующего содержательного рассмотрения. Отдельно учитываются принадлежность результата задаче по

документу, наличие общей задачи у результата и показателя, а также близость текстов. Количественные характеристики этих отношений приведены в главе 6. Для причинной оценки необходимо наблюдать сопоставимые объекты до и после ввода инфраструктуры и обосновать выбор группы сравнения.[10]

1.3 Экономические механизмы транспортных изменений

Транспортная инфраструктура влияет на хозяйственную деятельность через стоимость и условия перемещения. Полные издержки включают тариф, время в пути, ожидание, хранение запасов и последствия непредсказуемой доставки. Уменьшение одного компонента может сопровождаться ростом другого. Например, выигрыш от сокращения времени движения по магистрали ограничен, если сохраняется длительное ожидание пограничного оформления или перегрузки. Экономическая оценка должна охватывать путь между отправителем и получателем. В исследованиях пространственной экономики транспортные улучшения оцениваются по доступу к рынкам, изменениям размещения производства и общим равновесным последствиям.[11]

$$C = P + vT + R$$

Здесь C обозначает обобщённые издержки одной перевозки, P – денежные платежи, T – время движения и ожидания, v – стоимость единицы времени для рассматриваемого груза или пассажира, R – ожидаемые потери от ненадёжности сообщения. Формула задаёт состав величин, необходимых для наблюдения. Денежная оценка времени и ненадёжности требует самостоятельного обоснования с учётом цели поездки, свойств груза и участников перевозки. Одинаковый коэффициент для всех пользователей скрыл бы существенные различия.

---

[10] Callaway B., Sant’Anna P. H. C. Difference-in-Differences with multiple time periods // Journal of Econometrics. 2021. Vol. 225, no. 2. P. 200–230. DOI: 10.1016/j.jeconom.2020.12.001. Режим доступа: https://arxiv.org/abs/1803.09015 (дата обращения: 29.10.2026).

[11] Redding S. J., Turner M. A. Transportation Costs and the Spatial Organization of Economic Activity // Handbook of Regional and Urban Economics. 2015. Vol. 5B. P. 1339–1398. DOI: 10.1016/B978-0-444-59531-7.00020-X. Режим доступа: https://swh.princeton.edu/~reddings/pubpapers/Redding_Turner_Handbook_2015.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

Сетевой характер транспорта ограничивает полезность изолированной оценки отдельных объектов. Для последовательного маршрута с одной категорией груза, единым временным интервалом и сопоставимыми условиями работы предельный поток задаётся участком с наименьшей пропускной способностью. При наличии альтернативных путей, неодинаковой специализации терминалов и сезонных ограничений необходима более подробная модель распределения потоков.

$$Q \leq \min_k C_k$$

В приведённом выражении Q обозначает допустимый поток по рассматриваемой цепи, C_k – эффективную пропускную способность её k-го звена. Увеличение мощности порта повышает возможный объём перевозок при достаточной провозной способности подходов, наличии флота, согласованном расписании и платёжеспособном спросе. Для Северного морского пути также необходимо учитывать ледовые условия, ледокольное и аварийно-спасательное обеспечение, специализированный флот и готовность грузообразующих проектов.

Развитие магистралей способно перераспределять хозяйственную активность между территориями. Рост производства около одного узла может частично сопровождаться его сокращением в другом. Исследования рыночной доступности показывают необходимость учитывать прямые и косвенные сетевые связи между территориями. При оценке национального проекта поэтому следует различать совокупный дополнительный эффект, изменение географии перевозок и перенос потока между видами транспорта.[12]

При оценке общественной эффективности учитываются эксплуатационные и капитальные расходы, экономия времени, надёжность перевозок, безопасность и внешние воздействия. Дополнительные экономические эффекты требуют отдельного обоснования, чтобы одна и та же

[12] Donaldson D., Hornbeck R. Railroads and American Economic Growth: A Market Access Approach // The Quarterly Journal of Economics. 2016. Vol. 131, no. 2. P. 799–858. DOI: 10.1093/qje/qjw002. Режим доступа: https://academic.oup.com/qje/article-abstract/131/2/799/2606976 (дата обращения: 29.10.2026).

выгода не была учтена через экономию транспортных издержек и ещё раз через рост производительности. Международный транспортный форум рассматривает расширение анализа затрат и выгод при сохранении строгой процедуры оценки и учёта неопределённости.[13]

1.4 Доступность сообщения и демографические различия

Средняя подвижность населения отражает интенсивность пользования определённым видом транспорта. Распределение поездок между людьми может оставаться крайне неоднородным. Часто летающие пассажиры, жители крупных узлов и транзитные перевозки оказывают заметное влияние на средний показатель. Для социальной оценки необходимы сведения о доле населения, имеющей практически доступный маршрут, о регулярности сообщения и о соотношении стоимости поездки с доходами.

Территориальная доступность зависит от пути к станции, аэропорту или порту, расписания, возможности пересадки и полного времени поездки. Высокая скорость магистрального участка сокращает время поездки при согласованной работе всех звеньев маршрута. Для жителей удалённых поселений существенное значение могут иметь частота сообщения, сезонность и надёжность рейса. Возраст, ограниченная мобильность, наличие детей и необходимость сопровождения изменяют приемлемые условия поездки. В обзоре исследований доступности К. Гёрса и Б. ван Вее обоснован совместный учёт транспортных, пространственных, временных и индивидуальных ограничений.[14]

$$A(\tau) = \frac{\sum_i N_i I(t_i \le \tau)}{\sum_i N_i} \times 100$$

[13] Veryard D. Quantifying the Socio-Economic Benefits of Transport: Roundtable Summary and Conclusions. International Transport Forum Discussion Papers. No. 2016/06. Paris: OECD Publishing, 2016. 30 p. DOI: 10.1787/5f2b8451-en. Режим доступа: https://www.oecd.org/en/publications/quantifying-the-socio-economic-benefits-of-transport_5f2b8451-en.html (дата обращения: 29.10.2026).

[14] Geurs K. T., van Wee B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions // Journal of Transport Geography. 2004. Vol. 12, no. 2. P. 127–140. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005. Режим доступа: https://www.pbl.nl/en/publications/accessibility-evaluation-of-land-use-and-transport-strategies-review-and-research-directions (дата обращения: 29.10.2026).

Здесь A(τ) – доля жителей, для которых полное время достижения выбранного пункта обслуживания не превышает τ, N_i – численность населения территории i, t_i – время поездки с учётом подхода и расписания. Индикаторная функция принимает единицу при выполнении условия доступности. Расчёт предполагает заранее определённую цель поездки и порог времени. Для различных возрастных и социальных групп показатель следует рассчитывать отдельно, сохраняя соответствующие численности населения в знаменателе.

Денежную доступность целесообразно оценивать по соотношению стоимости стандартной поездки для конкретного состава домохозяйства и располагаемых ресурсов той же группы. Средний тариф на пассажиро-километр характеризует лишь часть расходов. Пересадки, путь к транспортному узлу, необходимость ночёвки и отсутствие дешёвого тарифа в подходящее время могут существенно увеличить фактическую стоимость. Для оценки требуются обследования и обезличенные данные продаж.

Для транспортных проектов длительного цикла демографические предпосылки следует проверять по нескольким сценариям. Изменение численности и возрастной структуры населения влияет на спрос, а транспортные улучшения способны менять направления трудовых и образовательных поездок. В сценарии без рассматриваемого мероприятия сохраняются уже принятые инвестиционные решения и ожидаемые изменения экономики. Сценарий с мероприятием отличается конкретным вводом инфраструктуры и связанными изменениями обслуживания. Неопределённость спроса, стоимости строительства и срока ввода оценивается раздельно. Такой порядок используется в руководствах по транспортному прогнозированию и оценке неопределённости.[15]

[15] Department for Transport. TAG unit M4 Forecasting and Uncertainty. Updated 28 May 2026. 28.05.2026. Режим доступа: https://www.gov.uk/government/publications/tag-unit-m4-forecasting-and-uncertainty (дата обращения: 29.10.2026).

2 Структура проекта и целевые ориентиры

2.1 Нормативная основа и состав показателей

Показатели национального проекта «Эффективная транспортная система» характеризуют техническую мощность инфраструктуры, фактические перевозки, доступную скорость сообщения, цифровой документооборот и подготовку кадров. Эти величины не имеют единой натуральной единицы измерения. Перед оценкой необходимо установить, отражает ли показатель состояние объекта, поток за период, накопленный результат нескольких лет или расчётную величину, полученную при заданных технических условиях. Процент выполнения плана можно рассчитывать после проверки методики и редакции цели.[16]

Выбранная публикация паспорта национального проекта имеет версию 26.35 и отметку обновления 16 октября 2026 года, 16:35. Она включает девять федеральных проектов, пять собственных показателей национального уровня и двадцать карточек показателей федеральных проектов. Авиационная подвижность, перевозки в акватории Северного морского пути и цифровая трансформация грузоперевозок представлены на обоих уровнях. После исключения повторов остаются двадцать два самостоятельных показателя. Названия прежних кадровых показателей сохраняются в статистическом реестре, однако это не подтверждает их включения в выбранную действующую редакцию.[17]

Национальный проект рассчитан на 2025–2030 годы. Для федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» в публикации указана дата завершения 31 декабря 2028 года. Она определяет срок проекта, но не срок эксплуатации инфраструктуры или исполнения всех связанных договорных обязательств. Для остальных восьми федеральных проектов в публикации указан срок окончания в 2030 году. DataBudget

[16] Росстат. Сборник методик расчета показателей национальных проектов. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Sborn_met_NP_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).

[17] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

публикует вторичные сведения. Отметка обновления и номер версии не заменяют дату и реквизиты решения об утверждении паспорта. Нормативные методики ссылаются на утверждение национального проекта протоколом от 20 декабря 2024 года №12пр.[18]

Таблица 1 – Федеральные проекты в выбранной публикации паспорта

Код	Полное наименование	Версия	Период
Т1	Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей[19]	26.8	01.01.2025–31.12.2028
Т2	Развитие Большого Северного морского пути[20]	26.34	01.01.2025–31.12.2030
Т3	Развитие опорной сети железных дорог[21]	26.7	01.01.2025–31.12.2030
Т4	Развитие опорной сети морских портов[22]	26.7	01.01.2025–31.12.2030
Т5	Развитие опорной сети внутренних водных путей[23]	26.18	01.01.2025–31.12.2030
Т6	Развитие опорной сети аэродромов[24]	26.31	01.01.2025–31.12.2030
Т7	Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации[25]	26.12	01.01.2025–31.12.2030
Т8	Цифровая трансформация транспортной отрасли[26]	26.11	01.01.2025–31.12.2030

[18] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Представление паспорта, версия 26.8. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[19] DataBudget. Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Представление паспорта, версия 26.8. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).

[20] DataBudget. Федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути». Представление паспорта, версия 26.34. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).

[21] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети железных дорог». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[22] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети морских портов». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

[23] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети внутренних водных путей». Представление паспорта, версия 26.18. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).

[24] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов». Представление паспорта, версия 26.31. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[25] DataBudget. Федеральный проект «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации». Представление паспорта, версия 26.12. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).

[26] DataBudget. Федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.11. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

Код	Полное наименование	Версия	Период
Т9	Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли[27]	26.5	01.01.2025–31.12.2030

Примечание. Все даты приведены по выбранной публикации паспорта. Дата обновления 16.10.2026 не является датой утверждения.[28]

Официальный указатель Росстата позволяет найти методики, но его разделы обновляются неодновременно. Национальный раздел по-прежнему содержит первоначальную методику авиационной подвижности, тогда как раздел аэродромов – заменивший её приказ. При экспертизе необходимо проверить нормативный акт, положения об отмене и дату начала применения. За 2025–2026 годы проверены замены методик агрегированной мощности, цифровизации грузоперевозок, ГИС ТЭБ, обучения и авиационной подвижности. Совпадение названия показателя до и после замены методики недостаточно для признания временного ряда однородным.[29]

2.2 Цели, базовые даты и статус годовых сведений

Национальная цель по мощности Единой опорной транспортной сети в выбранной редакции составляет 177 процентов в 2030 году. Для авиационной подвижности предусмотрено 1,08 единицы, для перевозок в акватории Северного морского пути – 109,1 миллиона тонн, для индекса цифровой трансформации – 6,5 процента, для доли обученных – 0,64 процента. Это плановые значения конкретной публикации паспорта. Их смешение с ранее опубликованными ориентирами приводит к ошибке даже при точном воспроизведении фактических данных.[30]

[27] DataBudget. Федеральный проект «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.5. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/275 (дата обращения: 29.10.2026).

[28] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[29] Росстат. Методики расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/FP1306_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).
Росстат. Методики расчета показателей федерального проекта «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/FP1308_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).
Росстат. Методики расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/NP13_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).

[30] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Базовую дату в проектной карточке и базу расчёта в формуле необходимо проверять отдельно. Для индекса мощности в паспорте указана дата базового значения 1 января 2024 года. Методика №432 определяет соответствующие знаменатели по итогам 2024 года и состоянию инфраструктуры на конец этого года. В реестре следует сохранять обе характеристики с пояснением их назначения. Аналогично накопление портового прироста по методике начинается с 1 января 2025 года, даже если карточка содержит более раннюю дату нулевого базового значения.[31]

Декабрьское значение имеет разный смысл в разных методиках. Для индекса мощности годовой результат приравнивается к последнему месяцу с возможностью уточнения компонентов к 18 апреля следующего года. Для индекса цифровизации также установлено равенство декабрьского и годового значений с последующим уточнением. Для перевозок Северного морского пути декабрь завершает накопление с января, однако административные сообщения проверяются по поступающим позже годовым формам. Показатели обучения во всех месяцах отражают предыдущий отчётный год. Универсальное правило «декабрь равен результату текущего года» нормативно не подтверждается.[32]

Ряд методик разрешает переносить предыдущее значение, если компоненты расчёта не представлены. Горизонтальный участок ряда может

---

[31] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 30.10.2024 № 384 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).

[32] Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).
Госкорпорация «Росатом». Приказ от 28.11.2024 №1/2316-П «Об утверждении методики расчета показателя «Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути» федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в составе национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

отражать отсутствие новых данных для расчёта, сохранение мощности до ввода объекта или установленное запаздывание сведений. Экономический смысл нулевых значений также требует проверки: нулевой прирост введённой мощности допустим, а отсутствие целевого значения имеет иной статус. Для каждого наблюдения целесообразно хранить дату состояния, период накопления, дату публикации, стадию уточнения и признак использования прошлых компонентов. Это позволяет воспроизвести сравнение без произвольного заполнения пропусков.[33]

Таблица 2 – Цели показателей национального проекта в выбранной редакции

Код	Показатель	Ед. изм.	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Т.1	Авиационная подвижность населения Российской Федерации	ед.	0,75	0,77	0,79	0,87	0,97	1,08
Т.2	Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети	%	102	105	118	160	160	177
Т.4	Индекс цифровой трансформации грузоперевозок	%	0,2	0,35	0,65	1,25	2,85	6,5
Т.5	Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути	млн т	35,1	38,2	68,6	85,1	105,5	109,1
Т.6	Доля обученных на обновленном оборудовании от среднегодовой численности занятых в транспортной отрасли	%	0,01	0,05	0,1	0,13	0,31	0,64

Примечание. Краткие коды соответствуют нумерации каталога. Доли выражены в процентах, авиационная подвижность – в единицах.[34]

[33] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 30.10.2024 № 384 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).
[34] DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Таблица 3 – Цели самостоятельных показателей федеральных проектов

Код	Показатель	Ед. изм.	2025	2026	Конечная цель
Т1.1	Время в пути пассажиров и (или) багажа по маршруту "Москва – Санкт-Петербург"[35]	мин	227	227	135 (2028)
Т3.1	Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона[36]	млн т/год	180	180	210 (2030)
Т3.2	Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна	млн т/год	125,1	125,1	131 (2030)
Т3.3	Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Северо-Западного бассейна	млн т/год	145,6	145,6	175,6 (2030)
Т3.4	Провозная способность железнодорожной инфраструктуры Международного транспортного коридора «Север – Юг»	млн т/год	8	10,2	20 (2030)
Т4.1	Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении[37]	млн т	7	37,89	117,23 (2030)
Т4.2	Прирост мощности опорной сети морских портов на Северо-Западном направлении	млн т	10	25,5	66,2 (2030)
Т4.3	Прирост мощности опорной сети морских портов на МТК «Север - Юг»	млн т	0	3,3	5,3 (2030)
Т4.4	Прирост мощности опорной сети морских портов на Азово-Черноморском направлении	млн т	–	14,3	38,6 (2030)
Т5.1	Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 м на ЕГС[38]	%	89,8	90,3	99 (2030)
Т5.2	Доля судоходных гидротехнических сооружений, удовлетворяющих требованиям к дальнейшей эксплуатации	%	94,3	94,6	94,9 (2030)
Т6.1	Рост пропускной способности инфраструктуры опорной сети аэродромов	операций/ч	541	543	744 (2030)

[35] DataBudget. Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Представление паспорта, версия 26.8. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).

[36] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети железных дорог». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[37] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети морских портов». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

[38] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети внутренних водных путей». Представление паспорта, версия 26.18. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).

Код	Показатель	Ед. изм.	2025	2026	Конечная цель
Т6.2	Рост расчетного пассажиропотока аэродромов опорной сети[39]	пасс./ч	104545	104967	143492 (2030)
Т7.1	Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска (нарастающим итогом)[40]	Тысяча единиц	6220,8	6220,8	19642,8 (2030)
Т7.2	Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска (нарастающим итогом)	млн т/год	24,2	24,2	52,7 (2030)
Т8.1	Индекс роста эффективности бюджетных инвестиций в транспортную инфраструктуру от реализации проектов, получивших заключение об уровне эффективности в ГИС ТЭБ[41]	%	100	100	101 (2030)
Т9.2	Численность обучающихся в период освоения учебных программ, прошедших подготовку на приобретаемых в рамках федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли» тренажерных устройствах и учебных судах[42]	тыс. чел.	0,2	1,77	23,21 (2030)

Примечание. Три показателя, повторяющие показатели НП, не включены повторно. Прочерк означает отсутствие опубликованной цели на 2025 год. Проект Т1 завершается в 2028 году.

[39] DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов». Представление паспорта, версия 26.31. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[40] DataBudget. Федеральный проект «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации». Представление паспорта, версия 26.12. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).

[41] DataBudget. Федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.11. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

[42] DataBudget. Федеральный проект «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.5. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/275 (дата обращения: 29.10.2026).

Таблица 4 – Порядок расчёта показателей и ограничения сопоставления

Группа показателей	Нормативный акт	Период и объект	Контрольное условие
ЕОТС	№432, 10.12.2025[43]	Конец месяца и года	Декабрь с уточнением до 18 апреля. Веса и база за 2024 год
Железнодорожная сеть	№421, 28.11.2024[44]	Техническая годовая мощность на дату	Сетевой алгоритм уже учитывает ограничивающие сечения
Морские порты	№384, 30.10.2024[45]	Приращение с 01.01.2025	Годовой поток грузов отличается от прироста мощности
Водные пути и СГТС	№407, 18.11.2024[46]	Состояние на конец месяца	Протяжённость ЕГС и число декларируемых сооружений
СМП	№1/2316-П,28.11.2024[47]	Поток с начала каждого года	Годовые формы уточняют оперативные сообщения
ВСМ	№389, 02.11.2024[48]	Минимальное время за период	Различаются условия поездки до и после запуска ВСМ
Авиация	№386, 28.08.2026 и №388, 01.11.2024[49]	Перевозки с начала года и мощность на дату	Численность населения на 01.01.2023 используется с августа 2026 года; расчётные пассажиры в час

[43] Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[44] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

[45] Минтранс России. Приказ от 30.10.2024 № 384 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).

[46] Минтранс России. Приказ от 18.11.2024 № 407 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

[47] Госкорпорация «Росатом». Приказ от 28.11.2024 №1/2316-П «Об утверждении методики расчета показателя «Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути» федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в составе национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).

[48] Минтранс России. Приказ от 02.11.2024 № 389 «Об утверждении методики расчета показателя федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n389-ot02112024-h6826812/ (дата обращения: 29.10.2026).

[49] Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 01.11.2024 № 388 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n388-ot01112024-h6630072/ (дата обращения: 29.10.2026).

Группа показателей	Нормативный акт	Период и объект	Контрольное условие
Пункты пропуска	№357, 10.10.2024[50]	Мощность выбранных пунктов на дату	При отсутствии паспортной базы – фактическая мощность за 2023 год
Цифровой документооборот	№317, 09.07.2026[51]	С начала каждого отчётного года	Деление на прогнозный объём 5 млрд документов за 2030 год
ГИС ТЭБ	№372, 01.11.2025[52]	Месяц, квартальные компоненты и год	Приведённая транспортная работа и инвестиции учитываются за разные периоды
Обучение	№174, 29.05.2025[53]	Годовой результат; месячные значения повторяют предыдущий год	Месячная строка за декабрь не подтверждает итог текущего года

Примечание. Годовой поток, мощность на определённую дату, накопленный с начала проекта результат и кадровый итог предыдущего года имеют разный экономический смысл.

[50] Минтранс России. Приказ от 10.10.2024 № 357 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://base.garant.ru/412434260/ (дата обращения: 29.10.2026).

[51] Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

[52] Минтранс России. Приказ от 01.11.2025 № 372 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс роста эффективности бюджетных инвестиций в транспортную инфраструктуру от реализации проектов, получивших заключение об уровне эффективности в ГИС ТЭБ»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n372-ot01112025-h6987095/ (дата обращения: 29.10.2026).

[53] Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

3 Методики расчёта и содержание показателей

3.1 Агрегированный индекс мощности транспортной сети

Приказ Минтранса России от 10 декабря 2025 года №432 заменил приказ от 21 апреля 2025 года №139. Индекс мощности формируется из грузового и пассажирского компонентов с весами 0,72 и 0,28. Внутри грузового компонента железнодорожная инфраструктура получает вес 0,55, морские порты – 0,37, внутренние водные пути – 0,04, автомобильные пункты пропуска – 0,01, железнодорожные пункты пропуска – 0,03. Пассажирский компонент объединяет аэродромы, высокоскоростное железнодорожное сообщение и оба вида пунктов пропуска. Веса закрепляют структуру базового года и не означают равенства экономических эффектов отдельных проектов.[54]

$$M_t = \left(0{,}72\, K_{g,t} + 0{,}28\, K_{p,t}\right) \times 100$$

В формуле M_t обозначает индекс мощности периода t, $K_{g,t}$ и $K_{p,t}$ – грузовой и пассажирский компоненты того же периода относительно базового уровня 2024 года.

Для высокоскоростного сообщения используется обратное отношение времени поездки. Сокращение времени повышает соответствующий компонент индекса, хотя исходный показатель измеряется в минутах. Для внутренних водных путей учитывается произведение протяжённости ЕГС и доли участков с установленной осадкой. Портовый компонент складывается из базовой мощности и накопленных введённых приращений. Показатели пунктов пропуска входят одновременно в грузовой и пассажирский компоненты. Изменение совокупного индекса следует объяснять вкладом каждого элемента, указывая связи между повторно используемыми исходными величинами.[55]

---

[54] Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[55] Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

Для публичного мониторинга рекомендуется ежегодно публиковать вклад компонентов в изменение индекса, выраженный в процентных пунктах, с постоянными весами, значениями базовых знаменателей и перечнем пересмотренных данных. Такая декомпозиция позволяет разделить рост, обусловленный реконструкцией, ускорением движения и изменением учётных параметров. Отдельно необходимо анализировать фактическую загрузку введённой мощности по тому же составу объектов. Агрегированный индекс характеризует возможности инфраструктуры при допущениях, установленных методикой. Количество доставленных грузов, доступность сообщения и выручка перевозчиков требуют самостоятельных наблюдений.[56]

3.2 Железнодорожная провозная способность и сопряжение направлений

Приказ Минтранса России от 28 ноября 2024 года №421 содержит четыре методики для Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг». Провозная способность выражается в миллионах тонн в год. Месячное наблюдение характеризует годовую техническую способность сети в состоянии на соответствующую дату. Перед сопоставлением с фактическим грузооборотом в тонно-километрах необходимо согласовать состав объектов и единицы измерения.[57]

Методики описывают железные дороги как сеть с направленными связями, характерными сечениями и ограничениями пропускной способности. Расчёт учитывает участки, ограничивающие перевозки. Для Восточного полигона используются установленные сечения, в том числе участки Новый Ургал – Комсомольск-Сортировочный и Известковая – Волочаевка I.

[56] Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[57] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

Показатель направления «Север – Юг» рассчитан по железнодорожному сечению Дербент – Самур. Он не охватывает все морские, автомобильные и зарубежные участки международного коридора.[58]

Сохранение мощности на прежнем уровне до завершения работ соответствует содержанию показателя. Для Восточного полигона месячные плановые значения связаны с годовым уровнем предыдущего года, поэтому помесячная динамика может не отражать постепенного хода строительства. Ежегодные данные уточняются после оперативной публикации в установленный апрельский срок. При сравнении должны совпадать стадии оценки и состав ограничивающих участков.[59]

В мониторинге следует раскрывать предпосылки расчёта: массу поездов, ремонтные окна, организацию движения, техническое состояние и доступность подходов к терминалам. На их основе можно определить диапазон мощности, доступной при обычном режиме, длительном ремонте и неблагоприятном сценарии. Совместная публикация технического предела, фактического потока и отказов в согласовании перевозки по одному направлению позволит оценить использование мощности и выявить ограничения для грузоотправителей. Для международных направлений необходимо проверить соответствие пропускной способности российской и принимающей сторон.

3.3 Морская и внутренняя водная инфраструктура

Приказ от 30 октября 2024 года №384 определяет прирост мощности опорной сети морских портов по четырём направлениям. В расчёт входят мощности предусмотренных проектом терминалов на основании документов о вводе, инвестиционных деклараций и иных установленных подтверждений. Методика учитывает и предусмотренные временные рейдовые перегрузочные

[58] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

[59] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

комплексы. Накопление начинается 1 января 2025 года, поэтому значение за 2026 год может включать объекты, введённые в течение двух лет. Разность последовательных годовых значений можно считать новым приращением только после проверки неизменности состава объектов и отсутствия пересмотра прошлых вводов.[60]

Производственная мощность терминала, фактическая перевалка и перевозки морским транспортом характеризуют разные объекты и операции. Резерв мощности терминала может сохраняться при недостаточном железнодорожном подводе, нерегулярном прибытии флота или ограниченном внешнем спросе. Для оценки использования инвестиций рекомендуется рассчитывать загрузку по грузовой специализации и введённым объектам, сопоставляя поток с доступной мощностью того же терминала. Средние значения мощности и перевалки по бассейну могут скрыть дефицит терминалов одной специализации при избытке другой.

Методика Госкорпорации «Росатом» от 28 ноября 2024 года №1/2316-П применяется с 1 января 2025 года. Объём перевозок в акватории Северного морского пути складывается из каботажных, импортных, экспортных и транзитных грузов. Географические границы акватории установлены Кодексом торгового мореплавания. Федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути» охватывает более широкий круг мероприятий, поэтому к показателю нельзя автоматически добавлять перевозки связанных маршрутов за пределами нормативной акватории.[61]

Месячный показатель рассчитывается нарастающим итогом с начала отчётного года. Административная информация капитанов судов затем проверяется по формам №1-СМП и №М-3. При анализе международной

[60] Минтранс России. Приказ от 30.10.2024 № 384 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).

[61] DataBudget. Федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути». Представление паспорта, версия 26.34. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).
Госкорпорация «Росатом». Приказ от 28.11.2024 №1/2316-П «Об утверждении методики расчета показателя «Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути» федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в составе национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).

конкурентоспособности следует выделять транзит, экспортное обслуживание арктических проектов и каботаж, поскольку у них различаются источники спроса и инфраструктурные требования. Срок доставки целесообразно измерять между заранее определёнными начальным и конечным событиями, дополняя медиану верхним децилем, долей прибытий в согласованный интервал и временем ожидания проводки. При сопоставлении маршрутов должны совпадать порты отправления и назначения, сезон, грузовая партия и состав включённых услуг.[62]

Приказ от 18 ноября 2024 года №407 устанавливает два показателя с разным содержанием. Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 метра равна отношению протяжённости участков ЕГС с соответствующей гарантированной осадкой к общей протяжённости ЕГС. Знаменатель охватывает только Единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации. Показатель не характеризует все внутренние водные пути страны. Доля протяжённости также не измеряет непосредственно число доступных дней навигации, фактическую загрузку судов или массу перевезённых грузов.[63]

В числителе доли судоходных гидротехнических сооружений, удовлетворяющих требованиям к дальнейшей эксплуатации, учитываются объекты нормального и пониженного уровня безопасности. Знаменатель образуют сооружения, подлежащие декларированию. Поэтому высокая доля не исключает наличия объектов пониженного уровня и необходимости повысить их безопасность. Изменение числа декларируемых сооружений может повлиять на долю независимо от ремонта конкретного объекта.[64]

---

[62] Госкорпорация «Росатом». Приказ от 28.11.2024 №1/2316-П «Об утверждении методики расчета показателя «Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути» федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в составе национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).

[63] Минтранс России. Приказ от 18.11.2024 № 407 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

[64] Минтранс России. Приказ от 18.11.2024 № 407 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

Для контроля безопасности следует отдельно публиковать число объектов нормального и пониженного уровня, сроки исполнения предписаний и их расположение на критических участках судоходства. Условия осадки можно дополнительно оценивать числом доступных судоходных дней с соблюдением гарантированного габарита на фиксированных участках. Показатель можно взвешивать по фактическому грузовому спросу, сохраняя невзвешенный ряд для проверки расчёта. Раздельная оценка последствий гидрологического режима, эксплуатационных ограничений и выполненных инженерных работ позволит обоснованнее выбирать дноуглубление, реконструкцию и режим содержания.

3.4 Пассажирское сообщение, аэродромы и пункты пропуска

Методика от 2 ноября 2024 года №389 определяет время по маршруту Москва – Санкт-Петербург как минимальное фактическое время поездки предусмотренного методикой поезда за период. До запуска высокоскоростной магистрали учитывается поезд без промежуточных остановок, после запуска – высокоскоростной поезд с одной остановкой. Показатель включает время движения и предусмотренной остановки. Целевые 135 минут в 2028 году относятся к этим условиям. Для оценки последствий для пассажиров дополнительно нужны распределение фактического времени, частота удобных отправлений и полное время достижения пункта назначения.[65]

Приказ от 28 августа 2026 года №386 заменил приложение №1 к приказу №388 от 1 ноября 2024 года. По новой методике авиационная подвижность равна отношению числа всех пассажиров российских авиакомпаний на регулярных и нерегулярных перевозках к численности постоянного населения Российской Федерации на 1 января 2023 года. Числитель включает внутренние

[65] DataBudget. Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Представление паспорта, версия 26.8. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 02.11.2024 № 389 «Об утверждении методики расчета показателя федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n389-ot02112024-h6826812/ (дата обращения: 29.10.2026).

и международные перевозки, в том числе повторные перелёты одного человека. Учитываются и пассажиры, не являющиеся постоянными жителями Российской Федерации.[66]

Первоначальное приложение №1 к приказу №388 в месячной формуле использовало численность населения на 1 января отчётного года. Переход к фиксированной численности 2023 года изменяет знаменатель. Приказ №386 применяется с месяца утверждения, поэтому без отдельного подтверждения его нельзя распространять на все наблюдения 2025 года. Для непрерывного аналитического ряда необходим сопоставимый пересчёт либо указание момента смены методики. Декабрьский объём перевозок охватывает календарный год, однако при его использовании следует сохранять сведения об официальном ежегодном результате и стадии уточнения.[67]

Рост авиационной подвижности может сопровождаться неодинаковой доступностью перелётов для территорий и доходных групп. Дополнительный мониторинг должен учитывать минимальную доступную частоту сообщения, долю отмен, цену сопоставимой поездки относительно дохода, сезонные перерывы и доступность пересадок. Раздельный учёт уникальных пользователей и частоты их перелётов позволил бы установить, расширяется ли круг граждан, пользующихся услугой. Эти измерения дополняют статистику перевозок и требуют отдельных данных.

Приложения №2 и №3 к приказу №388 сохраняют действие после замены методики авиационной подвижности. Пропускная способность аэродромов выражается во взлётно-посадочных операциях в час. Расчётный пассажиропоток определяется по технической способности и заданной

[66] Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

[67] Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 01.11.2024 №388. Приложение №1. Методика расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации». Первоначальная редакция. Режим доступа: https://base.garant.ru/411340221/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/ (дата обращения: 29.10.2026).

вместимости воздушных судов. В методике предусмотрены вместимости 12 мест для ЛМС «Байкал», 68 для Ил-114 и 211 для МС-21. Число пассажиров в час характеризует расчётную возможность обслуживания. Фактическое число пассажиров зависит также от расписания, используемого флота, загрузки и работы терминала.[68]

Показатели пунктов пропуска рассчитываются по приказу от 10 октября 2024 года №357. Автомобильный показатель выражается в тысячах транспортных средств за год, железнодорожный – в миллионах тонн в год. База и вводимые приращения относятся к предусмотренным проектом пунктам. Для железнодорожных пунктов при отсутствии утверждённой паспортной мощности допускается использовать фактическую пропускную способность по итогам 2023 года. При сравнении расчётной мощности с такой базой необходимо указывать источник базового значения.[69]

Эффект расширения пунктов пропуска зависит от совместной работы российских контрольных служб, прилегающей инфраструктуры и соседней стороны. Рекомендуется измерять время от прибытия в организованную очередь до выпуска, отдельно учитывая ожидание, контроль и простои по внешним причинам. Доля прохождений в нормативный срок, медиана и верхний дециль характеризуют качество услуги при одной и той же годовой мощности. Следует публиковать перечень включённых пунктов, чтобы отделить рост их мощности от увеличения показателя за счёт расширения учётной совокупности.

3.5 Цифровизация и расчёт эффективности инвестиций

Приказ от 9 июля 2026 года №317 заменил приказ от 9 апреля 2025 года №128. Индекс цифровой трансформации грузоперевозок равен отношению

[68] Минтранс России. Приказ от 01.11.2024 № 388 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n388-ot01112024-h6630072/ (дата обращения: 29.10.2026).

[69] Минтранс России. Приказ от 10.10.2024 № 357 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://base.garant.ru/412434260/ (дата обращения: 29.10.2026).

количества электронных перевозочных документов к фиксированному прогнозу пяти миллиардов документов на 2030 год. Расчёт ведётся с января 2025 года, числитель накапливается заново с начала каждого отчётного года. Индекс показывает соотношение фактического электронного документооборота с заданным объёмом. Он не позволяет непосредственно установить текущую долю электронных документов среди всех оформленных документов или долю грузов, перевозимых с цифровым сопровождением.[70]

$$D_t = \frac{E_t}{5 \times 10^9} \times 100$$

В формуле D_t обозначает индекс цифровой трансформации периода t, E_t – число электронных перевозочных документов с начала отчётного года. Знаменатель представляет фиксированный прогноз документооборота на 2030 год.

Для дополнительной оценки следует использовать фактический объём сопоставимого документооборота в знаменателе, разделять виды документов и учитывать исправленные версии одного документа. Экономический результат оценивается по времени оформления, доле ошибок, затратам участника и продолжительности межведомственного обмена. Прежде чем объяснять резкий рост опубликованного индекса ускоренной цифровизацией, необходимо проверить изменения состава первичных данных и методики. Установленное методикой равенство годового и декабрьского значений не отменяет этой проверки.[71]

Приказ от 1 ноября 2025 года №372 устанавливает индекс эффективности инвестиций, связанный с ГИС ТЭБ, взамен приказа №378 от 28 октября 2024 года. Формула прибавляет к 100 произведение отношения текущей расчётной эффективности к базовым 0,66 и доли федерального финансирования проектов,

[70] Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

[71] Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

отобранных с использованием ГИС, умноженное на 100. Текущая эффективность равна приросту приведённой транспортной работы относительно предыдущего периода, делённому на инвестиции в основной капитал организаций, не относящихся к субъектам малого предпринимательства. Распределение общего изменения пропорционально доле финансирования предусмотрено правилом расчёта показателя. Оно не устанавливает причинный эффект применения ГИС.[72]

$$I_{eff,t} = 100 + \frac{I_t}{I_{2024}} \times \frac{Q_{project,t}}{Q_{total,t}} \times 100$$

В формуле I_{eff} обозначает итоговый индекс, I_t – расчётную эффективность периода, I_{2024} – базовые 0,66 тонно-километра на рубль. $Q_{project}$ и Q_{total} обозначают соответственно федеральное финансирование отобранных с применением ГИС проектов и общее федеральное финансирование инвестиционных мероприятий национального проекта.

Методика использует разные коэффициенты приведения пассажирооборота к грузообороту для видов транспорта, квартальные сведения об инвестициях и месячные сведения о перевозках. Инвестиции указаны в тысячах рублей, эффективность – в тонно-километрах на рубль. При воспроизведении расчёта необходимо проверить преобразование единиц. Квартальные и годовые инвестиционные данные обрабатываются по-разному, а окончательные сведения поступают позднее оперативного индекса. Для оценки рекомендуется публиковать все компоненты, согласованный период сравнения, порядок преобразования цен и инвестиционный лаг. Проверка результатов отдельных проектов после ввода позволит сопоставить прогноз ГИС с фактическим потоком и скорректировать параметры модели.[73]

[72] Минтранс России. Приказ от 01.11.2025 № 372 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс роста эффективности бюджетных инвестиций в транспортную инфраструктуру от реализации проектов, получивших заключение об уровне эффективности в ГИС ТЭБ»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n372-ot01112025-h6987095/ (дата обращения: 29.10.2026).

[73] Минтранс России. Приказ от 01.11.2025 № 372 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс роста эффективности бюджетных инвестиций в транспортную инфраструктуру от реализации проектов, получивших заключение об уровне эффективности в ГИС ТЭБ»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n372-ot01112025-h6987095/ (дата обращения: 29.10.2026).

3.6 Кадровые результаты и требования к реестру

Приказ от 29 мая 2025 года №174 заменил приказ от 28 октября 2024 года №379. Показатель численности подготовленных учитывает обучающихся, посетивших занятия на приобретённых тренажерных устройствах и учебных судах в установленном круге образовательных организаций транспортного комплекса. Значение накапливается с начала реализации проекта и предоставления соответствующего финансирования. Посещение занятий является промежуточным образовательным результатом. Успешное освоение компетенций, выпуск, получение допуска и последующая занятость требуют самостоятельного подтверждения.[74]

В знаменателе доли обученных используется среднегодовая численность занятых в установленных видах транспортной деятельности за исключением трубопроводного и космического транспорта. Накопленный результат обучения соотносится с занятостью за год. Для обоих показателей месячная величина равна годовому значению предыдущего отчётного года. Отдельный годовой результат публикуется до конца текущего года и уточняется до 1 марта следующего. Если самостоятельная годовая запись отсутствует, декабрьское месячное значение нельзя автоматически считать итогом обучения за текущий год.[75]

Мониторинг следует дополнить обезличенными сведениями об учебных когортах: освоении программы, независимой оценке навыков, трудоустройстве по транспортной специальности и сохранении занятости через установленный срок. Повторное обучение одного человека необходимо отмечать отдельно. Также следует учитывать обеспеченность работниками конкретных профессий, от которых зависит работа вводимых объектов в соответствующих регионах.

[74] Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

[75] Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

Общая численность обученных не показывает, совпадают ли специальность, место работы и момент выпуска с потребностями новой инфраструктуры.

Единый реестр показателей должен содержать официальное название, каталожный и нормативный коды, действующую методику, редакцию цели, натуральную единицу, состав учитываемой совокупности, знаменатель и правила отнесения данных к периоду. Фактический ввод мощности, её расчётное использование и наблюдаемый общественный результат целесообразно связывать по конкретному объекту или маршруту. Эти сведения позволят проверить исполнение проектных обязательств и оценить надёжность сообщения, доступность услуг и экономическую отдачу инфраструктуры.

4 Наблюдаемые результаты и территориальные различия

4.1 Границы наблюдаемого результата

В первый год национального проекта достигнутые инфраструктурные показатели сочетались с неодинаковой динамикой перевозок. По Севморпути объём 2025 года превысил выбранный плановый ориентир, но оказался ниже результата 2024 года. Увеличение мощности портов сопровождалось небольшим сокращением общероссийской перевалки. В авиации снижение числа перевозок сочеталось с более устойчивым пассажирооборотом. Поэтому ввод объектов, фактическое использование сети и доступность поездок следует оценивать отдельно. Достижение показателя мощности не означает увеличения всей транспортной работы.[76]

Статистическая база анализа включает 442 числовых наблюдения по 22 показателям, полученные из опубликованных таблиц ЕМИСС 15 октября 2026 года. Это дата получения информации для экспертизы, а не дата её официального выпуска. Отдельных годовых строк в массиве нет. Большинство значений представлены по месяцам, некоторые – нарастающим итогом. Последний доступный период неодинаков: по авиационной подвижности за 2026 год есть только январь–март, по большинству остальных рядов – сентябрь. Пропуски октября–декабря 2026 года сохранены как отсутствие сведений. Нулевые показатели прироста портовой мощности учитываются отдельно от пропусков.[77]

---

[76] Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. В Росморречфлоте подвели итоги работы водного транспорта за 2025 год. 19.03.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12504 (дата обращения: 29.10.2026).
Росавиация. Российские авиакомпании перевезли в 2025 году почти 109 млн пассажиров. 30.01.2026. Режим доступа: https://special.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=17763 (дата обращения: 29.10.2026).

[77] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Авиационная подвижность населения Российской Федерации (Т6). Таблица 62832. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62832 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении. Таблица 62819. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62819 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на МТК «Север – Юг». Таблица 62823. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62823 (дата обращения: 29.10.2026).

Региональных данных по проектным показателям в полученных таблицах нет. Поэтому ранжирование субъектов, пространственные корреляции и кластерная типология не строятся. Территориальный анализ опирается на сопоставимые сведения по морским бассейнам и документированные результаты отдельных инфраструктурных объектов. Их география не совпадает с административными границами субъектов. Динамику сети РЖД или акватории Севморпути также нельзя автоматически распределять между регионами пропорционально населению или протяжённости путей: такое распределение не подтверждается первичными данными.

4.2 Сопоставление целей и результатов 2025 года

Результаты сопоставлены с целями выбранных редакций паспортов 2026 года. Сравнение показывает отклонение опубликованного результата от указанного в этих редакциях ориентира. Для вывода об исполнении первоначально утверждённого плана 2025 года дополнительно нужны история изменений паспорта и официальный отчёт об исполнении. Текущие цели доступны во вторичной публикации данных ЕПБС, поэтому в таблице указан характер источника.[78]

В конце 2025 года индекс мощности Единой опорной транспортной сети составил 102 при цели 102. По методике № 432 годовое значение соответствует последнему месяцу и подлежит последующей проверке. В опубликованном ряду указаны 103 в октябре–ноябре и 102 в декабре. Снижение агрегированного индекса не доказывает физической утраты построенной инфраструктуры: без компонентов расчёта и истории уточнений его причину установить невозможно. Дополнительно необходимо проверить соотношение паспортной

Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Азово-Черноморском направлении. Таблица 62822. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62822 (дата обращения: 29.10.2026).

[78] Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т] Транспорт. Паспорт проекта. Версия 26.35. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

базовой даты 1 января 2024 года и использования результатов компонентов за 2024 год по методике.[79]

Декабрьский объём перевозок по Севморпути составил 37,02 млн т против цели 35,1 млн т. Разность равна 1,92 млн т, или 5,47% планового значения. Годовой объём независимо подтверждается отчётом Росатома. Авиационная подвижность опубликована на уровне 0,74 при цели 0,75. При округлении показателя до сотых разность составляет 0,01 единицы. По ней нельзя вычислить точное число недополученных пассажиров без неокруглённого числителя, использованной численности населения и версии расчёта.[80]

Равенство наблюдаемой мощности и цели означает достижение заданного уровня, но не обязательно ввод мощности именно в 2025 году. У портового направления «Север – Юг» нулевое значение сопоставляется с нулевой целью без расчёта процента выполнения. Для Азово-Черноморского направления цель 2025 года в выбранной таблице отсутствует; при нулевом результате ей нельзя условно присваивать ноль. Два кадровых показателя исключены из годового сравнения: приказ № 174 устанавливает использование результата предыдущего отчётного года в качестве месячного значения.[81]

---

[79] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Таблица 62841. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62841 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 432 от 10.12.2025. Методика расчёта показателя роста мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[80] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т2] Большой СМП. Паспорт проекта. Версия 26.34. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).
Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Авиационная подвижность населения Российской Федерации (Т6). Таблица 62832. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62832 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т6] Развитие аэродромов. Паспорт проекта. Версия 26.31. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[81] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на МТК «Север – Юг». Таблица 62823. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62823 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Азово-Черноморском направлении. Таблица 62822. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62822 (дата обращения: 29.10.2026).

Таблица 5 – Условное сопоставление опубликованных результатов на конец 2025 года с целями выбранной редакции паспортов

Показатель	Единица	Цель 2025	Значение	Разность
Мощность ЕОТС[82]	% к базе	102	102	0
Авиационная подвижность[83]	ед.	0,75	0,74	−0,01
Грузы по Севморпути[84]	млн т	35,10	37,02	+1,92
Цифровая трансформация[85]	%	0,20	0,39	+0,19
Восточный полигон[86]	млн т/год	180,0	180,0	0,0
Ж/д «Север – Юг»[87]	млн т/год	8,0	10,2	+2,2
Прирост мощности портов: Восток[88]	млн т	7,0	15,0	+8,0
Прирост мощности портов: СЗ[89]	млн т	10,0	10,0	0,0

Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т4] Морские порты. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 174 от 29.05.2025. Методики расчёта кадровых показателей транспортной отрасли. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

[82] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Таблица 62841. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62841 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т] Транспорт. Паспорт проекта. Версия 26.35. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[83] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Авиационная подвижность населения Российской Федерации (Т6). Таблица 62832. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62832 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т6] Развитие аэродромов. Паспорт проекта. Версия 26.31. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[84] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т2] Большой СМП. Паспорт проекта. Версия 26.34. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).

[85] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Индекс цифровой трансформации грузоперевозок (Т8). Таблица 62851. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62851 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т] Транспорт. Паспорт проекта. Версия 26.35. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

[86] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона. Таблица 62849. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62849 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т3] Развитие железных дорог. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[87] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Провозная способность железнодорожной инфраструктуры Международного транспортного коридора «Север – Юг». Таблица 62846. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62846 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т3] Развитие железных дорог. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[88] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении. Таблица 62819. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62819 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т4] Морские порты. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

Показатель	Единица	Цель 2025	Значение	Разность
Длина ЕГС с осадкой 3,6 м[90]	%	89,8	89,8	0,0
Пригодные к эксплуатации СГТС[91]	%	94,3	96,7	+2,4
Опорные аэродромы[92]	взлётов и посадок/ч	541	541	0
Автомобильные пункты пропуска[93]	тыс. ед./год	6 220,8	6 220,8	0,0

Примечание. Приведены значения за декабрь 2025 года. Потоки с накоплением охватывают календарный год, инфраструктурные показатели отражают состояние на конец года. Стадия уточнения в таблицах не обозначена. Для портов сохранена исходная единица «млн т», характеризующая введённую годовую мощность с накоплением прироста с 01.01.2025. Разность дана в единицах показателя, для процентов – в процентных или индексных пунктах. Цели взяты из редакций паспортов 2026 года; сопоставление не является официальной оценкой исполнения первоначального плана. Знаменатель цифрового показателя фиксирован и равен плановому объёму документов за 2030 год. Кадровые месячные значения относятся к предыдущему отчётному году и не включены.

4.3 Масса грузов и транспортная работа

Сопоставление полных 2024 и 2025 годов показывает, почему одной массы грузов недостаточно для оценки перевозок. В бюллетене Минтранса масса железнодорожных грузов отражает погрузку. Для внутреннего водного транспорта учтены суда смешанного плавания. Проценты изменения рассчитаны по исходным данным, поэтому предпочтительно использовать

[89] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Северо-Западном направлении. Таблица 62824. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62824 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [T4] Морские порты. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

[90] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 м на ЕГС. Таблица 62821. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62821 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [T5] Внутренние водные пути. Паспорт проекта. Версия 26.18. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).

[91] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Доля судоходных гидротехнических сооружений, удовлетворяющих требованиям к дальнейшей эксплуатации. Таблица 62834. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62834 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [T5] Внутренние водные пути. Паспорт проекта. Версия 26.18. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).

[92] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост пропускной способности инфраструктуры опорной сети аэродромов. Таблица 62831. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62831 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [T6] Развитие аэродромов. Паспорт проекта. Версия 26.31. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[93] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска (нарастающим итогом). Таблица 62845. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62845 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [T7] Развитие пунктов пропуска. Паспорт проекта. Версия 26.12. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).

опубликованные значения, избегая пересчёта по сильно округлённым уровням. На рисунке масса и тонно-километры приведены к общей базе 2024 года, но их экономический смысл различается.[94]

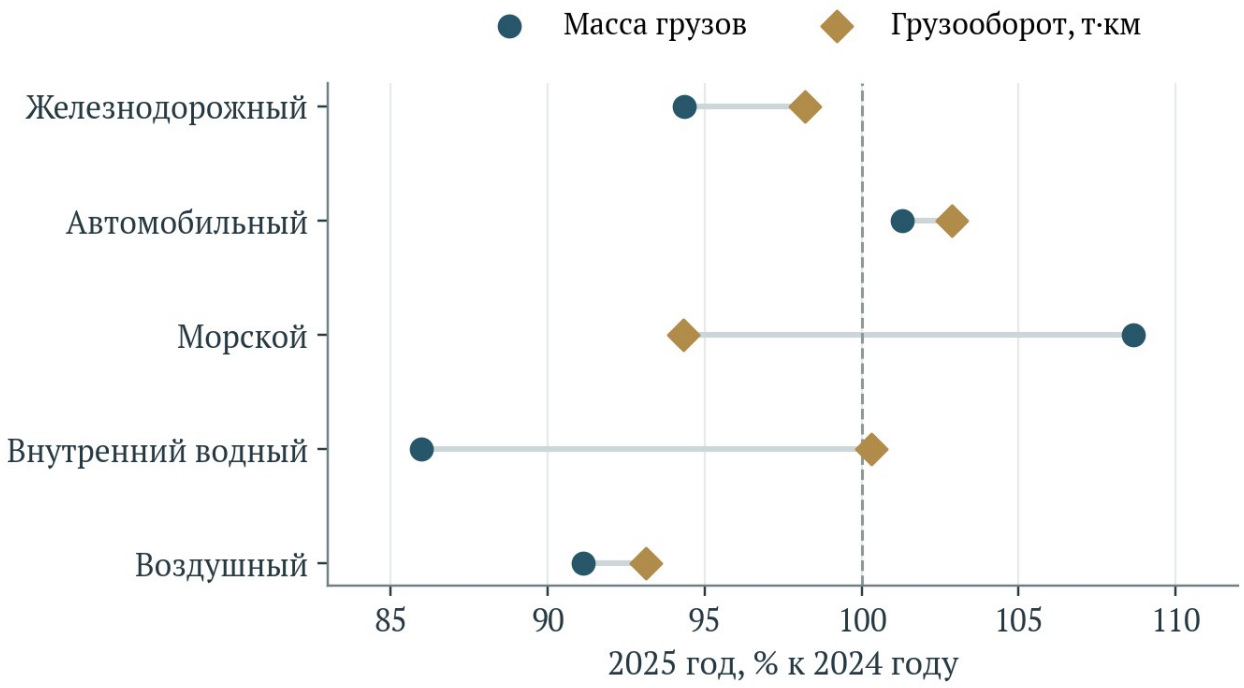


Рисунок 1 – Изменение массы грузов и грузооборота по видам транспорта в 2025 году

Примечание. Опубликованные индексы 2025 года к 2024 году. Масса железнодорожных грузов представлена погрузкой. Внутренний водный транспорт включает суда смешанного плавания. Тонно-километры учитывают дальность перевозки.[95]

В морских перевозках масса грузов выросла при сокращении грузооборота. На внутренних водных путях масса снизилась значительно сильнее транспортной работы. Расхождение динамики может быть связано с изменением средней дальности и структуры грузов. Оно не доказывает изменения производительности судов, качества управления или эффекта конкретного объекта. Для проверки этих объяснений нужны сведения о маршрутах, типах грузов, выполненных рейсах, времени оборота и составе флота. Отношение тонно-километров к тоннам можно интерпретировать только при одинаковом охвате двух величин.

[94] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).
[95] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

Погрузка на сети РЖД за январь–сентябрь 2026 года составила 824,4 млн т, что на 0,7% меньше, чем за соответствующий период 2025 года. В сентябре погрузка сократилась на 1,2%, тогда как грузооборот вырос на 3,4%. Эти сведения подтверждают необходимость раздельно учитывать объём и дальность перевозок. По ним нельзя заключить, что весь год завершится с тем же темпом. На дату экспертизы неизвестны производственная сезонность, структура заявок и выполнение перевозок в последнем квартале.[96]

4.4 Железнодорожные коридоры и исходная мощность

Провозная способность Восточного полигона составляет 180 млн т в год во все доступные месяцы 2025–2026 годов. По данным Минтранса, этот уровень достигнут в 2024 году. Поэтому для нового национального проекта он является исходным и не должен учитываться как дополнительный ввод первого года. Ведомство также сообщает об увеличении экспортных перевозок по БАМу и Транссибу в 2025 году на 6,5%. Показатель экспортного потока охватывает более узкую совокупность, чем общая провозная способность.[97]

Мощность подходов к Азово-Черноморскому бассейну составляет 125,1 млн т в год, к северо-западным портам – 145,6 млн т. На железнодорожном направлении «Север – Юг» значение 10,2 млн т опубликовано уже с января 2025 года при выбранной цели 2025 года 8 млн т. Поэтому положительная разность 2,2 млн т не измеряет прироста за этот год. Методика № 421 предусматривает сохранение месячного уровня предыдущего года до фактического увеличения мощности. Неизменный ряд соответствует этому порядку и не свидетельствует об отсутствии проектирования, строительства или иных работ.[98]

---

[96] ОАО «РЖД». Погрузка на сети РЖД в сентябре составила 90,3 млн тонн. 01.10.2026. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8760 (дата обращения: 29.10.2026).

[97] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона. Таблица 62849. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62849 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. В 2025 году по сети РЖД перевезено более 1,3 млрд пассажиров. 11.02.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12425 (дата обращения: 29.10.2026).

[98] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна. Таблица 62848. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62848 (дата обращения: 29.10.2026).

Для расчёта загрузки коридора фактический поток делится на мощность при одинаковых границах участка, направлениях движения и составе перевозок. Общий обмен с Китаем включает другую совокупность перевозок, поэтому его отношение к 180 млн т Восточного полигона не является корректным коэффициентом использования. Дополнительная мощность на одном участке может не дать соответствующего прироста сквозного потока при ограничениях подходов, терминалов или пограничных операций. При инвестиционном решении необходимо учитывать участок, сильнее всего ограничивающий перевозки по всей цепочке.

Показатель времени Москва – Санкт-Петербург сохраняет значение 227 минут. Методика использует минимальное время поезда за любой день периода, до ввода высокоскоростной магистрали – безостановочного «Сапсана». Показатель не описывает среднюю поездку пассажира, ожидание отправления и путь к вокзалу. Пока новое сообщение не открыто, строительные работы на будущей магистрали следует оценивать по готовности объектов.[99]

4.5 Морские бассейны: ввод мощности и фактическая перевалка

За 2025 год прирост мощности портов составил 25 млн т при плане 17 млн т. В проектных таблицах на восточное направление приходится 15 млн т, на северо-западное – 10 млн т. Методика № 384 учитывает ввод с 1 января 2025 года за весь период федерального проекта, включая предусмотренные ею

Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Северо-Западного бассейна. Таблица 62847. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62847 (дата обращения: 29.10.2026).

Единая межведомственная информационно-статистическая система. Провозная способность железнодорожной инфраструктуры Международного транспортного коридора «Север – Юг». Таблица 62846. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62846 (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [ТЗ] Развитие железных дорог. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ № 421 от 28.11.2024. Методики расчёта показателей провозной способности железнодорожной инфраструктуры. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

[99] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Время в пути пассажиров и (или) багажа по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Таблица 62850. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62850 (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ № 389 от 02.11.2024. Методика расчёта показателя времени в пути Москва – Санкт-Петербург. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n389-ot02112024-h6826812/ (дата обращения: 29.10.2026).

терминалы и временные рейдовые комплексы. Опубликованные 25 млн т восточного направления к сентябрю 2026 года содержат ввод двух календарных лет; относить их только к 2026 году нельзя.[100]

В единой таблице Минтранса перевалка снизилась с 863,8003 до 860,7673 млн т. В Дальневосточном бассейне она выросла с 236,4934 до 252,0870 млн т, в остальных четырёх бассейнах сократилась. Доля Дальневосточного бассейна увеличилась с 27,38 до 29,29%, то есть приблизительно на 1,91 процентного пункта. Сопоставимые данные подтверждают изменение территориального распределения потока.[101]

Таблица 6 – Перевалка грузов морскими портами по бассейнам

Бассейн	2024, млн т	2025, млн т	Изменение, %
Арктический	92,975	87,105	−6,3
Балтийский	249,125	247,579	−0,6
Азово-Черноморский	276,114	265,395	−3,9
Каспийский	9,093	8,601	−5,4
Дальневосточный	236,493	252,087	+6,6
Всего	863,800	860,767	−0,4

Примечание. Изменение рассчитано по исходным значениям в тысячах тонн, уровни показаны с округлением. Сумма пяти бассейнов совпадает с общероссийским итогом этой редакции.[102]

При объяснении этого сдвига следует учитывать грузовую специализацию. Изменения товарного состава, экспортных направлений, расстояний доставки и графиков подхода могут перераспределять перевалку независимо от сроков ввода конкретного терминала. Национальный итог может почти не измениться при существенном увеличении нагрузки в одном бассейне.

---

[100] Минтранс России. В Росморречфлоте подвели итоги работы водного транспорта за 2025 год. 19.03.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12504 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении. Таблица 62819. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62819 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Северо-Западном направлении. Таблица 62824. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62824 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 384 от 30.10.2024. Методики расчёта показателей прироста мощности морских портов. Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).
[101] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).
[102] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

Поэтому при планировании подходов, складских площадей и пограничных операций необходимо учитывать распределение нагрузки, сезонные пики и резерв мощности.

Данные по портовым бассейнам характеризуют транспортную географию, но не благосостояние приморских регионов. Производитель и конечный потребитель переваливаемого груза могут находиться в других субъектах. Для оценки местного эффекта необходимы данные о занятости, налоговых поступлениях, доступности земель и экологической нагрузке с указанием зоны воздействия. Без этого деление общего портового потока на население приморского субъекта даёт показатель, который трудно интерпретировать.

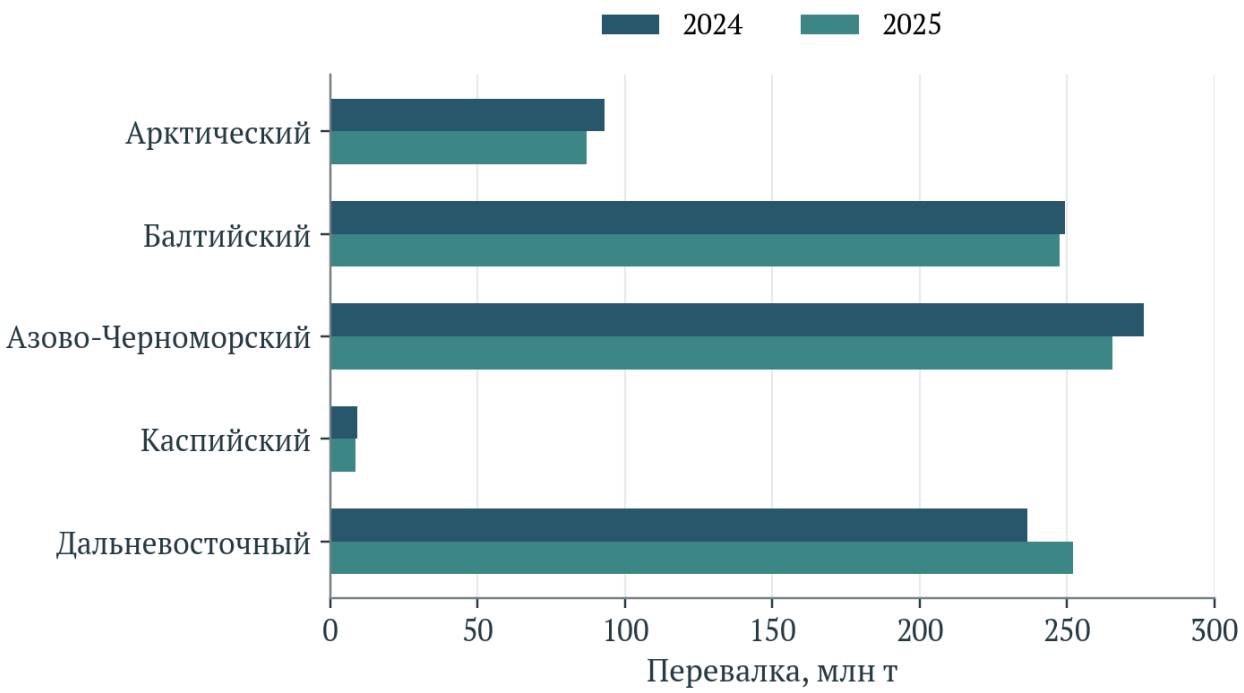


Рисунок 2 – Грузооборот морских портов по бассейнам в 2024–2025 годах

Примечание. Тонны переваленного груза. Все пять бассейнов представлены в одной редакции бюллетеня Минтранса. Бассейны являются транспортными группировками и не соответствуют федеральным округам.[103]

4.6 Севморпуть: годовой результат, транзит и сезонность

Годовой ряд Росатома показывает 34,1 млн т в 2022 году, 36,26 млн т в 2023 году, 37,89 млн т в 2024 году и 37,02 млн т в 2025 году. Последнее

[103] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

изменение составляет минус 0,87 млн т, или минус 2,30%. Цель 2025 года выполнена, хотя объём снизился относительно предыдущего года. Это объясняется различием баз сравнения и не указывает на противоречие данных. Транзит 2025 года оценивается в 3,2 млн т, то есть около 8,64% общего объёма при использовании опубликованных округлений. Общий грузопоток нельзя считать исключительно международным транзитом.[104]

За январь–сентябрь 2026 года опубликовано 31,68 млн т против 26,52 млн т за те же месяцы 2025 года. Разность составляет 5,16 млн т, прирост – 19,46%. Сравниваются одинаковые части календарного года. Для оценки достижения годовой цели 38,2 млн т нужны данные последнего квартала, поэтому линейное продолжение текущего темпа не используется как прогноз.[105]

Месячные значения в таблице представляют накопленные объёмы. Разность соседних значений может включать уточнения ранее учтённых перевозок. Методика предусматривает последующую сверку административных сведений с отчётностью перевозчиков. Поэтому на графике показана накопленная динамика с разделением оперативных наблюдений и подтверждённых годовых итогов. Рост линии к концу года обусловлен накоплением и сам по себе не свидетельствует об ускорении перевозок.[106]

---

[104] Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

[105] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т2] Большой СМП. Паспорт проекта. Версия 26.34. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).

[106] Госкорпорация «Росатом». Приказ № 1/2316-П от 28.11.2024. Методика расчёта объёма перевозок грузов по акватории Северного морского пути. Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).

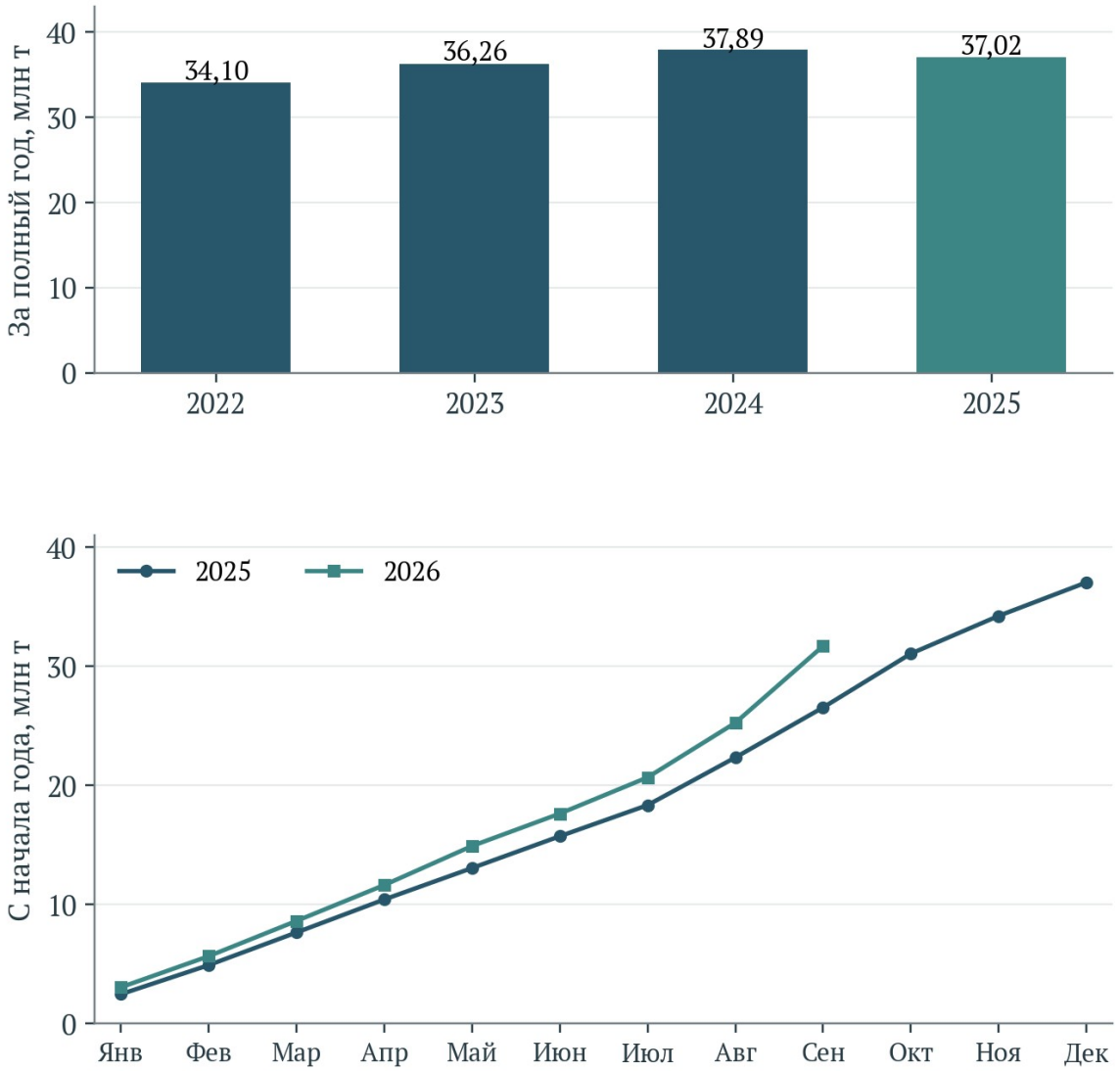


Рисунок 3 – Перевозки по Севморпути: годовые результаты и накопленные объёмы 2025–2026 годов

Примечание. Верхняя панель – годовые итоги одной редакции отчёта Росатома. Нижняя – опубликованные месячные накопленные значения, доступные 15.10.2026. Последний период 2026 года – январь–сентябрь; данные за последующие месяцы отсутствуют. Соседние точки не рассматриваются как независимые месячные потоки.[107]

При оценке сезонной доступности арктического маршрута необходимо учитывать продолжительность навигационного окна, ледокольное сопровождение, расписание и страховые условия конкретных перевозок. Перенос части поставок между месяцами может заметно изменить промежуточный темп без сопоставимого изменения годового результата. Для северных территорий отдельно оценивается надёжность доставки жизненно

[107] Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).

необходимых грузов. Общий тоннаж сырьевых потоков не измеряет своевременности завоза в конкретный населённый пункт и величины местных запасов.

4.7 Внутренние водные пути и безопасность сооружений

На конец 2025 года доля Единой глубоководной системы с гарантированной осадкой 3,6 м равнялась 89,8%, к сентябрю 2026 года – 90,3%. Прибавка составляет 0,5 процентного пункта. В знаменателе используется протяжённость системы. Показатель характеризует долю длины подходящих участков и не описывает долю навигационных дней, рейсов или грузов. Наличие участка с заданной осадкой также не гарантирует сквозное прохождение судна по маршруту, включающему другие ограничения.[108]

Доля судоходных гидротехнических сооружений, пригодных к эксплуатации, опубликована на уровне 96,7% в декабре 2025 года и сентябре 2026 года. Числитель включает сооружения с нормальным и пониженным уровнем безопасности. Этот процент нельзя считать долей сооружений исключительно нормального состояния. Для управления рисками необходимы отдельные сведения о распределении между двумя категориями, сроках устранения дефектов и последствиях возможного ограничения работы.[109]

Росморречфлот сообщил за 2025 год о 90,6 млн т внутренних водных перевозок, включая около 14,2 млн т северного завоза, и более 12,9 млн перевезённых пассажиров. Приведённые показатели отражают разные функции водного транспорта. Коммерческие грузовые перевозки, доставка снабжения и

---

[108] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 м на ЕГС. Таблица 62821. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62821 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 407 от 18.11.2024. Методики расчёта показателей внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

[109] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Доля судоходных гидротехнических сооружений, удовлетворяющих требованиям к дальнейшей эксплуатации. Таблица 62834. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62834 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 407 от 18.11.2024. Методики расчёта показателей внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

пассажирское сообщение требуют отдельных критериев общественной эффективности.[110]

В удалённых поселениях малое число пассажирских поездок может сочетаться с высокой социальной значимостью маршрута. Оценка только по загрузке способна привести к недооценке необходимого резерва мощности и обязательности сезонного сообщения. Следует учитывать число дней доступности, фактически выполненных рейсов и отмен, а также наличие альтернативного маршрута. В имеющихся проектных таблицах этих сведений нет, поэтому вывод об улучшении доступности конкретных северных территорий пока не подтверждён.

4.8 Авиация: пропускная способность и выполненные поездки

Российские авиакомпании перевезли в 2025 году 108,85 млн пассажиров, на 2,5% меньше предыдущего года. Внутренние перевозки составили 81,45 млн, международные – 27,40 млн. Пассажирооборот равнялся 284,43 млрд пассажиро-километров против 286,2 млрд годом ранее. Загрузка кресел достигла 89,5%. Аэропорты обслужили 214,66 млн пассажиров, однако эта совокупность операций отличается от числа перевозок авиакомпаний.[111]

[110] Минтранс России. В Росморречфлоте подвели итоги работы водного транспорта за 2025 год. 19.03.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12504 (дата обращения: 29.10.2026).
[111] Росавиация. Российские авиакомпании перевезли в 2025 году почти 109 млн пассажиров. 30.01.2026. Режим доступа: https://special.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=17763 (дата обращения: 29.10.2026).

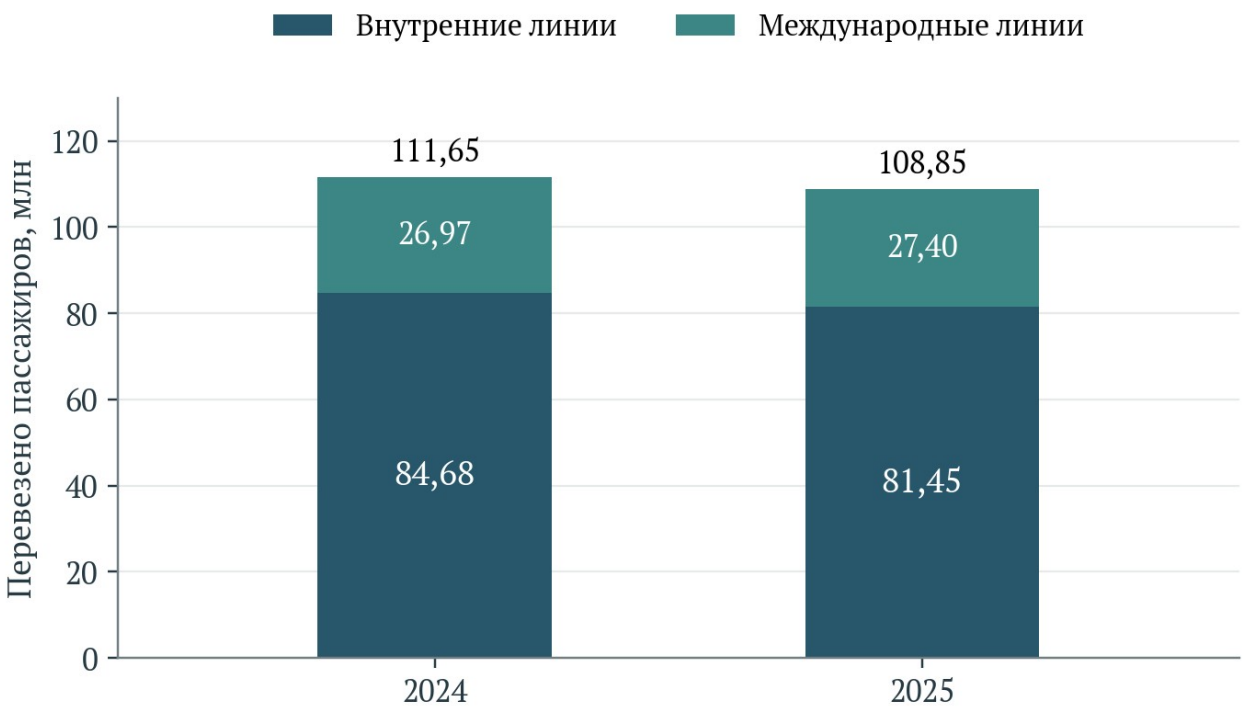


Рисунок 4 – Структура пассажирских перевозок российских авиакомпаний в 2024–2025 годах

Примечание. Полные календарные годы. Счёт перевозок допускает повторные поездки одного человека. Международный объём 2024 года рассчитан как разность общего и внутреннего объёмов одной таблицы Минтранса. Показатель относится к российским авиакомпаниям.[112]

Различия в динамике поездок и пассажирооборота могут быть связаны с изменением расстояний и географии сообщения. Более высокая загрузка кресел может улучшать финансовые результаты перевозчика, но сама по себе не доказывает расширения предложения или снижения тарифа для пассажира. Количество пассажиров в отраслевой статистике включает многократные поездки одного человека. Для определения доли населения, хотя бы раз воспользовавшегося самолётом, нужен индивидуальный учёт или репрезентативное обследование.

Проектная мощность опорных аэродромов выросла с 541 взлёта и посадки в час в декабре 2025 года до 542 к сентябрю 2026 года. Расчётный пассажиропоток соответствующей инфраструктуры увеличился со 104 545 до 104 756 пассажиров в час. Годовые цели 2026 года составляют соответственно

[112] Минтранс России. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года за 2025 год. 03.06.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/documents/11/15616 (дата обращения: 29.10.2026).
Росавиация. Российские авиакомпании перевезли в 2025 году почти 109 млн пассажиров. 30.01.2026. Режим доступа: https://special.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=17763 (дата обращения: 29.10.2026).

543 и 104 967. Почасовую расчётную мощность нельзя переводить в фактическую годовую перевозку умножением на число часов: реальное использование зависит от расписания, типов воздушных судов и ограничений работы.[113]

За январь–август 2026 года Росавиация опубликовала 70,55 млн пассажиров российских авиакомпаний, из них 52,33 млн на внутренних и 18,22 млн на международных линиях. Международный объём вырос на 1,5% к аналогичному периоду. Восьмимесячный пассажирооборот составил 188,4 млрд пассажиро-километров. Это оперативные отраслевые данные, которые не заполняют отсутствующие месяцы проектного показателя авиационной подвижности.[114]

Сопоставимость подвижности осложнена сменой методики. Месячный расчёт по приказу № 388 использовал численность населения на начало отчётного года, приказ № 386 фиксирует знаменатель на 1 января 2023 года. Перед анализом динамики нужен пересчёт по единому знаменателю. Декабрьская величина охватывает год по накопленному числителю, однако следует сохранять сведения о стадии её уточнения. Она не равнозначна доле летавших граждан или пассажирообороту.[115]

4.9 Пункты пропуска и сквозная транспортная цепочка

Автомобильная пропускная способность в проектном ряду достигла 6 220,8 тыс. единиц в год к декабрю 2025 года и сохранялась до сентября 2026

---

[113] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост пропускной способности инфраструктуры опорной сети аэродромов. Таблица 62831. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62831 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост расчетного пассажиропотока аэродромов опорной сети. Таблица 62833. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62833 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т6] Развитие аэродромов. Паспорт проекта. Версия 26.31. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[114] Росавиация. Более 70 млн пассажиров перевезли российские авиакомпании в январе–августе 2026 года. 02.10.2026. Режим доступа: https://favt.gov.ru/novosti-novosti?id=19665&version=print (дата обращения: 29.10.2026).

[115] Минтранс России. Приказ № 388 от 01.11.2024. Методики расчёта показателей федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов». Режим доступа: https://base.garant.ru/411340221/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/ (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 386 от 28.08.2026. Методика расчёта авиационной подвижности населения Российской Федерации. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

года. Железнодорожный показатель равнялся 24,2 млн т в год. Совпадение с плановым уровнем относится к опубликованной способности инфраструктуры. По нему нельзя установить фактическое число пересечений, равномерность работы смен или продолжительность ожидания.[116]

В октябрьском сообщении Минтранса приведены результаты обустройства шести погранпереходов за девять месяцев 2026 года. На пункте Пограничный пропускная способность увеличилась со 144 до 1 300 транспортных средств в сутки, на Краскино – с 88 до 750. Отдельно описано оснащение воздушных пунктов в Елизово, Южно-Сахалинске и Благовещенске. Примеры подтверждают изменения в конкретных узлах, но не дают оснований для единого регионального рейтинга.[117]

Эксперимент с цифровизацией пункта Тагиркент-Казмаляр показал возможность сократить контрольные операции до десяти минут. Результат относится к условиям эксперимента. Полное время пересечения включает очередь, подъезд, ожидание документов и процедуры сопредельной стороны. Для проверки общеэкономического эффекта нужны распределение полного времени, доля нестандартных случаев и данные об устойчивости результата в периоды пикового спроса. Среднее без верхних квантилей может скрывать редкие задержки с большими издержками.[118]

---

[116] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска (нарастающим итогом). Таблица 62845. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62845 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска (нарастающим итогом). Таблица 62844. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62844 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т7] Развитие пунктов пропуска. Паспорт проекта. Версия 26.12. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 357 от 10.10.2024. Методики расчёта пропускной способности автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска. Режим доступа: https://base.garant.ru/412434260/ (дата обращения: 29.10.2026).

[117] Минтранс России. Андрей Никитин провел совещание о развитии пунктов пропуска через госграницу РФ. 16.10.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/13059 (дата обращения: 29.10.2026).

[118] Минтранс России. «ЗащитаИнфоТранс» применяет комплексный подход к цифровизации пунктов пропуска. 20.08.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/12904 (дата обращения: 29.10.2026).

4.10 Доступность для населения и пределы территориальных выводов

За январь–сентябрь 2026 года сеть РЖД перевезла 980,5 млн пассажиров, на 0,3% больше, чем за сопоставимый период. Пригородное сообщение составило 882,6 млн, дальнее – 97,9 млн. Рост первого и снижение второго требуют раздельной оценки транспортных потребностей. Регулярные поездки на работу и эпизодические дальние перемещения по-разному связаны с доходами, возрастом и местом жительства. Общее число отправлений не измеряет числа людей, для которых доступность улучшилась.[119]

В докладе Минтранса за 2025 год субсидируемые авиаперевозки представлены 421 маршрутом и 5,5 млн поездок по специальным тарифам. Они относятся к отраслевым программам поддержки и не включаются автоматически в результаты национального проекта. Для оценки территориального эффекта перечень направлений необходимо дополнить частотой и фактическим выполнением рейсов, количеством доступных льготных мест и календарём продаж. Наличие направления в перечне не гарантирует возможности поездки в нужный день.[120]

Среднегодовой индекс тарифов пассажирского транспорта за 2025 год составил 114,3% к 2024 году. Для вывода об экономической доступности нужно совместно оценить расходы и доходы соответствующих групп. Среднее изменение тарифа не показывает нагрузки на малообеспеченную семью, пенсионера, студента или человека с ограниченной мобильностью. Полная стоимость поездки включает доставку к станции или аэропорту, пересадку, багаж и иногда ночёвку.[121]

Территориальный мониторинг должен оценивать возможность совершить необходимую поездку. Для агломерации существенны частота и надёжность ежедневного сообщения, для удалённой территории – круглогодичность и

---

[119] ОАО «РЖД». Перевозки пассажиров в дальнем следовании на сети РЖД в сентябре выросли на 1,9%. Октябрь 2026 года. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8764 (дата обращения: 29.10.2026).

[120] Минтранс России. Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2025 год, целях и задачах на 2026 год и плановый период до 2028 года. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557797 (дата обращения: 29.10.2026).

[121] Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

наличие альтернативы. Маломобильному пассажиру нужна доступность всех этапов поездки, включая пересадку и сопровождение. Пока не объединены сведения о тарифах, расписании, отменах и характеристиках домохозяйств, можно определить лишь вопросы для проверки демографических различий. Имеющиеся проектные показатели не позволяют количественно оценить их масштаб.

4.11 Цифровизация, кадры и обоснованность итоговой оценки

Цифровой показатель вырос с 0,39% в декабре 2025 года до 1,3% в сентябре 2026 года. По приказу № 317 знаменатель равен планируемым пяти миллиардам документов за 2030 год, числитель – числу электронных документов текущего года нарастающим итогом. Значения не показывают текущую долю цифровых перевозок. Прежде чем объяснять переход с 0,45% в августе до 1,3% в сентябре 2026 года изменением практики перевозчиков, нужно проверить состав электронных документов и историю уточнений. Эффект для пользователей следует оценивать по доле реально охваченных операций, отсутствию повторного бумажного ввода и сокращению времени обработки.[122]

При использовании кадровых значений необходимо проверить, к какому году они относятся. В декабре 2025 года опубликованы 0,01% по доле прошедших подготовку и 0,37 тыс. человек по численности обученных. По приказу № 174 месячный показатель равен результату предыдущего отчётного года, тогда как годовая публикация и её последующее уточнение предусмотрены отдельно. Поэтому сравнение декабрьских 0,37 тыс. с годовой целью 0,2 тыс. не подтверждает перевыполнения плана 2025 года.

[122] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Индекс цифровой трансформации грузоперевозок (Т8). Таблица 62851. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62851 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 317 от 09.07.2026. Методика расчёта показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

Сентябрьские 1,701 тыс. также нельзя автоматически считать окончательным результатом 2026 года.[123]

Таблица 7 – Доступные результаты 2026 года: период и допустимое сравнение

Показатель	Период 2026	Значение	Сопоставление
Грузы по Севморпути[124]	Январь–сентябрь	31,68 млн т	+19,46% к тем же месяцам 2025 года
Погрузка на сети РЖД[125]	Январь–сентябрь	824,4 млн т	−0,7% к тем же месяцам 2025 года
Пассажиры сети РЖД[126]	Январь–сентябрь	980,5 млн	+0,3% к тем же месяцам 2025 года
Пассажиры российских авиакомпаний[127]	Январь–август	70,55 млн	На международных линиях 18,22 млн, +1,5%
Прирост мощности портов восточного направления[128]	Конец сентября	25 млн т	Накоплено с 01.01.2025. Цель конца 2026 года – 37,89
Доля длины ЕГС с осадкой 3,6 м[129]	Конец сентября	90,3%	+0,5 п. п. к концу 2025 года

[123] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Доля обученных на обновленном оборудовании от среднегодовой численности занятых в транспортной отрасли. Таблица 63269. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/63269 (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Численность обучающихся в период освоения учебных программ, прошедших подготовку на приобретаемых в рамках федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли» тренажерных устройствах и учебных судах. Таблица 63268. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/63268 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ № 174 от 29.05.2025. Методики расчёта кадровых показателей транспортной отрасли. Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).
[124] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).
[125] ОАО «РЖД». Погрузка на сети РЖД в сентябре составила 90,3 млн тонн. 01.10.2026. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8760 (дата обращения: 29.10.2026).
[126] ОАО «РЖД». Перевозки пассажиров в дальнем следовании на сети РЖД в сентябре выросли на 1,9%. Октябрь 2026 года. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8764 (дата обращения: 29.10.2026).
[127] Росавиация. Более 70 млн пассажиров перевезли российские авиакомпании в январе–августе 2026 года. 02.10.2026. Режим доступа: https://favt.gov.ru/novosti-novosti?id=19665&version=print (дата обращения: 29.10.2026).
[128] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении. Таблица 62819. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62819 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т4] Морские порты. Паспорт проекта. Версия 26.7. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).
[129] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 м на ЕГС. Таблица 62821. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62821 (дата обращения: 29.10.2026).

Показатель	Период 2026	Значение	Сопоставление
Мощность опорных аэродромов[130]	Конец сентября	542 взлёта и посадки/ч	На 1 выше уровня конца 2025 года. Цель 2026 года – 543

Примечание. Накопленные потоки сопоставляются с одинаковой частью предшествующего года. Для инфраструктуры сравнивается состояние на определённые даты. По промежуточному периоду нельзя установить годовое выполнение или невыполнение цели.

На дату экспертизы подтверждены опубликованные уровни мощности инфраструктуры, отдельные вводы и изменения наблюдаемых перевозок. Причинный вклад национального проекта требует самостоятельного исследования. Для его оценки нужны даты запуска конкретных объектов, сопоставимые участки или маршруты, сведения о спросе и параллельных мерах поддержки. Одновременность ввода и роста перевозок не заменяет такой проверки.

Оценку следует вести по трём направлениям: готовность инфраструктуры, фактическая транспортная работа и доступность услуги. Для каждого необходимы собственные единицы, период и территориальный охват. Увеличение мощности проверяется по загрузке и надёжности, изменение перевозок – по структуре маршрутов, заявленное улучшение доступности – по условиям поездки. Это позволит учесть подтверждённые достижения проекта и выявить участки, по которым опубликованных результатов пока недостаточно для вывода об общественном эффекте.

[130] Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост пропускной способности инфраструктуры опорной сети аэродромов. Таблица 62831. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62831 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Публикация на портале «Госрасходы». [Т6] Развитие аэродромов. Паспорт проекта. Версия 26.31. Редакция 2026 года. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

5 Финансовое обеспечение и экономическая обоснованность

5.1 Объём, источники и распределение финансирования

В публикации паспорта национального проекта «Эффективная транспортная система» основную часть финансирования составляют внебюджетные источники. Общая сумма равна 7 622,134 млрд руб. за 2025–2030 годы. Её нельзя полностью считать бюджетными расходами или подтверждёнными частными инвестициями: категория источника показывает способ отражения средств в паспорте. Чтобы определить, кто несёт риск, нужны сведения о собственнике капитала, кредиторе, получателе, возвратности и государственных обязательствах. Это необходимо для инфраструктурных проектов с участием крупных транспортных организаций и концессионеров.[131]

Расчёты выполнены по публикации паспорта НП версии 26.35 и девяти федеральных проектов с общей отметкой обновления 16 октября 2026 года. DataBudget воспроизводит паспортные сведения, но дата обновления страницы не равнозначна дате утверждения документа. Суммы федеральных проектов, годовые строки и источники пересчитаны независимо. Итоги этих расчётов совпадают до опубликованных сотых долей тысячи рублей. Это подтверждает правильность сложения в данной редакции, но не разрешает вопросов консолидации перечислений и обязательности будущего финансирования.

Национальный проект завершается в 2030 году. Федеральный проект высокоскоростных железнодорожных магистралей Т1 рассчитан на 2025–2028 годы. Его полный объём включён в общий шестилетний итог. Отсутствие строк за 2029–2030 годы не означает нулевых инвестиций во всю сферу высокоскоростного сообщения. Срок национальных целей до 2036 года также не продлевает автоматически паспортный финансовый ряд. Расходы на

[131] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

последующую эксплуатацию и долгосрочные договорные обязательства учитываются отдельно.[132]

Внебюджетные источники составляют 6 547,540 млрд руб., или 85,90% опубликованной суммы. Федеральный бюджет – 998,040 млрд руб., или 13,09%, консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации – 76,555 млрд руб., или 1,00%. Все региональные суммы в рассмотренной публикации относятся к развитию аэродромов. Доли характеризуют структуру паспортной суммы, а не соотношение окончательных расходов государства и частного сектора. Корпоративное финансирование может включать заимствования и средства организаций с государственным участием. Внебюджетная строка сама по себе не подтверждает подписанного договора или поступления денег.[133]

Таблица 8 – Опубликованный финансовый план национального проекта по источникам, млрд руб.

Период	Внебюджетные источники	Федеральный бюджет	Бюджеты субъектов РФ	Арифметический итог
2025	591,299	146,299	8,882	746,480
2026	602,509	129,735	16,873	749,117
2027	1 444,717	226,023	19,123	1 689,863
2028	1 465,309	176,951	10,193	1 652,453
2029	1 288,940	168,673	12,157	1 469,769
2030	1 154,766	150,358	9,327	1 314,451
2025–2030	6 547,540	998,040	76,555	7 622,134

Примечание. Публикация паспорта, версия 26.35, отметка обновления 16.10.2026. Итог воспроизводит опубликованную сумму источников. Межбюджетные перечисления требуют отдельной консолидации. Округление до 0,001 млрд руб.[134]

[132] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей". Версия 26.8. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).

[133] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Версия 26.31. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

[134] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Годовые объёмы распределены неравномерно. На 2025 год приходится 746,480 млрд руб., на 2026 год – 749,117 млрд, на 2027 год – 1 689,863 млрд. Затем предусмотрены 1 652,453 млрд в 2028 году, 1 469,769 млрд в 2029 году и 1 314,451 млрд в 2030 году. В последнем четырёхлетии сосредоточено 80,38% суммы. Выполнение общего плана зависит от привлечения более крупных средств в последующие годы. Без сведений о договорном обеспечении каждой строки плановый объём не подтверждает финансовой устойчивости.

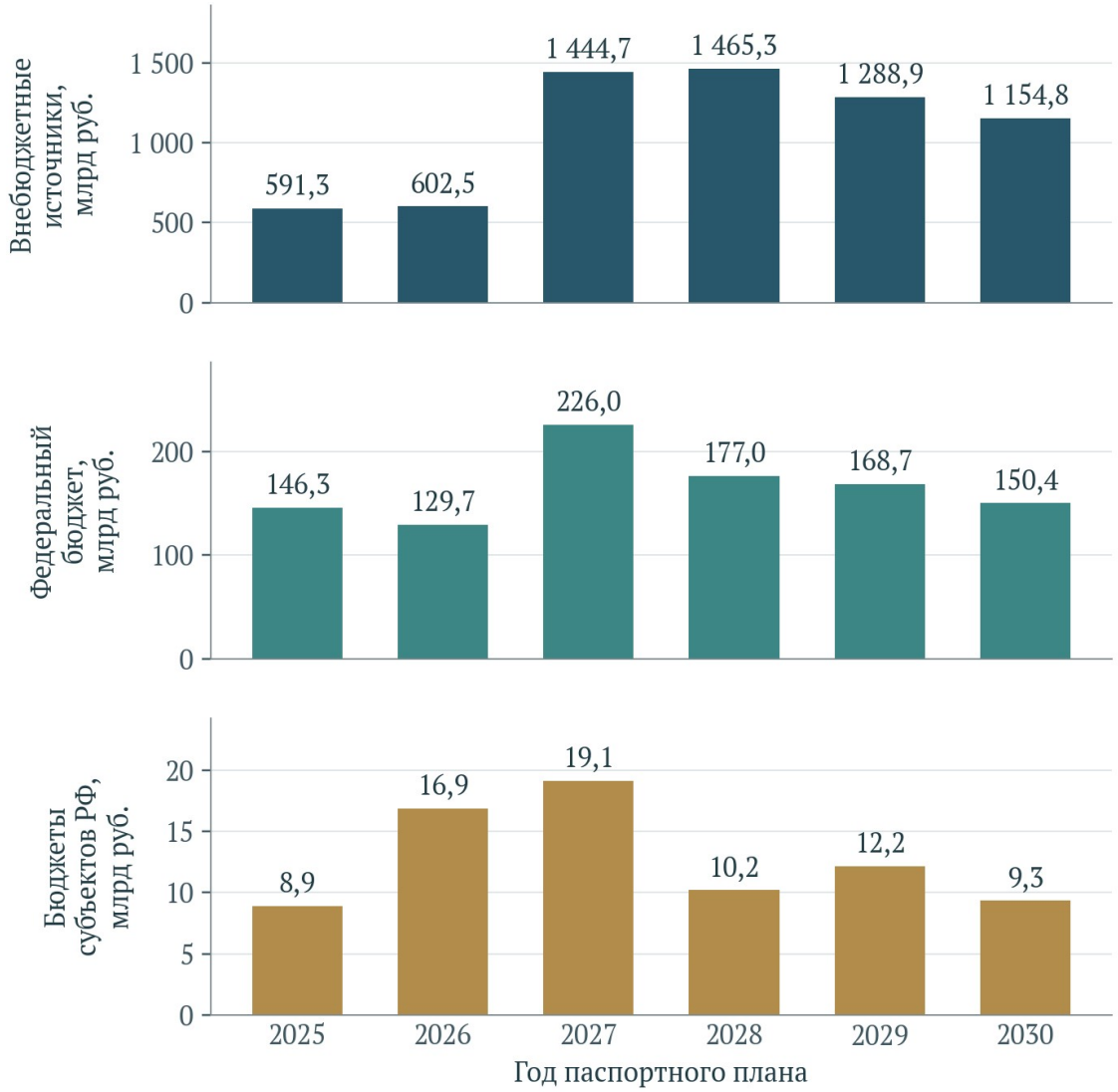


Рисунок 5 – Годовые планы финансирования по трём источникам

Примечание. Ряды показаны раздельно, с независимыми масштабами. Подписи – млрд руб. Опубликованная структура не доказывает отсутствие повторного учёта межбюджетных перечислений. Версия 26.35, 16.10.2026.[135]

[135] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Наибольший объём запланирован для опорной сети железных дорог ТЗ – 3 946,030 млрд руб. На высокоскоростные магистрали Т1 предусмотрено 1 904,050 млрд. Вместе на два направления приходится 76,75% итога. Поэтому выполнимость общего финансового плана особенно зависит от сроков и условий железнодорожных инвестиций. В публикации ТЗ внебюджетная строка возрастает с 0,913 млрд руб. в 2026 году до 751,300 млрд в 2027 году. Это изменение плановых значений, по которому нельзя судить о фактическом падении или последующем восстановлении отраслевых инвестиций.[136]

Остальные направления различаются по объёму средств и экономической функции. На аэродромы предусмотрено 554,002 млрд руб., Большой Северный морской путь – 524,601 млрд, морские порты – 423,477 млрд, пункты пропуска – 177,939 млрд, внутренние водные пути – 68,604 млрд. Кадровое направление составляет 12,528 млрд, цифровое – 10,903 млрд. По малой доле расходов нельзя судить о низкой значимости этих направлений. Неподготовленный персонал, отсутствие цифрового взаимодействия или ограниченная пропускная способность границы могут снижать отдачу значительно более капиталоёмкой инфраструктуры.[137]

---

[136] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети железных дорог". Версия 26.7. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[137] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие Большого Северного морского пути". Версия 26.34. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети морских портов". Версия 26.7. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети внутренних водных путей". Версия 26.18. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации". Версия 26.12. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли". Версия 26.11. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли". Версия 26.5. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/275 (дата обращения: 29.10.2026).

Таблица 9 – Распределение опубликованной суммы между федеральными проектами

Федеральный проект	Версия	Период	Млрд руб.	Доля, %
Т1. Высокоскоростные магистрали	26.8	2025–2028	1 904,050	24,98
Т2. Большой Северный морской путь	26.34	2025–2030	524,601	6,88
Т3. Опорная сеть железных дорог	26.7	2025–2030	3 946,030	51,77
Т4. Опорная сеть морских портов	26.7	2025–2030	423,477	5,56
Т5. Внутренние водные пути	26.18	2025–2030	68,604	0,90
Т6. Опорная сеть аэродромов	26.31	2025–2030	554,002	7,27
Т7. Пункты пропуска	26.12	2025–2030	177,939	2,33
Т8. Цифровая трансформация	26.11	2025–2030	10,903	0,14
Т9. Кадровый потенциал	26.5	2025–2030	12,528	0,16
Всего	26.35	2025–2030	7 622,134	100,00

Примечание. Расчёт по публикациям паспортов с отметкой обновления 16.10.2026. Доли относятся к общему итогу 7 622,134 млрд руб. Для Т1 включён полный срок 2025–2028; значения за последующие годы не добавлены.[138]

[138] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

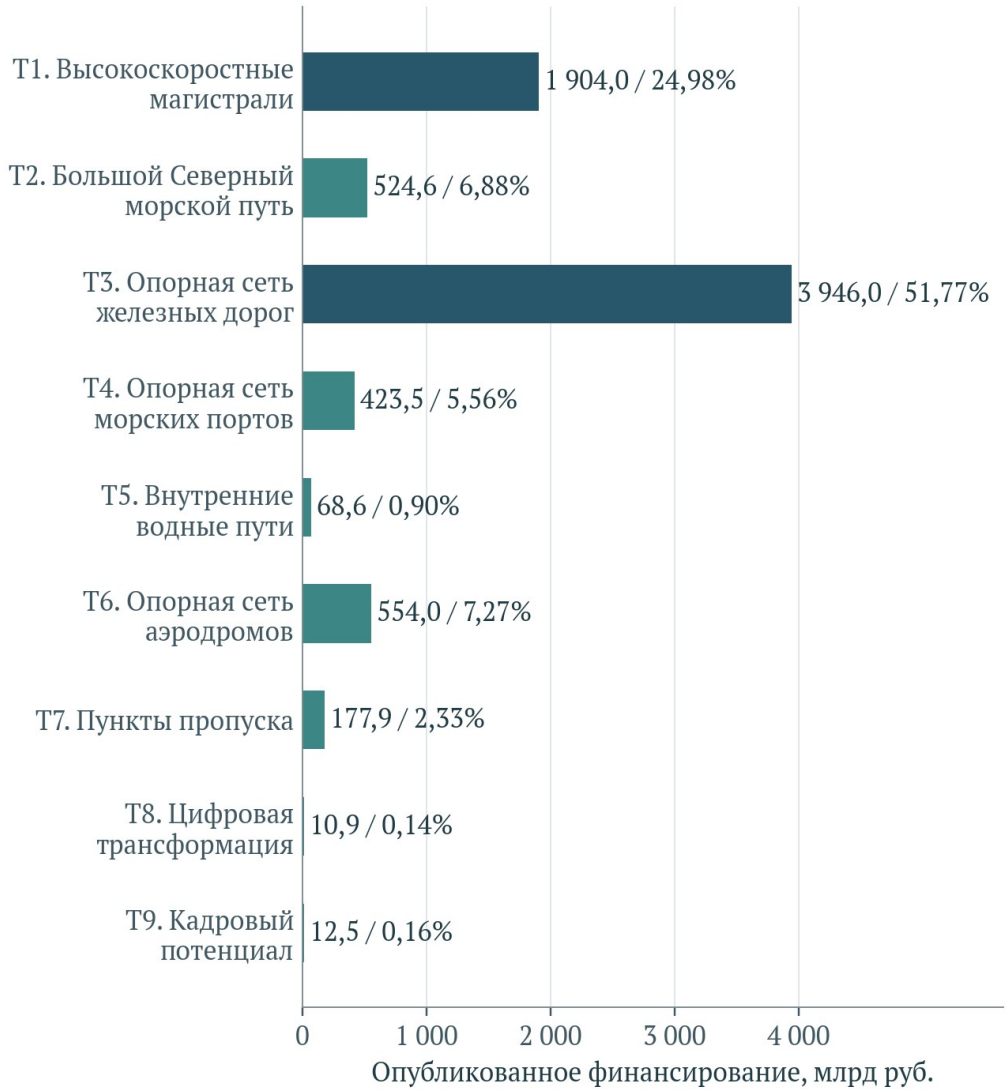


Рисунок 6 – Распределение опубликованного финансового объёма между девятью федеральными проектами

Примечание. После суммы в млрд руб. указана доля в общем итоге 7 622,134 млрд руб. Срок НП – 2025–2030, срок Т1 – 2025–2028. Расчёт по публикациям паспортов с отметкой обновления 16.10.2026.[139]

5.2 Консолидация перечислений и внутренняя согласованность

Совпадение общего итога с суммой источников не исключает повторного учёта одних средств на последовательных этапах финансирования. По аэродромам на 2026 год федеральный источник составляет 13,410365 млрд руб. Его можно воспроизвести по трём результатам: 1,257225 млрд для федеральных объектов по концессионным соглашениям, 1,498133 млрд перечислений бюджетам субъектов и 10,655006 млрд для других федеральных аэропортовых

[139] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

комплексов. Одновременно показаны 16,873406 млрд консолидированных региональных бюджетов. Перечисление региону входит в федеральную строку, поэтому повторно добавлять его к федеральному итогу нельзя.[140]

Перед сложением федерального и регионального источников необходимо установить, входят ли полученные перечисления в опубликованную величину региональных расходов. Полного методического пояснения состава региональной строки в рассмотренной публикации нет. Поэтому вычет 1,498133 млрд из общего итога 2026 года нельзя считать окончательной консолидацией. За весь период раскрытые перечисления регионам составляют 54,348735 млрд руб. Эта сумма требует сверки, но сама по себе не является установленной величиной завышения общего финансирования. В итоговых таблицах сохранена опубликованная сумма с указанием ограничений её интерпретации.

В одной публикации различаются отдельные годовые и помесячные планы. Например, федеральная годовая строка концессионного результата по аэродромам в 2026 году равна 1,257225 млрд руб., а итог его помесячного плана – 2,207462 млрд. Для результата по региональным аэропортам перечисления за год составляют 1,498133 млрд, итог помесячного плана – 2,347104 млрд. Расхождение может быть связано с разными моментами обновления или составом показателей. Доступные данные не позволяют установить причину. Помесячные плановые значения нельзя использовать как кассовое исполнение.

Средства необходимо сверять по результату, договору и получателю. Для каждого перечисления следует сохранять идентификатор связи с расходом конечного исполнителя. При консолидированном подсчёте средства учитываются один раз, а их движение между участниками – отдельно. Возвратные вложения, бюджетные субсидии и гарантии требуют разных регистров. Номинал гарантии характеризует условное обязательство,

[140] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Версия 26.31. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

погашение долга – финансовый поток, стоимость строительства – затраты на актив. Их механическая сумма экономически неоднородна.

5.3 Федеральный бюджет и изменение плановых редакций

Пояснительная записка к проекту федерального бюджета на 2027–2029 годы предусматривает для НП 185,1390 млрд руб. в 2027 году, 118,8645 млрд в 2028 году и 122,2262 млрд в 2029 году. Трёхлетняя сумма равна 426,2297 млрд руб. Базой сравнения в таблице 4.1.5 служит сводная бюджетная роспись на 1 сентября 2026 года – 130,9412 млрд руб. Следовательно, сравниваются действовавшая на конкретную дату роспись и внесённые бюджетные предложения. Значения не отражают исполнение 2026 года или окончательно утверждённые расходы последующих лет.[141]

Таблица 10 – Федеральные ассигнования: роспись 2026 года и проект бюджета на 2027–2029 годы, млрд руб.

Федеральный проект	2026, роспись на 01.09	2027, проект	2028, проект	2029, проект
Т1. Высокоскоростные магистрали	23,5483	1,7600	0,0000	0,0000
Т2. Большой Северный морской путь	52,5879	50,2551	13,9976	36,0460
Т3. Опорная сеть железных дорог	6,1324	30,0707	2,2847	7,6230
Т4. Опорная сеть морских портов	2,0345	2,0270	2,6105	4,4043
Т5. Внутренние водные пути	9,2059	16,4919	11,9084	6,8356
Т6. Опорная сеть аэродромов	14,4405	49,4246	48,1178	42,3862
Т7. Пункты пропуска	21,3731	33,3550	30,8698	18,4911
Т8. Цифровая трансформация	1,5276	1,4706	5,9740	3,1075
Т9. Кадровый потенциал	0,0908	0,2839	3,1016	3,3325
Всего по опубликованной строке	130,9412	185,1390	118,8645	122,2262

Примечание. Таблица 4.1.5 пояснительной записки к законопроекту № 615-9, внесённому 30.09.2026. Нулевые значения воспроизведены из источника. Сумма девяти округлённых строк отличается от опубликованного итога на 0,0002 млрд руб. в 2026 и 2027 годах и на 0,0001 млрд руб. в 2028 году.[142]

[141] Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

[142] Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

Предлагаемый объём 2027 года выше указанной базы на 54,1978 млрд руб., или 41,39%. Наибольший прирост относится к аэродромам, железным дорогам и пунктам пропуска. По высокоскоростным магистралям снижение касается расходов на оформление и приобретение земельных прав, указанных в бюджетной таблице. Динамика этой строки не характеризует совокупную стоимость строительства ВСМ, финансируемого из нескольких источников.

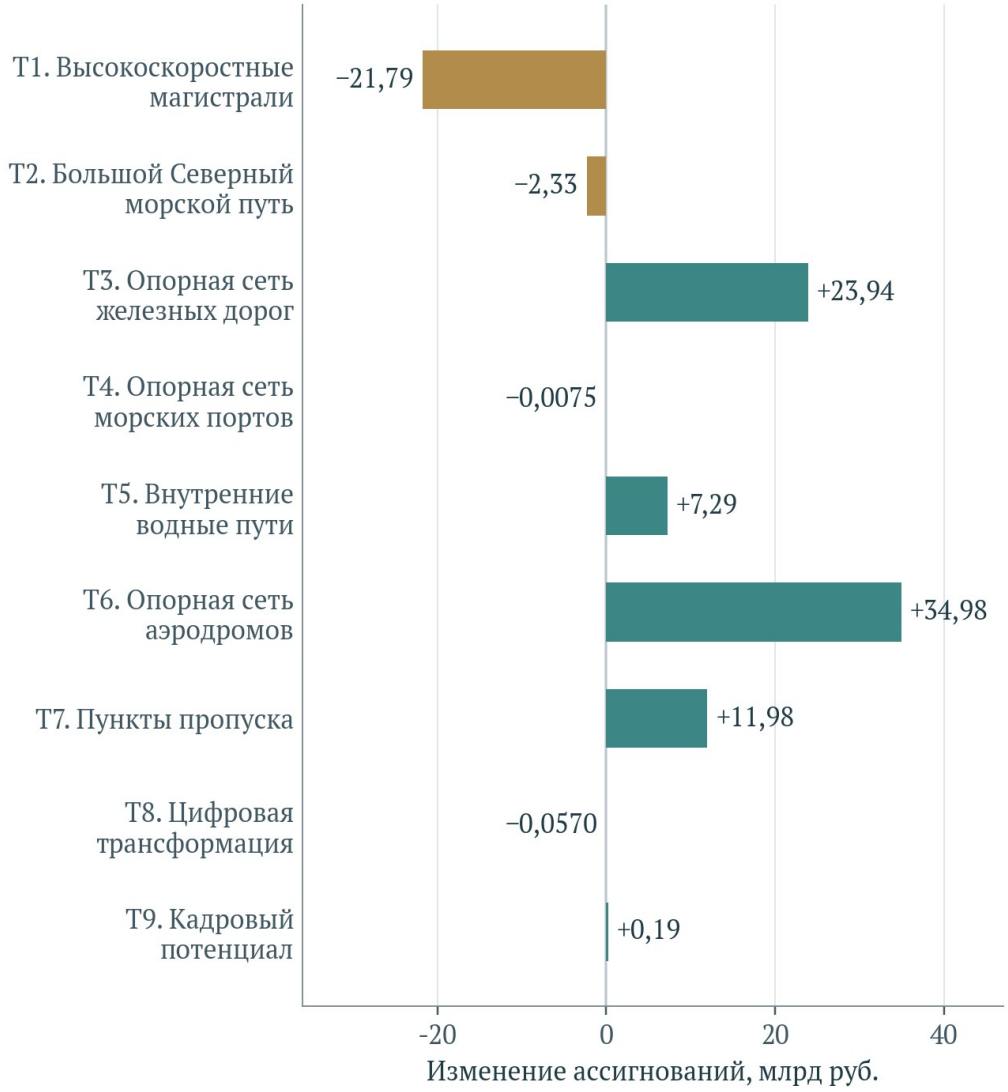


Рисунок 7 – Изменение федеральных ассигнований 2027 года к росписи 2026 года по направлениям

Примечание. Проект бюджета на 2027 год сопоставлен со сводной росписью на 01.09.2026. Общий прирост по итоговой строке – 54,1978 млрд руб. Приведены плановые предложения; их утверждение и кассовое исполнение должны проверяться отдельно.[143]

[143] Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

Паспортная федеральная сумма за 2027–2029 годы составляет 571,647341 млрд руб. и превышает бюджетное предложение на 145,417641 млрд. Это расхождение двух опубликованных редакций планов. Оно не устанавливает фактической нехватки денег: для такого вывода нужно сопоставить обязательства, переносы сроков и окончательные бюджетные решения. При анализе следует сохранять обе редакции и указывать, какие результаты обеспечены ассигнованиями в каждой из них. Объединение редакций в непрерывный финансовый ряд скрыло бы пересмотр приоритетов.

Публичные сообщения о транспортном бюджете могут охватывать более широкий круг расходов. Минтранс 22 октября 2026 года сообщил о 5,641 трлн руб. на 2027–2029 годы в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». Она включает три национальных проекта и другие мероприятия. Эту сумму нельзя использовать вместо бюджета рассматриваемого НП. По той же причине отраслевые расходы на пассажирские субсидии или закупку подвижного состава можно добавлять к паспортному итогу лишь после проверки их принадлежности проекту.[144]

5.4 Исполнение и пределы кассового показателя

В сообщении Минфина от 8 октября 2026 года предварительное исполнение федеральных расходов по национальному проекту на 1 октября оценивается в 44,6% плановых назначений. Текст проверен по републикации официального сообщения с исходной ссылкой. Оригинальная страница и приложение с абсолютными значениями при проверке были недоступны. Поэтому процент приведён отдельно, без расчёта абсолютной суммы кассового исполнения и без детализации по федеральным проектам. Умножение 44,6% на сентябрьскую роспись или октябрьский паспорт смешало бы разные знаменатели.[145]

[144] Министерство транспорта Российской Федерации. Минтранс представил в Госдуме проект трехлетнего транспортного бюджета объемом более 5,6 трлн рублей. 22.10.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/13080 (дата обращения: 29.10.2026).

Процент кассового исполнения показывает долю оплаченных назначений по конкретному плану, но не долю созданной мощности. Авансирование может увеличить оплату до приёмки объекта, а завершённые работы могут некоторое время ожидать расчёта. Изменение росписи способно повысить процент без дополнительной оплаты. При оценке исполнения нужно учитывать действующие лимиты, заключённые обязательства, оплаченные суммы, принятую стоимость работ и физическую готовность. Для стройки длительного цикла существенен переходящий объём обязательств, не отражённый в одном годовом отношении.

Равномерный календарный норматив недостаточен для оценки исполнения. Сравнение девятимесячных выплат с условными 75% года может дать основание для проверки, но не доказывает срыва. Сезонность строительства, поставка сложного оборудования и график приёмки определяют иную динамику платежей. Для обоснованного вывода необходимо сравнить выплаты с актуальным кассовым планом национального проекта, затем проверить причины отклонений по объектам. Общие сведения об исполнении кассового плана всех национальных проектов не заменяют такой проверки.

5.5 Внебюджетные средства и долгосрочный государственный риск

При высокой доле внебюджетных источников необходимо оценивать условия финансирования за пределами годовых ассигнований. Для ВСМ распоряжение Правительства № 1397-р в редакции от 24 апреля 2025 года предусматривает сорокалетнюю концессию, бюджетные обязательства концедента и возвратное привлечение средств ФНБ через облигации общим номиналом 300 млрд руб. с купоном 1% годовых. Правовой акт описывает условия финансирования. Фактическое размещение и остаток задолженности должны подтверждаться отдельными данными об операциях.[146]

---

[145] Министерство финансов Российской Федерации. Исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов по состоянию на 1 октября 2026 года. Предварительные данные. Републикация официального сообщения. 08.10.2026. Режим доступа: https://audit-izhevsk.finrosa.ru/news-minfin/minfin-40672 (дата обращения: 29.10.2026).

[146] Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 5 июня 2024 года № 1397-р о заключении концессионного соглашения по инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта Москва –

Стоимость такого финансирования включает временную стоимость капитала и принятый риск. Возвратность вложения не означает отсутствия государственного участия, а номинал приобретённых облигаций не равен безвозвратной бюджетной субсидии. Льготность следует оценивать по отличию условий от сопоставимого финансирования с учётом срока и кредитного риска. Кредитные поступления нельзя повторно добавлять к стоимости работ, оплаченных за их счёт. При общественной оценке капитальные затраты и операции финансирования учитываются раздельно.

При проверке обеспеченности внебюджетных строк необходимо различать намерение инвестора, одобренное финансирование, подписанное обязательство и фактическое перечисление. Для кредитных средств существенны условия выдачи и их доступность при ухудшении показателей заёмщика. Для собственных средств нужно установить источник: увеличение корпоративного инвестиционного плана может зависеть от будущей выручки или продажи активов. Сумма предварительных намерений участников не подтверждает финансового закрытия каждого объекта. В реестре рисков следует сохранять срок поступления средств, ответственную сторону и последствия задержки для связанных работ.

Дополнительную государственную поддержку целесообразно оценивать по тому, какой результат она позволяет получить. Если субсидия только замещает средства инвестора при неизменных сроке, объёме и качестве объекта, её дополнительный эффект ограничен перераспределением финансовой нагрузки. Поддержку могут оправдывать предотвращение остановки или сохранение общественно значимой услуги, но эти основания требуют отдельного доказательства. При сравнении вариантов следует рассмотреть меньшее бюджетное участие, включая поэтапный ввод и устранение наиболее узкого участка. Это позволит отделить потребность в

Санкт-Петербург. Основные условия концессионного соглашения. 05.06.2024, редакция от 24.04.2025. Режим доступа: https://base.garant.ru/409139954/ (дата обращения: 29.10.2026).

инфраструктуре от способа финансирования, предпочтительного для её владельца.

Условия концессии предусматривают капитальный грант, отдельные компенсационные выплаты и обязательства при определённых обстоятельствах реализации проекта. Финансовое закрытие, о котором Минтранс сообщил в декабре 2024 года, сопровождалось заключением взаимосвязанных соглашений и распределением долгосрочных обязательств участников. Завершение срока Т1 в 2028 году не прекращает договорных обязательств. Для оценки нагрузки нужен прогноз платежей и рисков на весь срок обязательств со сценариями задержки ввода, изменения спроса и стоимости эксплуатации.[147]

Такой же подход применим к аэродромным концессиям и портовым инвестициям. Необходимо установить, какие расходы инвестор возмещает тарифной выручкой, какие компенсирует государство и кто несёт последствия недостаточного спроса. В морских коридорах дополнительный риск обусловлен взаимозависимостью портов, подходов, флота и навигационного обеспечения. Финансирование отдельного звена не гарантирует использования всей созданной мощности. Устойчивость следует проверять для совместно работающей инфраструктуры и перевозок, разделяя затраты владельцев активов.

5.6 Стоимость дополнительного результата и прослеживаемость расходов

Общий бюджет федерального проекта нельзя автоматически делить на число введённых объектов. Аэродромное направление включает федеральные комплексы, региональные объекты и концессионные проекты с разным составом работ. Средняя стоимость одного аэропорта без учёта сооружений объединила бы реконструкцию полосы, перрона и нескольких связанных объектов. Для железнодорожных подходов результатом может быть комплекс технологически связанных участков. Их стоимость следует сравнивать с учётом

[147] Министерство транспорта Российской Федерации. Подписаны документы, обеспечивающие процедуру финансового закрытия проекта ВСМ. 23.12.2024. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11648 (дата обращения: 29.10.2026).

мощности, протяжённости, технических условий и объёма предшествующих работ.[148]

Расчёт удельных затрат следует начинать с определения набора объектов и соответствующих ему расходов. Изменение пропускной способности оценивается относительно исходного состояния и реалистичного сценария без нового мероприятия. Показатель роста мощности следует дополнять фактической загрузкой, временем прохождения маршрута и надёжностью перевозок. Если новый терминал переключает существующий грузопоток между соседними портами, прирост его загрузки не равен приросту перевозок всей системы. Для международного коридора требуется исключать повторный учёт одного груза на последовательных участках.

Оценка инфраструктурной эффективности должна учитывать распределение затрат во времени. Расходы разных лет необходимо приводить к сопоставимым ценам, а обслуживание, ремонт и замену оборудования учитывать за согласованный срок использования. Сценарий низкой загрузки должен показывать изменение затрат на единицу фактической перевозки и потребности в поддержке. Раздельная коммерческая и общественная оценка позволяет учесть доступность транспорта, экономию времени и безопасность без отнесения всех общественных выгод к выручке оператора.

Кадровое направление также требует сопоставления затрат с конкретными результатами. Покупка тренажёра подтверждает обновление учебной базы, но результат для отрасли зависит от часов использования, числа завершивших подготовку и освоенных компетенций. При делении закупочных расходов на общую численность обучающихся могут учитываться люди, не использовавшие оборудование, или повторно учитываться один человек в нескольких программах. Стоимость следует оценивать для конкретной когорты

[148] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Версия 26.31. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети железных дорог". Версия 26.7. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

с учётом интенсивности обучения, отдельно сохраняя закупочные и эксплуатационные затраты.[149]

В опубликованных данных по цифровому направлению часть плановых средств не распределена между результатами. Общий финансовый план Т8 составляет 10,902851 млрд руб. Годовые финансовые строки двух результатов дают 4,520497 млрд: 2,932193 млрд относятся к созданию, развитию и эксплуатации «ГосЛога», 1,588304 млрд – к информационной кампании. Разность 6,382354 млрд, или 58,54% итога, приходится на 2027 и 2028 годы. Разность не доказывает утраты средств или нарушения, но не позволяет полностью проверить связь расходов с результатами.[150]

Единица цифрового результата также требует уточнения. Для «ГосЛога» указано итоговое значение 3 при годовых значениях по единице в 2026, 2027 и 2028 годах. Результат охватывает создание, развитие и эксплуатацию платформы и её компонентов. Без определения единицы деление финансирования на три не даёт стоимости трёх самостоятельных платформ. Следует раздельно раскрывать создание функциональных компонентов, ежегодное сопровождение, инфраструктурные расходы и фактическое использование сервисов.

В проекте федерального бюджета предусмотрены отдельные зарезервированные ассигнования Т8: 0,1148 млрд руб. в 2027 году, 4,6444 млрд в 2028 году и 2,9000 млрд в 2029 году. Их назначение требует дальнейшей детализации. Суммы относятся к другой редакции плана, поэтому не объясняют автоматически выявленной паспортной разности. Для проверки нужна таблица распределения резерва по утверждённым мероприятиям с датами и ожидаемым дополнительным результатом. Бюджетная строка сама по себе не подтверждает

[149] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли". Версия 26.5. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/275 (дата обращения: 29.10.2026).

[150] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли". Версия 26.11. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

заключения контракта, ввода функций или экономии времени участников перевозки.[151]

Таблица 11 – Проверка границ агрегирования и связи расходов с результатами, млрд руб.

Сопоставление	Воспроизводимый расчёт	Граница интерпретации
Т6, 2026, версия 26.31	13,410365 = 1,257225 + 1,498133 + 10,655006	Федеральный итог включает 1,498133 млрд перечислений регионам. Региональная строка составляет 16,873406 млрд. Условия её консолидации в публикации не раскрыты.
Т8, 2025–2030, версия 26.11	10,902851 − 2,932193 − 1,588304 = 6,382354	Итог ФП превышает финансовые строки двух опубликованных результатов на 6,382354 млрд. Разность относится к 2027 и 2028 годам.
НП, федеральный источник, 2027–2029	Паспорт: 571,647341 Проект бюджета: 426,229700	Разность −145,417641 млрд характеризует расхождение редакций планов. Она не подтверждает фактической нехватки средств или сокращения выплат.

Примечание. Для федеральной строки Т6 компоненты приведены по трём результатам. Итоги рассчитаны до округления, поэтому сумма отображаемых значений может отличаться на 0,000001 млрд руб. Источники: публикации паспортов и проект федерального бюджета.[152]

Для проверки дополнительного результата нужны сведения о подключённых участниках, завершённых цифровых операциях и времени обработки сопоставимых перевозок. Расходы транспортного проекта следует сверять с затратами общих государственных платформ и информационных систем участников. Общая технологическая основа может снижать стоимость, однако включение одних функций в несколько программ создаёт риск повторной оплаты или повторного учёта эффекта. Для проверки необходимо сопоставить технические задания, владельцев функций и состав работ по договорам.

---

[151] Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

[152] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Версия 26.31. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли". Версия 26.11. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).

Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

Финансовая оценка должна устанавливать связь источника средств, действующего обязательства, принятого результата и дополнительной транспортной услуги. По доступным сведениям подтверждены арифметическая согласованность паспортных сумм и отдельная редакция бюджетного плана. Для окончательных выводов об обеспеченности, консолидированной стоимости и общественной отдаче нужна сверка по объектам. Прежде всего следует раскрыть сведения о железнодорожных инвестициях, перечислениях по аэродромам, долгосрочных концессионных обязательствах и распределении цифровых расходов между результатами.

6 Связи мероприятий с показателями и согласованность текстов

6.1 Связи в паспортах и ограничения их интерпретации

По структуре паспорта можно установить принадлежность целей, задач, показателей и результатов федеральным проектам. Для проверки связей составлены смысловые профили десяти документов: национального проекта и девяти федеральных проектов. Они включают уникальные формулировки целей, задач, результатов и показателей. Повторяющиеся реквизиты, финансовые строки, значения по годам и контрольные точки исключены, поскольку могли бы искусственно усиливать сходство документов. Общий объём профилей после нормализации текста составляет 2 278 слов. Различия в объёме отражают неодинаковую подробность паспортов и учитываются при интерпретации.[153]

В структурированном представлении выделены 10 целей, 27 задач, 30 результатов и 25 вхождений показателей. После объединения совпадающих наименований остаётся 22 наименования показателей. Число вхождений характеризует устройство документов, число уникальных наименований – разнообразие формулировок. Число вхождений и число уникальных наименований нельзя отождествлять с числом статистических рядов, поскольку одному наименованию могут соответствовать разные коды, редакции и территориальные данные.

Таблица 12 – Состав документальной сети и основания связей

Элемент или отношение	Количество	Смысл для экспертизы
Документы	10	Национальный паспорт и девять федеральных паспортов
Цели / задачи / результаты	10 / 27 / 30	Элементы структуры, извлечённой из открытых публикаций
Вхождения / уникальные наименования показателей	25 / 22	Повтор наименования в разных документах учитывается отдельно

[153] DataBudget. Эффективная транспортная система. Электронное представление паспорта. Версия 26.35. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

Элемент или отношение	Количество	Смысл для экспертизы
Результат и показатель с общей задачей	54 сочетания	Структурная связь охватывает все 30 результатов
Прямая связь результата с показателем, для которой однозначно установлен конечный объект	0	Ограничение открытой публикации и процедуры извлечения
Ссылочные утверждения с неустановленным конечным объектом	42	Необходимы идентификаторы и содержательная проверка

Примечание. Авторский расчёт по смысловым профилям десяти паспортов с отметкой обновления 16.10.2026. Количества характеризуют исследованную публикацию и не показывают полноты внутренних управленческих документов.[154]

Все 30 результатов связаны хотя бы с одним показателем через общую задачу; всего получено 54 сочетания. Основанием связи служит то, что результат и показатель относятся к одной задаче. Она может охватывать несколько видов деятельности и территориальных направлений. Поэтому для каждой из 54 связей необходимо проверить содержание и время воздействия. Считать их причинными зависимостями только по структуре паспорта нельзя.

В исследованной открытой публикации прямые связи «результат – показатель» не удалось установить однозначно. Дополнительно зарегистрированы 42 ссылки, конечный объект которых также не определён. Это ограничение доступной структуры и процедуры извлечения. Оно не доказывает отсутствия соответствующих зависимостей во внутренних документах или их игнорирования исполнителями. Открытых идентификаторов и пояснений недостаточно, чтобы полностью восстановить эти связи без содержательной интерпретации.

6.2 Лексическая близость внутри проекта и между проектами

Лексическое сопоставление выполнено методом TF–IDF с косинусной мерой сходства. Для определения весов использован единый корпус из 137 документов. Тексты приведены к нижнему регистру, буква «ё» заменена на «е», повторные пробелы устранены. В признаки включены отдельные слова и

[154] DataBudget. Эффективная транспортная система. Электронное представление паспорта. Версия 26.35. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

сочетания из двух слов. Максимальный словарь составляет 20 000 признаков. Применены логарифмическое преобразование частоты термина, сглаживание обратной документной частоты и нормирование векторов по евклидовой длине. Служебные слова исключены. Параметры минимальной и максимальной документной частоты составляют 1 документ и 0,98 корпуса соответственно. При сохранении исходных текстов и состава корпуса расчёт можно повторить с этими параметрами.[155]

$$s(x, y) = \frac{x \cdot y}{\|x\| \, \|y\|}$$

Здесь x и y обозначают взвешенные векторы двух смысловых профилей. Значение s приближается к единице при совпадении лексики и к нулю при отсутствии общих признаков. Коэффициент не измеряет вклада мероприятия в показатель, доли выполненных обязательств или качества управления. Различия в длине и предметной специализации текстов могут давать невысокое s даже для содержательно связанных документов.

[155] scikit-learn developers. TfidfVectorizer. API documentation. 2026. Режим доступа: https://scikit-learn.org/stable/modules/generated/sklearn.feature_extraction.text.TfidfVectorizer.html (дата обращения: 29.10.2026).

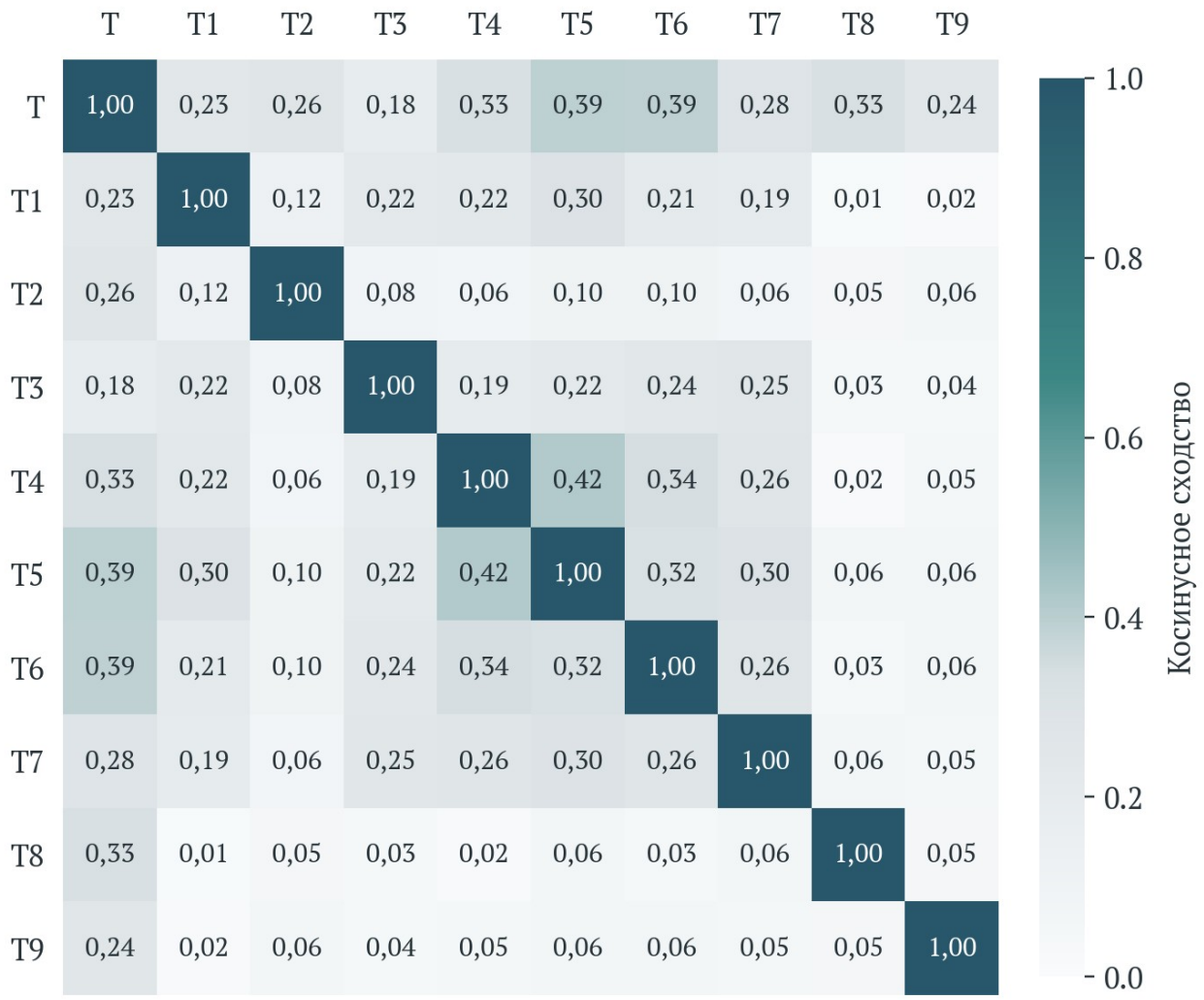


Рисунок 8 – Лексическое сходство национального и федеральных паспортов

Примечание. Авторский расчёт TF–IDF по единому корпусу из 137 документов. Т – национальный проект, Т1–Т9 – федеральные проекты в порядке таблицы структуры проекта. Диагональ показывает совпадение документа с самим собой.[156]

Среди федеральных проектов наиболее близки по лексике развитие опорной сети морских портов и внутренних водных путей: s = 0,416. Национальный паспорт имеет наибольшее сходство с внутренними водными путями, s = 0,393, и аэродромной сетью, s = 0,389. Результаты отражают общий словарь инфраструктуры, опорной сети, реконструкции и мощности. Специализированные формулировки Северного морского пути, кадровой подготовки и цифровых сервисов отличаются от этого словаря. Различие

[156] scikit-learn developers. TfidfVectorizer. API documentation. 2026. Режим доступа: https://scikit-learn.org/stable/modules/generated/sklearn.feature_extraction.text.TfidfVectorizer.html (дата обращения: 29.10.2026).

терминов не даёт оснований считать соответствующее направление недостаточно обоснованным.[157]

Для межпроектного сравнения усреднены нормированные векторы HTML-паспортов внутри каждого национального проекта, затем полученные средние повторно нормированы. Усреднение ограничивает механическое влияние количества документов. Проект «Семья» исключён из этого сопоставления из-за отличающегося жанра доступного материала. Сходство по исходным формам слов проверено дополнительным расчётом с русским алгоритмом Snowball, который сводит родственные словоформы к общей основе. Разница оценок характеризует чувствительность результата к обработке языка.

[157] DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети морских портов". Электронное представление паспорта. Версия 26.7. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети внутренних водных путей". Электронное представление паспорта. Версия 26.18. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Электронное представление паспорта. Версия 26.31. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).



Рисунок 9 – Лексическая близость транспортного проекта к другим национальным проектам

Примечание. Авторский расчёт по усреднённым нормированным векторам HTML-паспортов. Исходные словоформы сопоставлены со стеммингом Snowball. Название проекта «Экономика данных и цифровая трансформация государства» сокращено для размещения на рисунке. Проект «Семья» исключён из-за различия жанра доступных документов.

Наибольшее сходство получено с «Инфраструктурой для жизни»: 0,228 по исходным словоформам и 0,267 после стемминга. Далее следует «Экономика данных и цифровая трансформация государства» с оценками 0,150 и 0,160. Положение остальных проектов менее устойчиво. Например, «Экологическое благополучие» имеет оценки 0,120 и 0,136, «Эффективная и конкурентная экономика» – 0,113 и 0,137. Порядок двух последних направлений меняется при языковой нормализации; столь малые различия не дают оснований для содержательного ранжирования.

Сходство с проектом «Международная кооперация и экспорт» составляет 0,071 по исходным формам и 0,110 после стемминга. Оно сравнительно невелико, хотя правительственная дорожная карта прямо связывает развитие международных транспортных коридоров с экспортом и формированием грузовой базы. Взаимозависимость мероприятий может быть сильнее текстового сходства. Для её проверки нужны документы о совместных задачах, параметры грузопотоков и согласованность сроков.[158]

6.3 Содержательная проверка предложенных связей

Для поиска возможных связей каждый результат сопоставлен с показателями проекта. Для результата использованы наименование и характеристика, для показателя – наименование. Веса TF–IDF перенесены из общего корпуса документов без повторного обучения на выбранных парах. Совпадающие наименования показателей предварительно объединены, чтобы повтор на национальном и федеральном уровнях не увеличивал число предлагаемых связей. Для каждого результата сохранены не более трёх наиболее близких показателей при минимальном сходстве 0,10. Получено 36 сочетаний, охватывающих 17 результатов и 16 уникальных наименований показателей. Для остальных 13 результатов подходящая пара не найдена. Это ограничение лексического поиска требует ручной проверки соответствующих мероприятий.

Таблица 13 – Чувствительность предложенных связей к порогу лексического сходства

Минимальное сходство	Сочетания результата и показателя	Результаты с кандидатом	Результаты без кандидата
0,10	36	17	13
0,15	23	15	15
0,20	20	13	17

Примечание. Авторский расчёт. Совпадающие наименования показателей предварительно объединены. Для каждого результата оставлено не более трёх кандидатов. Порог служит исследовательским параметром отбора.

[158] Правительство Российской Федерации. Оперативное совещание с вице-премьерами. Дорожная карта увеличения объёма перевозок по международным транспортным коридорам. 02.03.2026. Режим доступа: https://government.ru/news/57960/ (дата обращения: 29.10.2026).

При увеличении порога до 0,15 сохраняются 23 сочетания для 15 результатов, при пороге 0,20 – 20 сочетаний для 13 результатов. Число предложенных связей зависит от выбранного порога. Ни один из порогов не имеет нормативного значения; он определяет объём последующей экспертной проверки. При публикации сети необходимо указывать этот параметр, чтобы её не воспринимали как единственно возможную структуру.

Таблица 14 – Примеры содержательной проверки лексически близких формулировок

Результат	**Предложенный показатель**	**Сходство**	**Экспертная интерпретация**
Цифровая экосистема Северного морского пути	Объём перевозок по Северному морскому пути	0,664	Влияние зависит от организации перевозок. Нужны эксплуатационные показатели сервиса.
Новороссийский транспортный узел	Железнодорожные подходы к портам Азово-Черноморского бассейна	0,470	География согласована, требуется проверить участок, мощность и срок ввода.
Тот же Новороссийский узел	Железнодорожные подходы к портам Северо-Западного бассейна	0,470	Совпадение терминов не подтверждает географическую связь.
Участок Москва – Алабушево	Время поездки Москва – Санкт-Петербург	0,423	Результат строительства участка влияет на время поездки при готовности всей системы.

Примечание. Авторский расчёт по формулировкам паспортов. Коэффициенты не являются оценкой причинного воздействия.[159]

Максимальное сходство обнаружено между созданием цифровой экосистемы Северного морского пути и объёмом перевозок по нему: s = 0,664. Его обеспечивают общая география и повторение названия. Цифровая система влияет на перевозки опосредованно: это влияние может проявляться через планирование рейсов, согласование заявок, сокращение ожидания и повышение предсказуемости навигации. Объём груза также зависит от добывающих

[159] DataBudget. Федеральный проект "Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей". Электронное представление паспорта. Версия 26.8. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Федеральный проект "Развитие Большого Северного морского пути". Электронное представление паспорта. Версия 26.34. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети железных дорог". Электронное представление паспорта. Версия 26.7. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

проектов, флота и внешнего спроса. Для оценки цифрового результата нужны самостоятельные эксплуатационные показатели сервиса.[160]

Географическую ошибку автоматического сопоставления показывает Новороссийский транспортный узел. Его развитие одинаково близко к показателям провозной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов: s = 0,470 в обоих случаях. Общие термины железнодорожных подходов дают одинаковый результат, несмотря на различие территорий. Непосредственная связь с Азово-Черноморским направлением соответствует географии объекта. Для Северо-Западного направления нужно отдельно доказать сетевое воздействие; совпадения лексики недостаточно.[161]

Строительство участка Москва – Алабушево сопоставлено с временем поездки Москва – Санкт-Петербург при s = 0,423. Связь обоснована участием объекта в строительстве ВСМ, однако конечное время зависит от готовности всей линии, подвижного состава, систем управления и организации движения. Один участок не обеспечивает полного результата. Расширение морских портов также следует связывать с конкретными бассейнами, специализацией терминалов и возможностями подходов.[162]

6.4 Требования к раскрытию межпроектных зависимостей

Для внешней оценки следует публиковать связи между объектом и датой его готовности, доступной мощностью, фактическим использованием и общественным эффектом. Для каждой связи нужны идентификаторы результата и показателя, территория, временной лаг, единица наблюдения и

---

[160] DataBudget. Федеральный проект "Развитие Большого Северного морского пути". Электронное представление паспорта. Версия 26.34. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).

[161] DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети железных дорог". Электронное представление паспорта. Версия 26.7. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).

[162] DataBudget. Федеральный проект "Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей". Электронное представление паспорта. Версия 26.8. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).

DataBudget. Федеральный проект "Развитие опорной сети морских портов". Электронное представление паспорта. Версия 26.7. Метка обновления представления: 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).

объяснение механизма воздействия. Отдельно следует указывать, является ли связь прямой, обеспечивающей или совместной с другим проектом. Эти сведения позволят проверить вывод без предположений о значении общей формулировки.

По международным коридорам следует оценивать единый маршрут, включающий железнодорожные подходы, портовые терминалы, водные пути и пункты пропуска. Прохождение одного груза по последовательным звеньям нельзя считать несколькими независимыми общественными результатами. Финансовое участие в каждом объекте учитывается раздельно, а изменение доступной провозной способности маршрута определяется совместной готовностью звеньев. Прирост пропускной способности и увеличение фактического потока оцениваются отдельно.

Лексический анализ позволяет обнаружить повторяющиеся формулировки, пропущенные идентификаторы и возможные пересечения. Его результаты необходимо проверять по отраслевым методикам, географии и эксплуатационным данным. Структурный анализ, расчёт сходства и содержательная проверка совместно показывают, какие связи можно установить по паспортам и какие требуют дополнительных открытых сведений. Количественные оценки сходства служат для проверки текстов и не включаются в итоговую оценку эффективности национального проекта.

7 Экспертное заключение и направления совершенствования

7.1 Оценка состава и взаимосвязей проекта

Национальный проект «Эффективная транспортная система» охватывает взаимосвязанные направления развития магистральной инфраструктуры, международного сообщения, цифровых средств и подготовки отраслевых кадров. Такой состав позволяет учитывать сетевые транспортные ограничения. Расчёт железнодорожной провозной способности уже учитывает ограничивающие участки, а совокупный индекс мощности объединяет несколько видов инфраструктуры. В рамках проекта можно согласовывать ввод объектов разных транспортных звеньев. Для этого необходимы общие маршруты, даты готовности и наблюдение за фактическим использованием.[163]

Доступные данные подтверждают ввод ряда мощностей и показывают динамику отдельных перевозок. По Северному морскому пути результат 2025 года выше цели выбранной редакции паспорта, но ниже уровня 2024 года. В 2026 году сопоставимый девятимесячный грузопоток увеличился. В морских портах расширение мощности сочетается с перераспределением перевалки между бассейнами. Эти результаты требуют раздельно оценивать достижение планового уровня, изменение к предыдущему году и общественный эффект.[164]

На дату экспертизы публичных сведений недостаточно для единой обоснованной числовой оценки общественной эффективности национального проекта. В открытых данных нет полного сопоставления расходов, эксплуатационных результатов и условий пользования транспортом по

---

[163] Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

[164] Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).
Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).
Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

объектам. Суммарный рейтинг потребовал бы произвольных весов разнородных показателей и недоказанных предположений об их причинной связи. Поэтому экспертное заключение дано по отдельным проверяемым критериям.

Таблица 15 – Сводная экспертная оценка по проверяемым критериям

Критерий	**Установленный результат**	**Предел заключения**
Предмет и состав проекта	Девять взаимосвязанных федеральных направлений	Совместный эффект зависит от согласованности объектов и сроков
Измеримость целей	Методики и цели большинства показателей доступны	Периоды, знаменатели и редакции требуют специального контроля
Технические результаты	Опубликованы уровни мощности и отдельные вводы	Расчётная мощность не определяет фактическую загрузку
Наблюдаемые перевозки	Установлены сопоставимые изменения за полные годы и промежуточные периоды	Причинный вклад национального проекта не установлен
Финансовый план	Суммы источников, лет и федеральных проектов согласованы	Не установлены полная консолидация и договорная обеспеченность
Социальная доступность	Выделены механизмы и необходимые измерения	Проектные таблицы не дают распределения результата по группам населения
Открытость связей	Общая задача связывает результаты и показатели	Нужны прямые идентификаторы, география и лаг воздействия

Примечание. Авторская оценка по результатам глав 2–6. Оценки относятся к открытым сведениям на 29.10.2026 и не заменяют официальную оценку исполнения.

Основная часть финансового плана сосредоточена на двух железнодорожных направлениях и приходится на последующие годы. Отнесение большинства средств к внебюджетным не показывает, кто в конечном счёте несёт риск. Для государственных и квазигосударственных инфраструктурных вложений существенны договорные обязательства, обслуживание долга, гарантии и условия компенсаций. Завершение отдельного федерального проекта также не означает прекращения обязательств по созданной инфраструктуре.[165]

[165] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Эффективная транспортная система. Версия 26.35. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).

7.2 Приоритетные изменения мониторинга

В первую очередь следует устранить неоднозначность уже используемых данных. Для каждого показателя нужно публиковать действующую формулу, состав совокупности, период накопления, базовую дату, историю изменения методики и дату последнего пересчёта. После смены знаменателя авиационной подвижности необходим сопоставимый ряд. Месячные кадровые значения должны сопровождаться указанием года, к которому фактически относятся. Для цифрового индекса нужно прямо указывать, что знаменатель фиксирован и равен прогнозному объёму 2030 года.[166]

Следующая задача – сопоставить технические возможности с фактически предоставленной услугой. Для выбранного маршрута следует совместно показывать расчётную мощность, объём перевозок, надёжность и время прохождения. При расчёте загрузки портов числитель и знаменатель должны охватывать одинаковые терминалы и грузовую специализацию. Мощность за рассматриваемый период определяется с учётом дат ввода, выбытия и режима эксплуатации объектов. Для границы нужно измерять время от прибытия в очередь до завершения всех необходимых процедур. Для водных путей – доступные дни навигации при гарантированных габаритах, для авиации – расписание, отмены, доступные кресла и стоимость завершённой поездки. Эти дополнительные сведения следует публиковать в соответствующих им единицах измерения.

Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 5 июня 2024 года № 1397-р о заключении концессионного соглашения по инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта Москва – Санкт-Петербург. Основные условия концессионного соглашения. 05.06.2024, редакция от 24.04.2025. Режим доступа: https://base.garant.ru/409139954/ (дата обращения: 29.10.2026).

[166] Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

Финансовые сведения должны позволять проследить путь средств от источника к договору, принятой работе и введённому объекту. Отдельный учёт трансфертов предотвращает повторное сложение перечисления и конечного расхода. Для каждого внебюджетного источника следует указать стадию привлечения, возвратность и условия государственных обязательств. Цифровые расходы нужно распределять по функциональным результатам и эксплуатации. Сопоставление паспортов и бюджетных редакций следует сопровождать таблицей изменений с объяснением переносов, замены источника и изменения состава работ.[167]

Таблица 16 – Приоритетные изменения данных и процедур оценки

Направление	Предлагаемое действие	Проверяемый результат	Этап применения
Сопоставимость показателей	Публиковать версии методик, базовые знаменатели и пересчитанные ряды	Для каждого наблюдения однозначно указаны период, единица и стадия уточнения	Ближайшее обновление мониторинга
Согласованность маршрута	Показать в общей схеме мощность и готовность участков, терминалов и границы	Выявлено ограничивающее звено и условие устранения ограничения	До утверждения графика ввода
Условия пользования транспортом	Измерять полное время, стоимость, регулярность и надёжность поездки или доставки	Изменение качества услуги установлено для сопоставимой совокупности	До ввода и после начала эксплуатации
Бюджет и договоры	Связать источники, трансферты, договоры и принятые работы	Средства учитываются однократно, известен остаток обязательств	При каждом изменении финансового плана
Цифровые расходы	Распределить стоимость по функциям, сопровождению и эксплуатации	Расход связан с введённой функцией и её использованием	До распределения резервов и новых контрактов

[167] DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Развитие опорной сети аэродромов". Версия 26.31. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).
DataBudget. Представление сведений паспорта национального или федерального проекта. Федеральный проект "Цифровая трансформация транспортной отрасли". Версия 26.11. Метка обновления 16.10.2026 в 16:35. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).
Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

Направление	Предлагаемое действие	Проверяемый результат	Этап применения
Кадровое обеспечение	Связать обучение с профессией, проверкой навыка и местом работы	Сроки и состав подготовки работников соответствуют вводимым объектам	До ввода и по итогам учебной когорты
Долгосрочный риск	Оценить сценарии спроса, стоимости и государственных выплат	Известны стоимость жизненного цикла и сторона, несущая риск неблагоприятного исхода	До принятия нового обязательства
Дополнительный эффект	Наблюдать сопоставимые объекты до и после ввода с учётом изменения спроса	Отдельно оценены прирост услуги и перераспределение потока	По мере накопления данных об эксплуатации

Примечание. Авторские предложения. Этапы обозначают рекомендуемую последовательность применения и не являются установленными нормативными сроками.

Эти меры не требуют немедленно заменить все действующие показатели. Сначала достаточно раскрыть компоненты расчётов в проверяемом виде и ввести дополнительные измерения по наиболее капиталоёмким или социально значимым объектам. По мере накопления сопоставимых данных можно оценить полезность каждого дополнительного показателя. Перечень следует ограничить сведениями, которые помогают выбрать инвестицию, выявить ограничение или установить изменение условий пользования транспортом.

7.3 Оценка последствий для территорий и населения

Территориальный результат транспорта следует оценивать по изменению возможностей совершить поездку или доставить груз. Для населения это поездки на работу, к месту учёбы, за медицинской помощью, к родственникам и местам отдыха. Для предприятий – доступ к поставщикам и покупателям при приемлемых стоимости, сроке и надёжности доставки. Одна инфраструктура может улучшать положение одних территорий и перенаправлять поток из других. Региональные эффекты необходимо рассматривать вместе с изменениями всей сети, не распределяя общероссийский результат механически по административным единицам.[168]

[168] Geurs K. T., van Wee B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions // Journal of Transport Geography. 2004. Vol. 12, no. 2. P. 127–140. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005. Режим доступа: https://www.pbl.nl/en/publications/accessibility-evaluation-of-land-use-and-transport-strategies-review-and-research-directions (дата обращения: 29.10.2026).

Демографическая оценка требует различать число поездок и число людей, для которых доступность улучшилась. Возрастные группы, семьи с детьми, маломобильные граждане и жители удалённых поселений сталкиваются с разными ограничениями. Время подхода, ожидание пересадки и стоимость сопровождения могут быть столь же значимы, как время магистрального участка. Для мониторинга нужно объединять маршрутные данные с обследованиями пользователей и рассчитывать показатели по группам населения с неизменными критериями выделения.

Минимальная территориальная единица анализа должна соответствовать механизму воздействия. Для аэропорта это может быть зона доступа наземным транспортом, для станции – населённые пункты с доступными отправлениями, для грузового терминала – территория производственных и логистических связей. Границы устанавливаются до оценки, чтобы их последующее изменение не создавало искусственного улучшения. Нужно сохранять сведения о закрытых маршрутах и группах, утративших доступ: наблюдение только за введёнными объектами создаёт смещение отбора.

Социально необходимый маршрут может иметь низкую коммерческую загрузку. При его оценке следует учитывать стоимость обеспечения минимального стандарта доступности и возможные альтернативы. Для северного завоза существенны своевременность доставки, необходимый резерв и последствия срыва. Для высокоскоростного сообщения нужно отдельно проверять экономию полного времени поездки, распределение пользователей по доходам и изменение предложения других видов транспорта. Единого порога загрузки для этих задач недостаточно.

7.4 Проверка дополнительного эффекта и финансовой устойчивости

Причинную оценку целесообразно начинать с ограниченного набора объектов, для которых доступны точные даты ввода и достаточно длительные

Redding S. J., Turner M. A. Transportation Costs and the Spatial Organization of Economic Activity // Handbook of Regional and Urban Economics. 2015. Vol. 5B. P. 1339–1398. DOI: 10.1016/B978-0-444-59531-7.00020-X. Режим доступа: https://swh.princeton.edu/~reddings/pubpapers/Redding_Turner_Handbook_2015.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

наблюдения. Для каждого объекта задаются ожидаемый механизм, зона воздействия, временной лаг и основные альтернативные объяснения изменения. Группа сравнения формируется до анализа результата и проверяется по предшествующей динамике. При разновременном вводе объектов требуется метод, учитывающий неодинаковые сроки начала воздействия и возможное различие эффектов между группами.[169]

Оценка должна учитывать перенос перевозок между маршрутами, изменение расстояния, товарного состава и внешнего спроса. Рост потока через модернизированный узел может отражать перераспределение уже существующей работы. Для установления дополнительного общесистемного результата необходима проверка соседних и альтернативных маршрутов. Экономия времени не складывается автоматически с оценкой роста производительности, если обе величины описывают одну выгоду. Общественные эффекты и финансовые поступления исполнителя сохраняются в отдельных расчётах.[170]

Для крупных капитальных объектов рекомендуется единый набор сценариев спроса, стоимости, сроков и эксплуатационной готовности. Сценарии должны учитывать взаимосвязанные изменения: задержка ввода повышает затраты, откладывает поступления и может изменить выбор маршрута пользователями. Отдельно проверяется устойчивость при ограничении подходов, изменении состава грузов и замедлении привлечения внебюджетных средств. Диапазон результатов должен показывать, от каких предпосылок зависит вывод об эффективности и какие обязательства сохраняются при неблагоприятном исходе.[171]

---

[169] Callaway B., Sant’Anna P. H. C. Difference-in-Differences with multiple time periods // Journal of Econometrics. 2021. Vol. 225, no. 2. P. 200–230. DOI: 10.1016/j.jeconom.2020.12.001. Режим доступа: https://arxiv.org/abs/1803.09015 (дата обращения: 29.10.2026).

[170] Donaldson D., Hornbeck R. Railroads and American Economic Growth: A Market Access Approach // The Quarterly Journal of Economics. 2016. Vol. 131, no. 2. P. 799–858. DOI: 10.1093/qje/qjw002. Режим доступа: https://academic.oup.com/qje/article-abstract/131/2/799/2606976 (дата обращения: 29.10.2026).

Veryard D. Quantifying the Socio-Economic Benefits of Transport: Roundtable Summary and Conclusions. International Transport Forum Discussion Papers. No. 2016/06. Paris: OECD Publishing, 2016. 30 p. DOI: 10.1787/5f2b8451-en. Режим доступа: https://www.oecd.org/en/publications/quantifying-the-socio-economic-benefits-of-transport_5f2b8451-en.html (дата обращения: 29.10.2026).

Результаты такой проверки следует публиковать при принятии решений о переходе к следующей стадии проекта. До нового обязательства нужна актуальная оценка спроса и стоимости жизненного цикла. Перед вводом проверяется согласованность готовности смежной инфраструктуры, после начала эксплуатации – соответствие фактического качества услуги проектному. При последующей корректировке необходимо объяснять причины расхождения и изменение решения, сохраняя исходные предпосылки для независимой проверки.

При дальнейшем развитии национального проекта следует оценивать, насколько созданная инфраструктура обеспечивает устойчивое сообщение при обоснованной совокупной стоимости. Паспорта и методики позволяют контролировать мощности и мероприятия. Для оценки экономического и социального результата их данные необходимо сопоставлять с фактической работой маршрутов, доступностью транспорта для населения и обязательствами на протяжении всего жизненного цикла.

[171] Department for Transport. TAG unit M4 Forecasting and Uncertainty. Updated 28 May 2026. 28.05.2026. Режим доступа: https://www.gov.uk/government/publications/tag-unit-m4-forecasting-and-uncertainty (дата обращения: 29.10.2026).

Список использованных источников

1. Callaway B., Sant’Anna P. H. C. Difference-in-Differences with multiple time periods // Journal of Econometrics. 2021. Vol. 225, no. 2. P. 200–230. DOI: 10.1016/j.jeconom.2020.12.001. Режим доступа: https://arxiv.org/abs/1803.09015 (дата обращения: 29.10.2026).
2. DataBudget. Национальный проект «Эффективная транспортная система». Представление паспорта, версия 26.35. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/np/20 (дата обращения: 29.10.2026).
3. DataBudget. Федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути». Представление паспорта, версия 26.34. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/270 (дата обращения: 29.10.2026).
4. DataBudget. Федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Представление паспорта, версия 26.8. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/268 (дата обращения: 29.10.2026).
5. DataBudget. Федеральный проект «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.5. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/275 (дата обращения: 29.10.2026).
6. DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов». Представление паспорта, версия 26.31. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/273 (дата обращения: 29.10.2026).
7. DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети внутренних водных путей». Представление паспорта, версия 26.18. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/269 (дата обращения: 29.10.2026).
8. DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети железных дорог». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/272 (дата обращения: 29.10.2026).
9. DataBudget. Федеральный проект «Развитие опорной сети морских портов». Представление паспорта, версия 26.7. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/271 (дата обращения: 29.10.2026).
10. DataBudget. Федеральный проект «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации». Представление паспорта, версия 26.12. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/274 (дата обращения: 29.10.2026).
11. DataBudget. Федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Представление паспорта, версия 26.11. 16.10.2026. Режим доступа: https://databudget.ru/projects/fp/276 (дата обращения: 29.10.2026).
12. Department for Transport. TAG unit M4 Forecasting and Uncertainty. Updated 28 May 2026. 28.05.2026. Режим доступа: https://www.gov.uk/government/publications/tag-unit-m4-forecasting-and-uncertainty (дата обращения: 29.10.2026).

13. Donaldson D., Hornbeck R. Railroads and American Economic Growth: A Market Access Approach // The Quarterly Journal of Economics. 2016. Vol. 131, no. 2. P. 799–858. DOI: 10.1093/qje/qjw002. Режим доступа: https://academic.oup.com/qje/article-abstract/131/2/799/2606976 (дата обращения: 29.10.2026).

14. Geurs K. T., van Wee B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions // Journal of Transport Geography. 2004. Vol. 12, no. 2. P. 127–140. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005. Режим доступа: https://www.pbl.nl/en/publications/accessibility-evaluation-of-land-use-and-transport-strategies-review-and-research-directions (дата обращения: 29.10.2026).

15. Redding S. J., Turner M. A. Transportation Costs and the Spatial Organization of Economic Activity // Handbook of Regional and Urban Economics. 2015. Vol. 5B. P. 1339–1398. DOI: 10.1016/B978-0-444-59531-7.00020-X. Режим доступа: https://swh.princeton.edu/~reddings/pubpapers/Redding_Turner_Handbook_2015.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

16. scikit-learn developers. TfidfVectorizer. API documentation. 2026. Режим доступа: https://scikit-learn.org/stable/modules/generated/sklearn.feature_extraction.text.TfidfVectorizer.html (дата обращения: 29.10.2026).

17. Veryard D. Quantifying the Socio-Economic Benefits of Transport: Roundtable Summary and Conclusions. International Transport Forum Discussion Papers. No. 2016/06. Paris: OECD Publishing, 2016. 30 p. DOI: 10.1787/5f2b8451-en. Режим доступа: https://www.oecd.org/en/publications/quantifying-the-socio-economic-benefits-of-transport_5f2b8451-en.html (дата обращения: 29.10.2026).

18. Госкорпорация «Росатом». Итоги деятельности за 2025 год. Стратегический отчёт. 2026. Режим доступа: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2025/app/rosatom_2025_1.pdf (дата обращения: 29.10.2026).

19. Госкорпорация «Росатом». Приказ от 28.11.2024 №1/2316-П «Об утверждении методики расчета показателя «Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути» федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» в составе национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/766067 (дата обращения: 29.10.2026).

20. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Авиационная подвижность населения Российской Федерации (Т6). Таблица 62832. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62832 (дата обращения: 29.10.2026).

21. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Время в пути пассажиров и (или) багажа по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Таблица 62850. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62850 (дата обращения: 29.10.2026).

22. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Доля обученных на обновленном оборудовании от среднегодовой численности занятых в транспортной отрасли. Таблица 63269. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/63269 (дата обращения: 29.10.2026).

23. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Доля судоходных гидротехнических сооружений, удовлетворяющих требованиям к дальнейшей эксплуатации. Таблица 62834. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62834 (дата обращения: 29.10.2026).

24. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Индекс цифровой трансформации грузоперевозок (Т8). Таблица 62851. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62851 (дата обращения: 29.10.2026).

25. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Обеспеченность прохода судов с осадкой 3,6 м на ЕГС. Таблица 62821. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62821 (дата обращения: 29.10.2026).

26. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (Т2). Таблица 62820. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62820 (дата обращения: 29.10.2026).

27. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Азово-Черноморском направлении. Таблица 62822. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62822 (дата обращения: 29.10.2026).

28. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Восточном направлении. Таблица 62819. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62819 (дата обращения: 29.10.2026).

29. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на МТК «Север – Юг». Таблица 62823. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62823 (дата обращения: 29.10.2026).

30. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Прирост мощности опорной сети морских портов на Северо-Западном направлении. Таблица 62824. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62824 (дата обращения: 29.10.2026).

31. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Провозная способность железнодорожной инфраструктуры Международного транспортного коридора «Север – Юг». Таблица 62846. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62846 (дата обращения: 29.10.2026).

32. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Пропускная способность автомобильных пунктов пропуска (нарастающим итогом). Таблица 62845. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62845 (дата обращения: 29.10.2026).

33. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска (нарастающим итогом). Таблица 62844. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62844 (дата обращения: 29.10.2026).

34. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети. Таблица 62841. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62841 (дата обращения: 29.10.2026).

35. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост пропускной способности инфраструктуры опорной сети аэродромов. Таблица 62831. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62831 (дата обращения: 29.10.2026).

36. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Рост расчетного пассажиропотока аэродромов опорной сети. Таблица 62833. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62833 (дата обращения: 29.10.2026).

37. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность магистралей Восточного полигона. Таблица 62849. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62849 (дата обращения: 29.10.2026).

38. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна. Таблица 62848. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62848 (дата обращения: 29.10.2026).

39. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Северо-Западного бассейна. Таблица 62847. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/62847 (дата обращения: 29.10.2026).

40. Единая межведомственная информационно-статистическая система. Численность обучающихся в период освоения учебных программ, прошедших подготовку на приобретаемых в рамках федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли» тренажерных устройствах и учебных судах. Таблица 63268. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/63268 (дата обращения: 29.10.2026).

41. Министерство транспорта Российской Федерации. Минтранс представил в Госдуме проект трехлетнего транспортного бюджета объемом более 5,6 трлн рублей. 22.10.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/13080 (дата обращения: 29.10.2026).

42. Министерство транспорта Российской Федерации. Подписаны документы, обеспечивающие процедуру финансового закрытия проекта ВСМ. 23.12.2024. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11648 (дата обращения: 29.10.2026).

43. Министерство финансов Российской Федерации. Исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов по состоянию на 1 октября 2026 года. Предварительные данные. Републикация официального сообщения. 08.10.2026. Режим доступа: https://audit-izhevsk.finrosa.ru/news-minfin/minfin-40672 (дата обращения: 29.10.2026).

44. Минтранс России. «ЗащитаИнфоТранс» применяет комплексный подход к цифровизации пунктов пропуска. 20.08.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/12904 (дата обращения: 29.10.2026).

45. Минтранс России. Андрей Никитин провел совещание о развитии пунктов пропуска через госграницу РФ. 16.10.2026. Режим доступа: https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/13059 (дата обращения: 29.10.2026).

46. Минтранс России. В 2025 году по сети РЖД перевезено более 1,3 млрд пассажиров. 11.02.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12425 (дата обращения: 29.10.2026).

47. Минтранс России. В Росморречфлоте подвели итоги работы водного транспорта за 2025 год. 19.03.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12504 (дата обращения: 29.10.2026).

48. Минтранс России. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года за 2025 год. 03.06.2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/documents/11/15616 (дата обращения: 29.10.2026).

49. Минтранс России. Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2025 год, целях и задачах на 2026 год и плановый период до 2028 года. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557797 (дата обращения: 29.10.2026).

50. Минтранс России. Приказ от 01.11.2024 № 388 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n388-ot01112024-h6630072/ (дата обращения: 29.10.2026).

51. Минтранс России. Приказ от 01.11.2024 №388. Приложение №1. Методика расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации». Первоначальная редакция. Режим доступа: https://base.garant.ru/411340221/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/ (дата обращения: 29.10.2026).

52. Минтранс России. Приказ от 01.11.2025 № 372 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс роста эффективности бюджетных инвестиций в транспортную инфраструктуру от реализации проектов, получивших заключение об уровне эффективности в ГИС ТЭБ»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n372-ot01112025-h6987095/ (дата обращения: 29.10.2026).

53. Минтранс России. Приказ от 02.11.2024 № 389 «Об утверждении методики расчета показателя федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n389-ot02112024-h6826812/ (дата обращения: 29.10.2026).

54. Минтранс России. Приказ от 09.07.2026 № 317 «Об утверждении методики расчета показателя «Индекс цифровой трансформации грузоперевозок»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n317-ot09072026-h7218246/ (дата обращения: 29.10.2026).

55. Минтранс России. Приказ от 10.10.2024 № 357 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://base.garant.ru/412434260/ (дата обращения: 29.10.2026).

56. Минтранс России. Приказ от 10.12.2025 № 432 «Об утверждении методики расчета показателя «Рост мощности инфраструктуры Единой опорной транспортной сети» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n432-ot10122025-h6989078/ (дата обращения: 29.10.2026).

57. Минтранс России. Приказ от 18.11.2024 № 407 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n407-ot18112024-h6830478/ (дата обращения: 29.10.2026).

58. Минтранс России. Приказ от 28.08.2026 № 386 «Об утверждении методики расчета показателя «Авиационная подвижность населения Российской Федерации» национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n386-ot28082026-h7240589/ (дата обращения: 29.10.2026).

59. Минтранс России. Приказ от 28.11.2024 № 421 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети железных дорог» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n421-ot28112024-h6843696/ (дата обращения: 29.10.2026).

60. Минтранс России. Приказ от 29.05.2025 № 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли»». Режим доступа: https://bazanpa.ru/mintrans-rossii-prikaz-n174-ot29052025-h6842630/ (дата обращения: 29.10.2026).

61. Минтранс России. Приказ от 30.10.2024 № 384 «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» национального проекта «Эффективная транспортная система»». Режим доступа: https://dcvi.tks.ru/document/775400 (дата обращения: 29.10.2026).

62. Минтранс России. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2025 года. 2026. Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/file/557796 (дата обращения: 29.10.2026).

63. ОАО «РЖД». Перевозки пассажиров в дальнем следовании на сети РЖД в сентябре выросли на 1,9%. Октябрь 2026 года. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8764 (дата обращения: 29.10.2026).

64. ОАО «РЖД». Погрузка на сети РЖД в сентябре составила 90,3 млн тонн. 01.10.2026. Режим доступа: https://t.me/telerzd/8760 (дата обращения: 29.10.2026).

65. Правительство Российской Федерации. Оперативное совещание с вице-премьерами. Дорожная карта увеличения объёма перевозок по международным транспортным коридорам. 02.03.2026. Режим доступа: https://government.ru/news/57960/ (дата обращения: 29.10.2026).

66. Правительство Российской Федерации. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 615-9 «О федеральном бюджете на 2027 год и на плановый период 2028 и 2029 годов». Таблица 4.1.5. 30.09.2026. Режим доступа: https://base.garant.ru/411685865/ (дата обращения: 29.10.2026).

67. Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 5 июня 2024 года № 1397-р о заключении концессионного соглашения по инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта Москва – Санкт-Петербург. Основные условия концессионного соглашения. 05.06.2024, редакция от 24.04.2025. Режим доступа: https://base.garant.ru/409139954/ (дата обращения: 29.10.2026).

68. Росавиация. Более 70 млн пассажиров перевезли российские авиакомпании в январе–августе 2026 года. 02.10.2026. Режим доступа: https://favt.gov.ru/novosti-novosti?id=19665&version=print (дата обращения: 29.10.2026).

69. Росавиация. Российские авиакомпании перевезли в 2025 году почти 109 млн пассажиров. 30.01.2026. Режим доступа: https://special.favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=17763 (дата обращения: 29.10.2026).

70. Росстат. Методики расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/NP13_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).

71. Росстат. Методики расчета показателей федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/FP1306_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).

72. Росстат. Методики расчета показателей федерального проекта «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/FP1308_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).

73. Росстат. Сборник методик расчета показателей национальных проектов. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Sborn_met_NP_N.htm (дата обращения: 29.10.2026).