



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/1/Add.6
3 June 2002

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,
пункт 5 повестки дня)

Ответы на вопросник о развитии транспорта

Добавление 6

Представлено правительством Российской Федерации

**Сведения
о наиболее важных явлениях
в развитии транспорта Российской Федерации**

I. Общие аспекты транспортной политики

1. К началу XXI века в России создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Она обеспечивает потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах, является важным фактором территориальной целостности и безопасности страны. На транспорте практически завершены структурные и институциональные преобразования первого этапа рыночных реформ, и началась отработка правовых, экономических и административных механизмов, регулирующих транспортную деятельность в новых социально-экономических условиях. В настоящее время на транспорте, как и во всей экономике, кризисный этап переходного периода остался позади. Рост объемов магистральных перевозок, переработки грузов в портах, количества коммерческих автомобилей и многие другие признаки свидетельствуют о стабильном увеличении спроса на транспортные услуги.

Развитие транспортного комплекса в 2000-2001 гг. было направлено на обеспечение необходимого уровня мобильности граждан и транспортной доступности территорий, обеспечение транспортной независимости Российской Федерации и продвижение ее экономических интересов на мировом рынке, снижение удельных транспортных издержек и ускорение товародвижения, повышение эффективности и инвестиционной привлекательности транспортного бизнеса, координацию развития транспортной инфраструктуры, а также обеспечение целевой поддержки социально значимых видов транспортной деятельности, не полностью обеспеченных рыночным предложением,

В транспортном комплексе на начало 2002 г. функционировало около 509 тыс. хозяйствующих субъектов. В условиях растущего по объему и по номенклатуре спроса на услуги транспорта транспортный комплекс работал устойчиво, в полной мере обеспечивая платежеспособный спрос населения и отраслей экономики в транспортных услугах.

2. В «Основных направлениях социально-экономической политики Правительства Российской Федерации на долгосрочную перспективу» развитие транспортной инфраструктуры рассматривается как один из государственных приоритетов. Вопросы разработки и реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)», развития международных транспортных коридоров, в том числе обеспечивающих евроазиатские транспортно-экономические связи, выработки государственной судоходной политики, развития гражданской авиации стали в 2001 году предметом рассмотрения на заседаниях Правительства Российской Федерации. Был принят также ряд решений, обеспечивших интеграцию управления транспортным комплексом. Все это создает предпосылки для формирования единой транспортной системы, в которой перевозки грузов и пассажиров будут оптимальным образом распределены между различными видами транспорта, а каждый из них сможет, взаимодействуя с другими, максимально реализовать свои преимущества.

3. За истекший период значительное внимание органов государственного управления на транспорте было уделено проблеме повышения безопасности и снижения отрицательного влияния различных видов внутреннего транспорта на окружающую среду. Аварийность в населенных пунктах и на дорогах России является одной из серьезнейших социально-экономических проблем. Ежегодно в стране происходит около 160 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает или получает ранения более 200 тысяч человек. Дорожно-транспортная аварийность наносит экономике России ущерб, который, по оценкам экспертов составляет около 4–5% от валового национального продукта.

Основой организации работы по повышению уровня безопасности дорожного движения в Российской Федерации является реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России». Министерство транспорта Российской Федерации организует ее выполнение в качестве государственного заказчика.

В рамках данной Программы в 2001 году издавалась учебная и методическая литература по вопросам безопасности дорожного движения, подготовлены телевизионные сюжеты по пропаганде безопасного поведения на улицах и дорогах. Продолжалось развитие системы обнаружения ДТП и вызова помощи пострадавшим на федеральных автомобильных дорогах с использованием радиосвязи в СВ-диапазоне. В 2000-2001 годах проводилась работа по вводу данной системы на автомобильных дорогах Санкт-Петербург — Вологда, Санкт-Петербург — Псков, Москва — Волгоград — Астрахань. Система позволит сохранить сотни человеческих жизней за счет сокращения времени прибытия на место происшествия бригад скорой помощи, спасателей и сотрудников Государственной Инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД). Другое направление совершенствования нормативно-технической базы — повышение активной и пассивной безопасности транспортных средств и совершенствование их конструкции.

В 2000 году проводилась работа по внедрению разработанных Минтрансом России и утвержденных Госстандартом России ГОСТов, регламентирующих обязательное применение световозвращающих материалов для выделения габаритов и обеспечения видимости автобусов и грузовых транспортных средств в темное время суток, что позволит повысить безопасность дорожного движения на неосвещенных дорогах за счет снижения количества попутных столкновений и наездов на стоящие транспортные средства.

По оценкам экспертов, поэтапное развитие системы обеспечения безопасности дорожного движения путем реализации программно-целевого подхода при обеспечении стабильного финансирования позволит добиться к 2003 году существенного снижения уровня аварийности в городах и на дорогах России и сократить число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 15-20% к уровню 1996 года, а к 2010 году — на 25%.

В масштабах России доля транспорта в суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу от всех источников достигает 45%, в выбросах «климатических» газов — порядка 10%, в массе промышленных отходов — 2%, в сбросах вредных веществ со сточными водами — около 3%, в потреблении озоноразрушающих веществ — не более

5%. Доля транспорта в шумовом воздействии на население составляет 85–95% на различных территориях.

В рамках Программы управления охраной окружающей среды в транспортном комплексе Российской Федерации разрабатывается нормативная методическая база экологической деятельности, разработан и утвержден План мероприятий на 1999–2001 годы по реализации Российской Федерацией решений Венской Конференции ЕЭК ООН 1997 года по транспорту и окружающей среде, где определены основные направления охраны окружающей среды на транспорте России. Этим Планом в соответствии с распоряжением Правительства РФ определено участие Министерства транспорта в разработке проектов нормативных правовых актов Правительства по пересмотру действующих и установлению новых экологических нормативов.

4. В целях улучшения использования имеющихся транспортных средств применяется гибкая технология перевозок, изменяющаяся в зависимости от объемов и условий перевозок, расширяется транспортно-экспедиционная деятельность и координация работы видов транспорта, улучшается содержание транспортной техники, и повышается квалификация обслуживающего ее персонала.

Содействуют улучшению использования имеющихся транспортных средств осуществляемые государством разработка ежегодных прогнозов спроса на перевозки пассажиров и грузов, а также укрепление финансовой дисциплины, регулирование и совершенствование тарифов на перевозки и другие аналогичные меры обслуживающего характера, в том числе меры, предусмотренные принятой в июне 1998 г. Комплексной программой развития инфраструктуры товарных рынков Российской Федерации на 1998 – 2005 гг.

5. Меры по содействию рациональному использованию топлива на транспорте заключаются, в основном, в государственной поддержке обновления технических средств транспорта, особенно самолетов, автобусов и грузовых автомобилей, ускоренного списания техники, выработавшей нормативный ресурс, и замены ее более прогрессивными типами.

Важное значение придается также улучшению состояния дорожной сети и ликвидации имеющихся на ней узких мест.

II. Экономические, технические и эксплуатационные аспекты.

6. Основные технические изменения в существующей инфраструктуре транспорта России связаны с проводимыми в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» мероприятиями по реконструкции железных дорог, реконструкции, ремонту и новому строительству автомобильных дорог, развитием существующих и строительством новых перегрузочных мощностей в морских портах, реконструкцией аэропортов и модернизацией системы управления воздушным движением, обновлением оборудования судопропускных сооружений на внутренних водных путях. Все это улучшило состояние и повысило технический уровень инфраструктурных объектов. ФЦП «Модернизация транспортной системы России» позволяет осуществить более системный и комплексный подход к развитию и

совершенствованию транспортной инфраструктуры на территории России. В первую очередь это проявляется в последовательной реализации концепции и основных направлениях развития международных транспортных коридоров на территории России. Позитивные результаты были достигнуты в 2001 г. в базовых международных коридорах – «ТРАНССИБ» и «СЕВЕР-ЮГ». Создаются условия для развития коридора «Южные ворота» в Северной Осетии, коридора «Северо-Восточные провинции Китая – российские порты Приморья – страны АТР». Вместе с тем более актуальной стала задача формирования национальной системы российских транспортных коридоров в увязке с новыми приоритетами размещения производительных сил, а также нетранспортной инфраструктуры - энергетики и связи.

В соответствии с подпрограммой «Реформирование пассажирского транспорта общего пользования» ФЦП «Модернизация транспортной системы России» в городах продолжено осуществление мер по увеличению пропускной способности отдельных участков уличной сети и ограничивающих движение перекрестков.

7. Для повышения экономической эффективности и производительности транспортных операций осуществлялись обновление их парков, замена эксплуатируемой техники новыми более совершенными ее типами и улучшение ее технического содержания. Существенный вклад в решение указанных задач внесли и меры по улучшению существующей инфраструктуры. Этому способствовали также институциональные, структурные и социальные преобразования на транспорте.

8. В области обслуживания пассажиров и клиентуры осуществляется расширение перечня предоставляемых им услуг и сферы действия транспортной экспедиции. Развернуты работы по строительству и развитию терминалов. Создаются общетранспортные и на видах транспорта информационные системы, использующие прогрессивные программно-вычислительные средства и средства связи. Прошла практическую отработку единая региональная система бронирования и продажи билетов на все виды внегородского пассажирского транспорта. Планируется поэтапное тиражирование ее на другие регионы Российской Федерации и страны СНГ. Основные трудности в работе этих видов транспорта связаны с недостатком необходимого подвижного состава, а также с убыточностью перевозок в этих видах сообщений.

9. Помехи движению транспорта, связанные с недостаточной пропускной способностью транспортных коммуникаций, характерны, главным образом, для автомобильных дорог, особенно для их участков на подходах к крупным городам и для пересечений в одном уровне, а также для уличной дорожной сети городов. Для их устранения осуществляются меры по ликвидации имеющихся «узких мест» путем дорожного строительства и реконструкции, а в городах и путем возможного изменения организации движения.

11. Научно-исследовательская деятельность на транспорте направлена в значительной мере на решение тех задач, которые связаны с институциональными и структурными преобразованиями в транспортном секторе. В 2001 г. была закончена разработка Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России». Среди других фундаментальных проблем транспортного комплекса, являющихся объектом научных исследований в настоящее время выступают:

- определение оптимальных форм собственности в различных видах и структурах транспорта и транспортной инфраструктуре и степени участия транспорта в хозяйственной деятельности страны;

- выработка правовой, экономической, организационной и других форм взаимосвязи транспорта и государства.

- формирование инфраструктуры единой Российской транспортной системы. Значительное внимание уделяется вопросам безопасности движения, полетов и судоходства, снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

III. Аспекты инфраструктуры.

12. Планирование развития и реализация основных проектов развития и улучшения транспортной инфраструктуры осуществляются в настоящее время в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России». Программа разработана на период 2002-2010 гг., состоит из 11 функциональных подпрограмм:

- «Международные транспортные коридоры»,
- «Железнодорожный транспорт»,
- «Автомобильные дороги»,
- «Гражданская авиация»,
- «Единая система организации воздушного движения»,
- «Морской транспорт»,
- «Внутренний водный транспорт»,
- «Внутренние водные пути»,
- «Реформирование общественного пассажирского транспорта»,
- «Безопасность дорожного движения»,
- «Информатизация».

13. Определение очередных задач и обоснование проектных решений по развитию транспортной инфраструктуры производится в последние годы по методологии, принятой в странах с рыночной экономикой и использующей в качестве критериев для выбора решений показатели общественной, бюджетной и коммерческой эффективности. Реализация Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» предусматривается в два этапа. На первом этапе – до 2005 г. – развитие транспортной системы будет ориентировано на лучшее использование имеющихся мощностей и устранение «узких мест», на втором этапе должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на значительное повышение уровня эффективности и качества транспортного обслуживания.

14. С переходом к рыночным отношениям осуществляется курс на сокращение участия государства в развитии инфраструктуры транспорта и на реализацию инвестиционных проектов в этой области за счет собственных средств транспортных предприятий и привлекаемых ими средств. Государственные инвестиции носят избирательный характер и направляются, в первую очередь, на решение приоритетных общегосударственных проблем, на поддержку важнейших секторов транспортной деятельности и обеспечение

безопасной работы транспорта. Их доля в общем объеме инвестиций в транспортную отрасль постоянно сокращается.

Финансирование программных мероприятий «ФЦП Модернизация транспортной системы России» осуществляется в основном за счет собственных средств предприятий транспорта, использования ими кредитов государственных и коммерческих банков, эмиссии ценных бумаг и привлечения иностранных инвестиций, а также средств бюджетов субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и федерального бюджета.

Общий объем необходимых расходов на реализацию программных мероприятий составит 4,5 трлн. руб. в ценах 2001 г. Наибольших расходов потребует реализация подпрограмм «Автомобильные дороги» и «Железнодорожный транспорт». В составе средств из внебюджетных источников собственные средства предприятий составляют 86,7%.

Количественные показатели представлены ниже.

а) Среднегодовая численность работников предприятий и организаций отдельных видов транспорта (тыс. чел.)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Транспорт – всего	4104,6	3950,3	3862,4	3486,0	3494,7	3534,5
В том числе						
Железнодорожный	1487,8	1449,1	1369,1	1206,5	1186,2	1229,0
Автомобильный	1669,5	1501,0	1490,6	1210,2	1236,0	1208,6
Трамвайный	77,7	84,3	90,3	93,5	91,6	91,2
Троллейбусный	83,6	91,6	95,7	97,1	95,7	94,6
Метрополитенный	44,5	46,3	47,4	48,5	48,6	47,5
Магистральный трубопроводный	116,6	123,5	130,9	138,5	145,2	149,6
Морской	117,1	99,7	79,8	77,0	76,9	71,0
Внутренний водный	119,2	108,1	97,0	98,3	94,6	94,0
Воздушный	225,0	229,1	217,1	213,9	203,6	195,1

б) Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования по отдельным видам транспорта (в фактически действовавших ценах, млн. руб.; до 1998 г. – в млрд. руб.)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Транспорт - всего	35368	50703	62317	57460	124336	250861
В том числе:						
Железнодорожный	7022	9721	11389	10873	30696	69087
Автомобильный	1611	2387	3244	3227	3366	5692
Шоссейное хозяйство	11387	16082	20563	25483	43657	72643
Трамвайный	214	240	255	189	355	571
Троллейбусный	195	210	167	170	783	1044
Метрополитенный	3093	4135	3591	2555	2098	4394
Магистральный трубопроводный	8507	13551	18462	10543	31313	80626
Морской	885	910	1031	995	5755	6234
Внутренний водный	441	434	576	672	746	1222
Воздушный	1589	2476	2304	2002	3413	6078

с) Перевозки пассажиров

В 2001 г. общий объем перевозок пассажиров и пассажирооборот несколько снизились по сравнению с предыдущим годом. Определенное уменьшение связано с ростом числа автомобилей в личном пользовании. Пригородные автобусы и личные легковые автомобили приняли на себя часть пассажиропотока с пригородных электропоездов. Характерной тенденцией стал рост объемов авиаперевозок, причем впервые за последние годы зафиксировано увеличение пассажиропотока на внутренних линиях.

Перевозки пассажиров на транспорте Российской Федерации

	Перевезено, млн. чел.		2001г. в % к 2000г.	Пассажирооборот, млн. пасс-км		2001г. в % к 2000г.
	2000г.	2001г.		2000г.	2001г.	
Железнодорожный	1418,8	1305,9	92,0	167054,0	158400,0	94,8
Трамвайный ¹⁾	6939,6	7089,3	102,2	23594,5	24103,6	102,2
Метрополитенный ¹⁾	4186,3	4197,9	100,3	46886,1	47016,6	100,3
Троллейбусный ¹⁾	8486,4	8469,6	99,8	27156,5	27102,6	99,8
Автомобильный ^{1,2)}	23129,4	22632,8	97,9	217625,2	217099,4	99,8
Морской ^{1,3)}	1,1	0,7	58,7	61,9	56,4	91,1
Внутренний водный ^{1,4)}	27,7	27,8	100,3	952,8	955,8	100,3
Авиационный ^{1,5)}	23,3	26,7	114,3	53972,4	60702,7	112,5
Всего	44212,6	43750,7	99,0	537303,4	535437,1	99,7

¹⁾ Оценка

²⁾ Все автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели

³⁾ Все виды сообщения, все организации подотрасли «Морской транспорт» и других отраслей экономики

⁴⁾ Все виды сообщения, все организации подотрасли «Внутренний водный транспорт» и других отраслей экономики

⁵⁾ Транспортная авиация

d) Перевозки грузов

Общие показатели грузовой работы на транспорте увеличились соразмерно росту валового внутреннего продукта и промышленного производства.

Наибольший рост (с учетом абсолютных объемов) наблюдался на грузовом автомобильном транспорте, а относительные темпы роста наиболее высокие на речном транспорте, где существенно возросли внешнеторговые перевозки. На морском транспорте сохраняется тенденция уменьшения объема грузовых перевозок, что связано как с сокращением тоннажа под российской регистрацией, так и расширением практики предоставления судов в тайм-чартер, при которой выполненная грузовая работа не учитывается в статистической отчетности судовладельца.

Перевозки грузов на транспорте Российской Федерации

	Перевезено грузов, млн. тонн		2001г. в % к 2000г.	Грузооборот, млн. ткм		2001г. в % к 2000г.
	2000г.	2001г.		2000г.	2001г.	
Железнодорожный общего пользования ¹⁾	1046,8	1057,1	101,0	1373178,0	1440900,0	104,9
Железнодорожный промышленный ¹⁾	3184,3	3229,3	101,4	24863,0	26080,3	104,9
Автомобильный ^{1,2)}	5702,4	5962,3	104,6	138635,1	137847,1	99,4
Морской ^{1,3)}	35,4	32,2	91,1	122155,1	111277,8	91,1
Внутренний водный ^{1,4)}	116,8	123,5	105,7	70987,9	81708,0	115,1
Авиационный ^{1,5)}	0,9	0,9	100,5	2707,3	2659,9	98,2
Трубопроводный	828,9	853,4	102,9	1916492,2	1961479,4	102,3
Всего	10915,5	11258,7	103,1	3649018,6	3761952,5	103,1

¹⁾ Оценка

²⁾ Все автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели

³⁾ Все виды сообщения, все организации подотрасли «Морской транспорт» и других отраслей экономики

⁴⁾ Все виды сообщения, все организации подотрасли «Внутренний водный транспорт» и других отраслей экономики

⁵⁾ Транспортная авиация

e) Протяженность путей сообщения (на конец года), тыс. км

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Железнодорожные пути общего пользования	87,7	97,1	86,7	86,2	86,0	86,1	86,1
Железнодорожные пути необщего пользования ²⁾	64,2	61,1	61,1	61,5	61,5	53,3	53,0
Автомобильные дороги – всего	933,4	924,5	927,0	915,5	906,0	900,4	922,0
в том числе:							
общего пользования	531,4	558,5	569,0	573,5	579,0	584,4	579,0
из них:							
- федеральные	44,2	45,4	45,9	46,2	46,4	46,3	46,4
- территориальные	487,2	513,1	523,1	527,3	532,6	538,1	532,6
Ведомственные	402,0	366,0	358,0	342,0	327,0	316,0	343,0

Трамвайные пути	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,2
Троллейбусные линии	4,6	4,6	4,7	4,7	4,7	4,8	5,0
Метрополитенные пути, км	389,0	392,0	398,0	398,0	402,0	405,0	406,0
Внутренние водные судоходные пути ¹⁾	84,0	75,0	84,0	89,0	85,0	85,0	101,7
в том числе:							
с гарантированными глубинами	34,0	41,0	40,0	39,0	42,0	42,0	42,4
пути со знаками судоходности	78,0	71,0	71,0	75,0	71,0	73,0	72,2
Из них:							
- с освещаемыми и светоотражающими знаками	33,0	24,0	23,0	24,0	22,0	27,0	21,2

¹⁾ Протяженность обслуживаемых внутренних водных путей

²⁾ Предприятия промышленного железнодорожного транспорта отчитываются один раз в два года

f) Наличие транспортных средств (на конец года, шт.)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Наличие рабочего парка вагонов железнодорожного транспорта общего пользования, тыс. шт. ^{a)}							
- грузовых (в среднем в сутки)	368	318	315	385	427	464	
- пассажирских (на конец года)	29,6	25,7	23,2	20,6	20,0	20,7	
Средняя масса (вес) железнодорожного поезда, т							
- брутто (сумма веса грузов и веса вагонов)	3119	3170	3210	3295	3345	3380	
- нетто (вес грузов в поезде)	1761	1787	1817	1890	1954	1975	
Промышленный железнодорожный транспорт ¹⁾							
Локомотивы	15963	15047	15047	13149	13149	12973	13060
Вагоны	215667	200453	200453	182845	182845	178672	180750
Городской электрический транспорт							
Трамвайные вагоны	13263	13013	12731	12392	12262	12345	11733
Троллейбусы	13161	12752	12500	12257	12185	12894	12035
Вагоны метрополитена	5745	5785	5801	5781	5764	5757	5772

Автомобильный транспорт (тыс. шт.)							
Грузовые автомобили, всего	3078	3041	3103	3108	3196	3232	3270
В том числе							
- предприятий всех отраслей экономики	2280	2043	2005	1914	1786	1684	1590
Из них:							
- предприятий подотрасли	361	280	213	177	152	130	130
Автобусы – всего	513	491	491	507	505	520	530
В том числе:							
- предприятий всех отраслей экономики	417	374	363	336	339	345	350
Из них:							
- предприятий подотрасли	128	124	123	117	112	109	103
В том числе городских	57	57	58	58	58	54	54
Таксомоторы	14	12	9	7	6	7	7
Наличие легковых автомобилей в собственности граждан (на конец года), тыс. шт.	13688,5	15047,2	16591,2	17761,3	18543,4	19097,4	
Морские суда²⁾							
Число судов- всего, шт.	5509	5205	4915	4547	3985	3908	3895
В том числе:							
- суда морских парокходств	574	464	362	293	247	233	227
- дедвейт, тыс. т	7590	6360	4843	3862	3277	3132	3065
Суда других отраслей экономики, осуществляющих коммерческую деятельность	381	350	429	602	583	578	569
дедвейт, тыс. т	892	904	838	940	1113	1026	1010
Речные суда³⁾							
Число судов, всего	40700	38500	36000	34000	32800	31900	31000
В том числе:							
речные суда парокходств и портов, тыс.т	13303	12903	11189	11536	10277	9995	9600
Грузоподъемность, тыс.т	13740	14060	12579	12099	11042	10575	10100
Суда других отраслей экономики, осуществляющих	3170	3053	2743	2533	2742	3044	3350

коммерческую деятельность							
Грузоподъемность, тыс.т	396,4	336,4	329,0	339,4	375,5	462,4	508,6
Гражданские воздушные суда⁴⁾							
Число судов – всего, тыс.шт.	8,0	8,2	7,7	7,4	7,3	6,5	6,0
В том числе:							
- авиакомпаний – регулярных перевозчиков	6,8	6,3	5,6	5,0	4,3	4,0	3,8

^{a)} с 1998 г. изменена методология учета рабочего парка грузовых вагонов (отменен технологический резерв вагонов)

¹⁾ предприятия промышленного железнодорожного транспорта отчитываются один раз в два года

²⁾ по данным Главного управления Российского морского регистра

³⁾ по данным Российского речного регистра

⁴⁾ по данным Государственного реестра гражданских воздушных судов