

# Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

## I. Общие положения

Автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт<sup>1</sup> являются важной частью транспортной системы Российской Федерации, эффективное функционирование которой создает необходимые условия для модернизации и инновационного развития национальной экономики, для обеспечения удовлетворения транспортных потребностей населения, а также для интеграции России в мировую экономическую систему. Автомобильный транспорт определяет также возможности государства по созданию условий для выравнивания социально-экономического развития регионов и обеспечения связанности территории государства.

Задача модернизации российской экономики, предусматривает переход от экспортно-сырьевой к инновационной социально-ориентированной модели развития, формирование условий для интеграции Российской Федерации в мировое хозяйство, переход к полномасштабной реализации программ импортозамещения в экономике страны. В этих условиях повышение требований к качеству транспортных услуг и обеспечению безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы является современным вызовом, стоящим перед автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и требующим четкого определения приоритетов, целей и задач развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта, как подотрасли транспортного комплекса страны.

Ответом на данный вызов может служить разработка стратегического документа развития данной подотрасли.

Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Стратегия), разработка которой предусмотрена Транспортной стратегией Российской

---

<sup>1</sup> Автомобильный транспорт в настоящей Стратегии рассматривается как:

- совокупность хозяйствующих субъектов различных форм собственности, осуществляющих автотранспортную деятельность (в т.ч. - на коммерческой основе) на территории Российской Федерации и в рамках осуществления международных автомобильных перевозок с находящейся в их собственности производственно-технической базой, подвижным составом и привлекаемым персоналом;
- совокупность всех автотранспортных средств (включая личный автотранспорт), участвующих в дорожном движении на территории Российской Федерации.

Городской наземный электрический транспорт в настоящей Стратегии рассматривается как совокупность хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки в городах наземным электрическим транспортом (трамвай, троллейбусы) с находящимся в их собственности подвижным составом, путевым и энерго-сетевым хозяйством, производственно-технической базой, а также привлекаемым персоналом.

Федерации на период до 2030 года, является отраслевым документом стратегического планирования Российской Федерации. Стратегия определяет основные направления развития подотрасли автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, механизмы и способы достижения поставленных целей, а также меры и мероприятия, обеспечивающие реализацию основных направлений.

При разработке Стратегии учтены положения основополагающих документов, представленных в приложении 1.

При разработке Стратегии отдельно выделена важная системная роль городского наземного электрического транспорта, значение которого в условиях развития урбанизации и ужесточения экологических требований постоянно возрастает.

При формировании приоритетных направлений развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации в Стратегии учтен зарубежный опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и устойчивого развития городского наземного транспорта.

Стратегия разработана в целях формирования единого системного подхода государства к развитию подотрасли автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации. Реализация Стратегии позволит заложить основы комплексного развития этих видов транспорта, обеспечивающего качественное и безопасное удовлетворение потребностей населения и экономики в рамках функционирования единой транспортной системы страны. Стратегия может служить основой для разработки государственных программ, документов территориального планирования, через формулирование приоритетов, определение задач, установление последовательности мероприятий, сроков их реализации. Субъекты Российской Федерации и муниципальные образования могут использовать положения Стратегии для разработки своей транспортной политики.

## II. Роль и место автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации в развитии экономики государства и удовлетворении транспортных потребностей общества

### 1. Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является важнейшей составной частью транспортной системы Российской Федерации. Автомобильный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны, обеспечивая удовлетворение транспортных потребностей населения и экономики, создавая необходимые коммуникационные условия для обеспечения ее территориальной целостности и единства экономического пространства. Автомобильный транспорт имеет большое значение для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности страны. Он создает также необходимые коммуникационные условия для использования выгодного географического положения России, обеспечивая внешнеэкономические связи и возможность интеграции страны в мировую экономическую систему.

На долю автомобильного транспорта приходится более 60% общего объема перевозок пассажиров (без учета личного автотранспорта) и около 49% общего объема перевозок грузов. Автомобильный транспорт является основным видом транспорта при обеспечении подвижности населения с трудовыми, бытовыми и культурными целями.

В то же время, несмотря на то, что уровень урбанизации в России соответствует мировому, подвижность (мобильность) населения на автомобильном транспорте (среднее количество передвижений, приходящееся на одного жителя в год) в России пока меньше, чем в развитых странах. Недостаточная транспортная подвижность населения является одним из основных препятствий на пути снижения напряженности на региональных рынках труда.

Автобусный транспорт выполняет важную социальную роль, обеспечивая подвижность наиболее экономически незащищённых слоёв населения, перевозя пассажиров, имеющих право на льготный проезд, в городском и пригородном сообщении составляют лица. Автобусный транспорт обеспечивает регулярными городскими перевозками почти 1,6 тыс. городов и посёлков городского типа, или 68% от их общего числа. Им обслуживается в пригородном и междугородном сообщении около 89 тыс. сельских населённых пунктов, что составляет 55% от их общего количества.

Количество легковых автомобилей, находящихся в личной собственности россиян, достигло значения 305 единиц в расчёте на 1000 жителей, т.е., в среднем, в каждой российской семье имеется собственный легковой автомобиль. В крупных

городах на личный автотранспорт приходится порядка 20% общего объема перевозок пассажиров.

Являясь транспортом, осуществляющим перевозки, как правило, на относительно небольших расстояниях, автотранспорт обеспечивает до 5% грузооборота всех видов транспорта, а также 21% пассажирооборота транспорта общего пользования.

Преобладающая часть российских автомобильных перевозчиков относится к субъектам малого и среднего предпринимательства.

Важнейшее значение автомобильный транспорт имеет в транспортном обеспечении внешнеторговой деятельности России. Автомобильные грузоперевозки осуществляются в сообщении более чем с 45-ю странами. На долю российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов приходится 46 % грузов. Суммарная емкость российского сектора международного рынка автотранспортных услуг составляет порядка 1,2 млрд. долларов.

Сегодня на рынке международных автотранспортных услуг задействовано около 7 тысяч российских транспортных компаний с общим парком порядка 70 тысяч автомобилей. Из них на постоянной основе выполняют международные перевозки грузов не менее 4,5 тысяч организаций с общим парком 50 тысяч автомобилей.

Ежегодно в международном автобусном сообщении между Россией и зарубежными странами перевозится около 10 млн. пассажиров. При этом обеспечивается паритет по привлечению к этим перевозкам российского и иностранного транспорта. На долю нерегулярных пассажирских перевозок, преимущественно туристических, приходится около 70% от общих выполняемых объемов перевозок. Функционирует около 600 регулярных автобусных маршрутов в сообщении с 21 страной. Наряду со странами СНГ, большое число маршрутов действует с Германией, странами Балтии, Финляндией, Китаем.

Автомобильный транспорт является заметным потребителем трудовых ресурсов. Только в крупных и средних автопредприятиях, обеспечивающих грузовые и регулярные автобусные перевозки, занято (без внешних совместителей) 372 тыс. человек, порядка 50 тыс. человек занято на таксомоторных перевозках. В малом и среднем предпринимательстве на автомобильном транспорте занято (без внешних совместителей) около 550 тыс. человек.

Автомобильный транспорт является крупным потребителем материальных ресурсов. Он является основным потребителем продукции отечественной автомобильной промышленности, доля которой в ВВП оценивается на уровне 1-2%. Автомобильный транспорт потребляет ежегодно до 65 млн. т. жидкого автомобильного топлива на сумму, оцениваемую порядка 2,5 трлн. руб.

Современное состояние автомобильного транспорта в России характеризуется достаточно высокими темпами роста автомобилизации. На 01.01.2018 г. общее

количество автотранспортных средств составило 59,7 млн. шт., в т.ч. 46,9 млн. шт. легковых автомобилей, 6,4 млн. грузовых автомобилей и 895 тыс. автобусов.

Среди основных преимуществ автомобильного транспорта, позволяющих ему успешно конкурировать с другими видами транспорта, необходимо отметить следующие:

- широкая номенклатура, высокий уровень географической и технологической доступности автотранспортных услуг;
- широкая сфера применения по диапазону расстояний доставки пассажиров и грузов, по видам перевозимого груза, партионности доставки груза;
- большое разнообразие используемых автотранспортных средств, позволяющее обеспечить удовлетворение практически всех потребностей рынков транспортных услуг;
- возможность доставки пассажиров и грузов «от двери до двери» без дополнительных пересадок или перегрузок в пути следования;
- возможность обеспечения достаточно высоких скоростей доставки пассажиров и грузов;
- возможности оперативного изменения маршрутов и графиков движения;
- безальтернативное применение для транспортного обслуживания предприятий, не имеющих других подъездных путей, кроме автомобильных дорог;
- более гибкое ценообразование по сравнению с другими видами транспорта.

К основным недостаткам автомобильного транспорта по сравнению с другими видами транспорта относятся:

- более низкие возможности государственного регулирования и контроля в связи с большим количеством и территориальной рассредоточенностью субъектов автотранспортной деятельности и транспортных средств;
- относительно более низкая производительность единицы подвижного состава;
- высокая потребность в персонале (на автотранспорте занято 36 процентов от всех работающих на транспорте);
- более низкий уровень транспортной и экологической безопасности, более высокое удельное топливопотребление (на тонну перевезенного груза, на пассажира).

Интенсивный рост числа легковых автомобилей на улицах городов приводит к целому ряду негативных последствий – к росту числа заторов на дорогах и перегрузке городских улично-дорожных сетей, возрастанию в связи с этим времени доставки грузов и пассажиров, увеличению выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта, снижению уровня безопасности дорожного движения, росту суммарного топливопотребления и выбросов климатических газов.

## 2. Городской наземный электрический транспорт

Городской наземный электрический транспорт играет достаточно важную роль в обеспечении транспортных потребностей населения городов.

Среди основных преимуществ транспорта на электрической тяге необходимо отметить следующие:

- нулевой уровень загрязнения воздуха в зоне следования и посадки;
- пониженный уровень шума и вибрации;
- комфортная для пассажиров динамика разгона и торможения;
- низкая себестоимость перевозок при обслуживании больших пассажиропотоков.

Трамвайный и легкий рельсовый транспорт обладает дополнительными преимуществами:

- повышенная надежность, скорость и безопасность перевозок (на обособленном полотне);
- в 2-4 раза более высокая провозная способность, высокая производительность труда водителей;
- повышенная плавность хода;
- отсутствие загрязнения окружающей среды продуктами износа автомобильных шин.

Работая более, чем в 110 городах (в основном, в административных центрах субъектов Российской Федерации) городской наземный электрический транспорт обеспечивает 15% общего объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования, в том числе, приблизительно, 30% объёмов перевозок в городском сообщении.

В предприятиях городского наземного электрического транспорта в 2016 году эксплуатировалось 7,8 тыс. трамвайных вагонов и 9,7 тыс. троллейбусов. Несмотря на имеющиеся преимущества наземного городского наземного электрического транспорта численность его парка стабильно снижается. По отношению к 2010 году количество вагонов трамвая и троллейбусов в 2016 году снизилось на 11 процентов.

### III. Основные проблемы развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации и обуславливающие их причины

Функционирование автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в последние годы сталкивается с рядом серьезных проблем правового, организационного и технического характера, которые в итоге приводят к:

- недостаточной эффективности и качеству оказываемых транспортных услуг;
- росту перегруженности дорожных и улично-дорожных сетей и, как

следствие, к снижению скоростей доставки пассажиров и грузов;

- высокому уровню аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП);
- существенному негативному воздействию автотранспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения;
- снижению конкурентоспособности российских автомобильных перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг и снижению транзитного потенциала страны.

## 1. Проблемы в сфере управления автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

В период осуществления в начале 90-х годов прошлого века программы экономических реформ доминирующее положение в сфере автотранспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности на автомобильном транспорте в настоящее время выполняется более 95% перевозок грузов и свыше 20% перевозок пассажиров.

Трансформация структуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, как объекта управления, сопровождалась передачей большинства функций управления им с федерального на региональный и местный уровни (зачастую, без должной передачи необходимых полномочий, ответственности, компетенций и финансовых ресурсов).

В итоге, в сложившейся системе управления автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, возникало видимое противоречие между резким усложнением объекта управления (практически полная приватизация организаций автомобильного транспорта; разукрупнение предприятий и увеличение их числа), с одной стороны, и недостаточной ролью государства в регулировании функционирования и развития данной подотрасли, недостаточной эффективностью механизмов государственного регулирования, контроля и надзора в данной сфере, с другой стороны. Попытки устранить данное противоречие на основе использования механизмов саморегулирования оказались неэффективными.

В области регулярных перевозок пассажиров ликвидация системы планирования маршрутных сетей в городах, самостоятельная и нескоординированная организация маршрутов частными перевозчиками со значительным дублированием маршрутов привела к потере экономических преимуществ транспортных средств большой вместимости (прежде всего – электротранспорта), проявляющихся при высокой концентрации пассажиропотока на конкретном маршруте. Политика «дерегулирования» маршрутных сетей стала основной причиной падения эффективности и уровня технического состояния транспорта большой вместимости.

С другой стороны, рост доходов домохозяйств, при стагнации или снижении качества услуг транспорта общего пользования, стали причиной повышения использования населением личного автотранспорта, что вызвало хронические транспортные заторы, снижение скорости транспорта общего пользования, дальнейшее снижение пассажиропотока и, соответственно, доходов предприятий транспорта общего пользования. Итогом этого процесса стала экономически неэффективная деятельность транспорта общего пользования во многих муниципальных образованиях, что привело в ряде случаев к закрытию предприятий транспорта общего пользования, в первую очередь - электрического.

При этом, в ряде случаев, политика муниципальных властей направленная на решение проблемы перегруженности улично-дорожной сети, привела к ликвидации маршрутов городского наземного электрического транспорта.

Децентрализация управления автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, отмена лицензирования большинства видов автотранспортной деятельности и ослабление транспортного контроля в начале 2000-х годов создали объективные условия для практически стихийного развития и функционирования рынка автотранспортных услуг, невозможности создания на нем равных и справедливых условий конкуренции, что способствовало снижению качества и безопасности автотранспортных услуг.

Все это в полной мере относится и к рынку перевозок легковыми такси, который в большинстве городов страны оказался полностью дерегулированным.

Одновременно низкое качество услуг коммерческих автомобильных перевозчиков стимулировало значительное увеличение численности автомобильного парка предприятий и организаций различных секторов экономики и роста объемов перевозок (в первую очередь, грузов), осуществляемых для собственных нужд (по некоторым оценкам – до 70% от общего объема перевозок).

Основными причинами, обуславливающими негативную ситуацию с управлением транспортом общего пользования, являются следующие:

1) отсутствие на всех уровнях государственного и муниципального управления восприятия городского транспорта как системы жизнеобеспечения наряду с аналогичными системами (электро-, водоснабжением, улично-дорожной сетью и т.п.), которые должны гарантировать единое, равное качество сетевого сервиса при социально приемлемом уровне расходов для граждан;

2) распространённое восприятие городских и пригородных пассажирских перевозок как «бизнеса, зарабатывающего на пассажирах», непонимание роли транспорта как связующего звена экономики, без которого затруднена трудовая деятельность и экономический обмен;

3) отсутствие установленного перечня прав, обязанностей и ответственности администраций муниципальных образований и субъектов Российской Федерации в

области организации транспортного обслуживания населения;

4) отсутствие стандартов (целевых нормативов) качества услуг транспорта общего пользования и систем мониторинга их выполнения;

5) отсутствие механизмов персональной ответственности должных лиц субъектов Российской Федерации и муниципальных образований за несоблюдение стандартов качества услуг и невыполнение полномочий области организации транспортного обслуживания населения;

6) практика решения сугубо социальных задач (уменьшение транспортных расходов наименее обеспеченных слоёв населения) за счет перевозчиков путем регулирования транспортных тарифов для населения без надлежащей компенсации расходов перевозчиков на выполнение этой социальной функции;

7) недостаточная распространённость и плохая проработанность контрактных отношений органов власти, являющихся заказчиками на регулярные пассажирские перевозки, с перевозчиками, в результате чего размывается ответственность за работу транспортной системы в целом по параметрам интервалов движения, пешеходной доступности остановочных пунктов, доступности транспорта в раннее утреннее и позднее вечернее время.

## 2. Проблемы в сфере правового регулирования деятельности автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в своей основе имеет ряд проблем:

1) отсутствие в системе нормативного правового регулирования механизмов применения стандартов и индикаторов, позволяющих устанавливать и регулировать уровень качества услуг при управлении пассажирским транспортом;

2) отсутствие урегулирования по различным направлениям деятельности автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (нелегальные перевозки, деятельность автовокзалов и автостанций, требования к профессиональным водителям, техническое содержание транспортных средств и пр.);

3) недостаточная правовая урегулированность деятельности сайтов-агрегаторов транспортных услуг;

4) отсутствие разграничения полномочий между муниципалитетами и региональными органами власти и механизма ответственности за обеспечение качества услуг транспорта общего пользования в Федеральном законе от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» не решает проблем интеграции транспорта общего пользования в пределах нескольких муниципальных образований;

5) разработка законодательства по отраслевому признаку (рассмотрение всех

видов перевозки по признаку вида транспорта) вместо подхода, ставящего во главу приоритет интересов потребителя на всём протяжении оказания транспортной услуги от конечного до начального пунктов пассажирской или грузовой корреспонденции, не решает проблем дезинтеграции транспортных систем территорий, несбалансированности планирования и финансирования отдельных элементов транспортных систем;

б) неурегулированность правоотношений, связанных с осуществлением перевозок пассажиров и грузов, а также с их обеспечением, приводит к разбалансированности рассматриваемого сектора экономики, возникновению несправедливой конкуренции, снижению качества и безопасности оказываемых транспортных услуг, негативным последствиям воздействия нерегулируемой автомобилизации на развитие экономики, общества и состояния окружающей среды.

Опыт законодательного регулирования автотранспортной деятельности и деятельности городского наземного электрического транспорта в странах ближнего и дальнего зарубежья показывает, что наиболее распространенным направлением в решении рассматриваемой проблемы является разработка и принятие комплексного, системообразующего законодательного акта, регламентирующего все основные вопросы, связанные с государственным регулированием деятельности в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (например, Транспортного Кодекса).

Важнейшим условием правильного решения данного вопроса является рассмотрение в качестве объекта правовой регламентации не услуг по перевозке, а деятельности, осуществляемой юридическими и физическими лицами в целях обеспечения процессов перевозки, а также и результатов такой деятельности, как применительно к коммерческим перевозкам, так и к перевозкам для собственных нужд.

Такое решение позволяет при создании системы государственного регулирования, во-первых, анализировать всю совокупность рисков для общества, государства, населения и бизнеса, связанных с деятельностью автомобильного и городского наземного электрического транспорта, а во-вторых – создать единый, четкий и понятный механизм допуска к осуществлению этой деятельности за счет комплексного рассмотрения всех возникающих проблем.

### 3. Проблемы в сфере экономического регулирования деятельности автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Эффективное функционирование и дальнейшее развитие автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта сдерживаются

действующими институтами и нормами экономического регулирования рынка автотранспортных услуг. Существующая тарифная, налоговая и амортизационная политика государства не всегда позволяют субъектам автотранспортной отрасли, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров по регулируемым тарифам, и организациям городского наземного электрического транспорта работать с прибылью. У большинства автотранспортных организаций и организаций городского наземного электрического транспорта отсутствуют собственные инвестиционные возможности для обновления основных средств, в первую очередь, подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта<sup>2</sup>.

Существующие механизмы налогообложения в совокупности с введением новых видов взимания платы за пользование инфраструктурой приводят к росту финансовой нагрузки на перевозчиков (в первую очередь – на перевозчиков грузов). С другой стороны, существует объективная необходимость включения (интернализации) в стоимость работы автотранспорта удельной стоимостной оценки всех «внешних» негативных эффектов, связанных с его функционированием (потери, связанные с задержками при перевозках, риски ДТП, выбросы вредных веществ и CO<sub>2</sub>, разрушение дорожных покрытий, заторы и др.).

Дальнейшего развития и совершенствования требуют методы и механизмы экономического управления мобильностью в городах и городских агломерациях (платность парковки, платность въезда на отдельные территории и платность на тех участках дорог, где движение осуществляется по наиболее загруженным участкам улично-дорожной сети, использование собранных средств в целях совершенствования работы пассажирского транспорта общего пользования и др.).

#### 4. Проблемы в сфере технического состояния подвижного состава

Одним из важных факторов, определяющих эффективность работы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, является техническое состояние его подвижного состава. Износ основных фондов автомобильного транспорта сейчас составляет до 60%. Технический уровень подвижного состава городского наземного электрического транспорта, эксплуатируемого в большинстве регионов Российской Федерации, в целом не соответствует уровню развитых стран мира, что не позволяет обеспечить эффективность его деятельности.

Около половины автобусов и легковых автомобилей и более 60% грузовых автомобилей находятся в эксплуатации свыше 10 лет. Удельный вес трамвайных

---

<sup>2</sup> В 2017 году убытки крупных и средних предприятий автобусного транспорта составили более 3 млрд. рублей, а городского наземного электрического – около 2,5 млрд. рублей.

вагонов, эксплуатирующийся сверх нормативного срока, составляет 75 процентов и троллейбусов - 55 процентов.

Значительный срок службы и высокий износ подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта приводят к росту себестоимости перевозок и снижению качества обслуживания пассажиров.

Наиболее тяжелая ситуация с износом подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта сложилась в Республике Крым и городе федерального значения Севастополь, в которых средний срок службы пассажирского автомобильного парка превышает 15 лет, а износ городского наземного электрического транспорта составляет около 80 процентов. Решение данной проблемы предусмотрено Программой некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта на территории Крымского федерального округа, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2014 г. № 2788-р.

#### 5. Проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и безопасности перевозок

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях по состоянию за 2017 год составило 19 тыс. человек. ДТП составляют до 15% от всех внешних причин смертности населения Российской Федерации. Социальный риск (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) за тот же период времени (2017 год) составил 13,0, что в 3,6 раза выше аналогичного показателя в экономически развитых странах с кратно более высоким уровнем автомобилизации.

Ежегодный социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий оценивается в пределах 12% общих доходов консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации. Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Низкий уровень безопасности перевозок и дорожного движения обусловлен целым рядом причин:

1) недостаточной эффективностью механизмов воздействия государства на ситуацию с аварийностью;

2) отсутствием рационального распределения предметов ведения по обеспечению безопасности дорожного движения между соответствующими федеральными органами исполнительной власти, субъектами Российской Федерации,

муниципальными образованиями, а также отсутствием эффективных механизмов координации соответствующих действий;

3) недостаточным воздействием государства и общества на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов транспортного поведения;

4) низким качеством дорожной (улично-дорожной) сети и несоответствием ее пропускной способности растущему спросу на перевозки;

5) снижением роли пассажирского транспорта общего пользования и ростом использования личного автотранспорта;

6) недооценкой организационной работы с водительским составом, недостаточной эффективностью системы их подготовки, повышения квалификации и аттестации;

7) неудовлетворительным техническим состоянием транспортных средств пассажирского транспорта общего пользования, обусловленным недостаточным финансированием этого сектора;

8) слабым использованием возможностей телематики, связи, приборного контроля, спутникового навигационного позиционирования для решения задач повышения безопасности перевозок;

9) недостатками в сфере организации и регулирования дорожного движения;

10) отсутствием эффективной системы контроля технического состояния автотранспорта в эксплуатации.

## 6. Проблемы в сфере негативного воздействия автомобильного транспорта на состояние окружающей среды, здоровье населения и климат

Автомобильный транспорт является крупнейшим источником загрязнения окружающей среды. Доля его вклада в суммарные антропогенные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу составляет около 40 процентов, достигая в крупных городах значения 70-90 процентов. Автомобильный транспорт является одним из значительных источников шумового загрязнения, образования твердых частиц и пыли из продуктов износа резины и асфальтобетонных дорожных покрытий, источником образования твердых отходов.

Достаточно высока ресурсоемкость автотранспортного комплекса. Потребление нефтяных топлив автомобильным транспортом в России в 2015 году составило 54,8 млн. тонн. Использование природного газа ограничено из-за отсутствия необходимой законодательной базы и экономических стимулов, слабого развития заправочной инфраструктуры, устаревших требований к проектированию предприятий сервиса подобной техники.

Ситуация дополнительно усугубляется отсутствием в ряде субъектов

Российской Федерации сети газозаправочных станций. Начало увеличения парка электромобилей в России прогнозируется на период с 2020 года по 2025 год. При этом основной проблемой, как и в случае использования природного газа, будет являться создание соответствующей заправочной инфраструктуры.

Высокий уровень потребления нефтяных моторных топлив определяет существенный вклад автомобильного транспорта в выбросы CO<sub>2</sub> – основного парникового газа (на долю автотранспорта приходится около 15 % выбросов климатических газов).

Из-за загрязнения автотранспортом атмосферного воздуха в стране ежегодно преждевременно умирает порядка 15-20 тыс. человек.

Высокий уровень воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды, здоровье населения и климат определяется рядом причин:

1) отсутствием установленных полномочий органов исполнительной власти Российской Федерации в сфере обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта;

2) отсутствием действенных административных и экономических механизмов, стимулирующих использование более «экологически чистых» и энергоэффективных транспортных средств и транспортных технологий, в том числе транспортных средств городского наземного электротранспорта при разработке документов планирования перевозок;

3) отсутствием стимулов развития рельсового транспорта как альтернативы автобусным перевозкам в условиях массовых пассажиропотоков;

4) низкой эффективностью институтов допуска транспортных средств на рынок, проявляющейся в слабом контроле за качеством серийной продукции (по экологическим критериям), в отсутствии процедур подтверждения соответствия продукции в условиях эксплуатации; в необоснованных отступлениях при сертификации от отдельных требований Правил ЕЭК ООН;

5) отсутствием эффективных механизмов оценки воздействия на состояние окружающей среды и здоровье населения решений и проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения;

6) значительном снижении эффективности системы периодических технических осмотров;

7) недостаточным применением механизмов, стимулирующих использование населением транспорта общего пользования;

8) отсутствие взаимосвязи градостроительного и транспортного планирования, порождающее избыточный транспортный спрос и перегруженность городских улично-дорожных сетей.

## 7. Проблема кадрового обеспечения деятельности автомобильного транспорта и

## городского наземного электрического транспорта

Одной из серьезных проблем на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте является проблема обеспечения необходимой численности и квалификации профессиональных кадров.

Необходимо не только развивать профессиональные качества работников автомобильного транспорта, привлекать молодых специалистов, но и удерживать квалифицированные кадры. На сегодняшний день на автомобильном транспорте серьезными проблемами являются текучесть кадров (25-30%) и их недостаток (более 20%).

Причиной текучести кадров является низкий уровень заработной платы за отработанное по нормам время. Для обеспечения достойного уровня заработной платы водители вынуждены перерабатывать, нарушая требования нормативных актов по обеспечению режимов труда и отдыха и безопасности перевозок

Имеющиеся профессиональные и квалификационные требования к работникам не заменяют собой систему профессиональных стандартов, которая находится в начале процесса формирования.

Отсутствие профессиональных стандартов снижает возможности организации надзора и контроля за деятельностью персонала в автотранспортной отрасли.

Недостаточно эффективной является система профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Самостоятельной является проблема совершенствования и дальнейшего развития системы высшего и среднего профессионального образования в сфере эксплуатации и обеспечения безопасности функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

## 8. Проблемы в области инфраструктуры автомобильного и городского наземного электрического транспорта

Основными проблемами в области транспортной инфраструктуры автомобильного и городского наземного электрического транспорта являются:

1) высокий износ рельсовых путей и системы энергоснабжения городского наземного электротранспорта, вызванный его недофинансированием;

2) отсутствие механизмов устойчивого финансирования для содержания и софинансирования развития инфраструктуры автомобильного и городского наземного электротранспорта (терминалы, остановочные пункты, отстойно-разворотные площадки и др.), находящегося, как правило, в ведении муниципалитетов, из бюджетов субъектов Российской Федерации, а также

федерального бюджета;

3) отсутствие механизмов софинансирования развития инфраструктуры эксплуатации автобусов на газомоторном топливе и электробусов.

#### 9. Проблемы в области функционирования международного автомобильного транспорта.

К проблемам в сфере российского международного автомобильного транспорта следует отнести:

1) несбалансированность провозных возможностей отечественных международных автомобильных перевозчиков по отношению к объему российского рынка;

2) определенное отставание в уровне конкурентоспособности многих российских перевозчиков по сравнению с ведущими транспортными операторами стран ЕС, в первую очередь по условиям финансовой нагрузки на них;

3) ограниченные возможности в пополнении и обновлении парка международных автоперевозчиков подвижным составом вследствие отсутствия достаточного производства современных транспортных средств в России и высокого уровня кредитных и лизинговых процентных ставок при приобретении их по импорту;

4) существенные различия в транспортном, налоговом и других видах законодательства государств - членов ЕАЭС, ставящие в неравные условия российских международных автоперевозчиков по отношению к партнерам в Беларуси и Казахстане.

5) сохранение избыточного участия перевозчиков третьих стран на российском рынке международных автомобильных перевозок;

6) имеющиеся диспропорции в механизмах и условиях работы в системе многосторонних квот ЕКМТ, создающие возможности избыточного давления на рынки отдельных стран;

7) ограниченность охраняемых стоянок и объектов дорожного сервиса;

8) ограниченная пропускная способность ряда международных автомобильных пунктов пропуска на российской госгранице;

9) ограниченное внедрение современных транспортно-логистических технологий и интеллектуальных транспортных систем, особенно в рамках евразийских транспортных маршрутов;

10) введение рядом зарубежных стран ограничительных мер, не предусмотренных международными соглашениями, в частности, по осуществлению транзитного проезда по их территории;

11) наличие со стороны иностранных перевозчиков многочисленных нарушений российской разрешительной системы и пока еще недостаточно эффективный транспортный контроль по их выявлению;

12) ограниченное использование современных IT – технологий при осуществлении транспортного и других видов контроля автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки, как при пересечении границы, так и на самой российской территории;

13) выполнение значительной части регулярных перевозок пассажиров фактически под видом нерегулярных (заказных) перевозок;

14) недостаточное обустройство и слабая оснащённость автовокзалов и иных остановочных пунктов для посадки и высадки пассажиров международных маршрутов;

15) ограниченные возможности российских перевозчиков в обновлении парка автобусов.

#### IV. Прогноз и сценарные варианты развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

##### 1. Прогноз развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

Стратегия базируется на уточненном прогнозе социально-экономического развития транспортного комплекса на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов Министерства экономического развития, а также ряде положений отчета по научно-исследовательской работе на тему: «Научно обоснованные предложения по параметрам долгосрочного прогноза развития транспортного комплекса на период до 2035 года», подготовленного на основе сценарных условий функционирования экономики Российской Федерации на период до 2035 года и основных параметрах долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2035 года (письмо Минэкономразвития России в Правительство Российской Федерации от 17 мая 2017 г. № 13353-АТ/ДОЗи), а также параметрах прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов, прогнозе показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» на очередной финансовый год и плановый период, разработанных Министерством транспорта Российской Федерации.

В основу разработки сценариев долгосрочного прогноза развития подотрасли положен следующий перечень условий и задач, степень выполнения которых будет определять эффективность транспортной политики государства в данной сфере и ее

соответствие современным вызовам развития общества и экономики:

– развитие автотранспортного комплекса и городского наземного электрического транспорта в долгосрочной до 2030 года перспективе должно стать одним из ключевых факторов обеспечения динамичного роста экономики страны и благосостояния населения;

– планирование деятельности транспорта общего пользования в городских агломерациях должно осуществляться в виде единой системы, гарантирующей равные возможности для населения и соблюдение нормативов качества его обслуживания при высокой эффективности работы транспортной системы. Должен быть обеспечен периодический открытый мониторинг качества обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом в целом;

– рост доступности и качества транспортных услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта для населения к 2030 году составит более 20%, а для экономики страны в целом – около 10%;

– должны быть обеспечены высокое качество и необходимая плотность дорожной и улично-дорожной инфраструктуры, соответствующие мировому уровню с учетом имеющейся плотности населения;

– к 2030 году должна быть создана система мультимодальных терминалов и транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающая высокий уровень развития мультимодальных транспортных связей и технологических цепочек;

– пассажирский транспорт общего пользования, особенно в крупных городах и городских агломерациях, должен занять главенствующее положение в удовлетворении транспортного спроса населения, обеспечивая не менее 80-85% общего объема перевозок пассажиров; транспорт общего пользования в городах по доступности и качеству услуг должен стать реальной альтернативой использованию личного автотранспорта;

– транспортная политика (в первую очередь - в городах и городских агломерациях) должна к 2030 году быть в значительной мере переориентирована с задач развития с учетом транспортного спроса дорожной (улично-дорожной) инфраструктуры на решение задач управления транспортным спросом и мобильностью населения, развитие инфраструктуры транспорта общего пользования («устойчивое транспортное планирование»);

– в крупных городах и городских агломерациях значительное развитие должны получить:

1) немоторизованные виды передвижения (до 15-20% общего числа поездок и передвижений на расстояния до 5 км);

2) системы легкого рельсового транспорта (ЛРТ) и скоростного автобусного транспорта (САТ) как каркаса маршрутной сети транспорта общего пользования, создание обособленных от автотранспорта трамвайных путей; исключение

образования транспортных заторов на маршрутах транспорта общего пользования методами организации движения; организация выделенных полос для безрельсового наземного транспорта общего пользования;

3) широкое внедрение систем приоритетного движения транспорта общего пользования при пересечении перекрестков;

4) расширение использования транспортных средств с электроприводом (трамвай, троллейбус с учетом автономного хода, метрополитен, городские железные дороги, car-sharing, car-pooling, электробусы) – для обслуживания не менее 70% пассажиропотока в городском сообщении;

5) системы автоматического вождения автомобилей и транспорта общего пользования, в сочетании с системами совместного пользования транспортными средствами (электромобили и гибриды), перевозок по заказу (вызову);

6) мультимодальные пассажирские транспортные системы с использованием мультимодальных пассажирских терминалов, единых электронных билетов (или виртуальных билетов), перехватывающих парковок, систем автоматизированного управления перевозками;

7) широкое внедрение мультимодальных тарифов, (в т. ч. интегрированных с оплатой перехватывающих парковок), со стоимостью поездки в зависимости от продолжительности или дальности поездки без учёта количества пересадок и видов транспорта; введение тарифных систем, стимулирующих отказ от использования личного автотранспорта, в т.ч. долгосрочных безлимитных билетов на 30 и более дней с существенной скидкой по сравнению с использованием разовых билетов;

8) реализация контрактной системы на перевозки между муниципальными или государственными заказчиками и перевозчиками с оплатой транспортной работы в зависимости от выполненного пробега транспортных средств при условии, что плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику перевозок на основе долгосрочных контрактов с индексируемой стоимостью и варьируемым объёмом заказываемой транспортной работы;

9) эффективные механизмы контроля оплаты проезда, обеспечивающие снижение доли безбилетных пассажиров;

10) эффективное и быстрое устранение на маршрутах движения транспорта общего пользования последствий дорожно-транспортных происшествий, создающих помехи его движению;

11) снижение административной зависимости предприятий городского наземного электрического транспорта от муниципальных властей путём передачи систем городского наземного электрического транспорта в концессию или доверительное управление частным компаниям.

– на рынке пассажирских и грузовых перевозок должны быть:

1) обеспечены условия равной и справедливой конкуренции; установлены требования к качеству услуг автомобильного и городского наземного электрического транспорта и обеспечен контроль за их соблюдением; установлены правила доступа на рынок перевозок и осуществления транспортной деятельности; создана действенная система контроля и надзора в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта, ориентированная на использование риск-ориентированного подхода, а также методов дистанционного мониторинга, использование электронных реестров и баз данных, общественного контроля с использованием Интернет-технологий;

2) повышена производительность труда и эффективность использования подвижного состава за счет применения транспортных средств повышенной вместимости в городских агломерациях, консолидации автотранспортного бизнеса, совершенствования транспортной логистики, развития мультимодальных транспортных связей, широкого внедрения средств телематики, связи, электронного обмена данными, автоматического вождения по выделенным полосам движения и т.д.;

– инфраструктура и подвижной состав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта должны стать полностью доступными для всех категорий пользователей, включая маломобильные группы населения – пассажиров с детскими колясками, пожилых людей, инвалидов и пассажиров с багажом, беременных женщин и т.д.;

– должны быть обеспечены высокая безопасность движения и экологическая/климатическая безопасность функционирования автомобильного транспорта с достижением удельных показателей, существующих в ведущих странах с высоким уровнем автомобилизации;

– развитие и улучшение качества дорожной инфраструктуры, повышение пропускной способности автомобильных пунктов пропуска, облегчение процедур пересечения границы, устранение административных барьеров будут способствовать увеличению использования транзитного потенциала страны;

– должна быть обеспечена интеграция автотранспортной системы России в евразийскую транспортную систему;

– повышение потенциала и конкурентоспособности российских международных автоперевозчиков обеспечат усиление их роли в транспортном обслуживании внешней торговли России, а также рост экспорта автотранспортных услуг;

Сценарные варианты развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации до 2030 года разработаны исходя из задач и приоритетов, представленных в Перечне поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума

Государственного совета Российской Федерации 22 сентября 2017 г., утвержденного Президентом Российской Федерации от 25.10.2017 № Пр-2165ГС; Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, разработанного Министерством экономического развития Российской Федерации в сентябре 2017 г. (далее – Прогноз Министерства экономического развития Российской Федерации), а также тенденций мирового экономического развития и внешнеэкономической конъюнктуры.

Прогноз сценарных условий и основных параметров развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта разработан в составе двух вариантов – базового и оптимистического сценариев.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота на период до 2030 года, которые приведены в приложении 2.

## 2. Базовый сценарий прогноза развития системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Базовый сценарий подразумевает развитие российской экономики в условиях сохранения на период до 2020 года консервативных тенденций изменения внешних факторов и консервативной бюджетной политики, в том числе в части социальных обязательств государства.

В социальной сфере базовый вариант предусматривает повышение уровня жизни населения на основе умеренного увеличения социальных обязательств государства и бизнеса. Предусматривается восстановление потребительского спроса по мере ускорения роста доходов населения, а также за счет потребительского кредитования.

На фоне более активного восстановления потребительского спроса будет происходить замедление инфляции: по итогам 2017 года инфляция снизилась до 3,7%, и в 2018-2020 годах останется на уровне 4,0%.

В 2017 году рост ВВП составил 1,5 %. В последующие годы планируется рост ВВП: в 2018 году – на 2,1 %, в 2019 году – на 2,2 процента и в 2020 году – на 2,3 процента.

Несмотря на то, что в Прогнозе Министерства экономического развития Российской Федерации представлена информация по развитию экономики Российской Федерации только до 2020 года, прогноз развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации выполнен на период до 2030 года. При этом в период 2020-2030 гг. предполагается обеспечение темпов роста экономики в пределах 2,2-3,5%

Для базового сценария выделяются следующие особенности:

– поэтапное увеличение объемов перевозок и ассортимента перевозимой продукции машиностроения и сельского хозяйства при одновременном сохранении недостаточной эффективности использования подвижного состава грузового автотранспорта, а также сохранении проблем функционирования рынка перевозок грузов в целом;

– в условиях продолжения курса на импортозамещение – сохранение в среднесрочной перспективе низких темпов роста объема перевозок импортных грузов и увеличение объемов перевозок экспортных товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики.

В сфере пассажирских перевозок сохраняются тенденция роста автомобилизации и увеличивающееся использование личного автотранспорта при сохранении проблем в сфере пассажирского транспорта общего пользования.

Базовый сценарий будет реализовываться в условиях отсутствия существенных изменений транспортной политики на федеральном и региональном уровне. Будут сохраняться существующие проблемы в сфере финансирования транспорта общего пользования, развития дорожной и улично-дорожной инфраструктуры. Сохранится отсутствие координации транспортной и градостроительной политик.

Реализация базового сценария будет иметь следующие последствия для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности:

– обострение транспортных проблем во всех крупных городах и на подходах к ним вследствие роста перегруженности улично-дорожных сетей;

– отсутствие повышения эффективности использования автомобильного парка при осуществлении грузовых перевозок (снижение скорости товародвижения, показателей использования пробега и грузоподъемности автотранспортных средств), сохранение вследствие этого существующего уровня транспортной составляющей в конечной стоимости продукции;

– сохранение существующего уровня подвижности (мобильности) населения на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте;

– сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности и качества автотранспортных услуг для различных регионов и групп населения;

– сохранение недостаточного уровня безопасности дорожного движения, экологической и климатической безопасности автомобильного транспорта, сохранение, в связи с этим, уровня связанных с этим совокупных издержек;

– сохранение высокого уровня рисков в сфере транспортной безопасности.

Прогноз развития пассажирских перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по базовому сценарию основывается на продолжении увеличения численности парка личных легковых автомобилей и стабилизации с возможностью некоторого роста объемов перевозок

пассажирами транспортом общего пользования.

### 3. Оптимистический сценарий развития системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Оптимистический сценарий (основанный на целевом варианте Прогноза Министерства экономического развития Российской Федерации), разработанный также, как и базовый сценарий, на период до 2030 года, предполагает сбалансированное развитие автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в составе транспортного комплекса страны, которое позволит обеспечить условия для ускоренного развития экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Целевой вариант Прогноза Министерства экономического развития Российской Федерации ориентируется на достижение целевых показателей социально-экономического развития и решение задач стратегического планирования. Предполагается в среднесрочной перспективе выход российской экономики на траекторию устойчивого роста темпами не ниже среднемировых при одновременном обеспечении макроэкономической сбалансированности.

Для достижения намеченных целей предполагается смена ориентации экономики на инновационную модель развития при сдерживании в первые годы прогнозного периода роста расходов на потребление и социальных обязательств государства и бизнеса.

Начиная с 2018 года темпы роста ВВП будут непрерывно возрастать и достигнут 3,1 % в 2020 году. В период с 2020 по 2030 гг. в сценарий закладывается рост ВВП в пределах 4,5-5,5% в год.

Отличительными особенностями развития автотранспортной подотрасли по оптимистическому сценарию должны стать:

- внедрение в практику управления подотраслью системы стандартов качества транспортных услуг, осуществления мониторинга и контроля качества транспортных услуг, персональная ответственность должностных лиц за обеспечение надлежащего качества транспортного обслуживания населения;

- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования, прирост которых в крупных городах будет обеспечиваться в значительной мере рельсовым городским наземным электрическим транспортом за счет обособления трамвайных путей, строительства новых линий трамвая (легкого рельсового транспорта), а также автомобильным транспортом и безрельсовым городским наземным электрическим транспортом за счет увеличения протяженности соответствующих выделенных полос движения;

- внедрение механизмов регулирования доступа на рынок автомобильных перевозок и к автотранспортной деятельности, в т.ч., механизмов квотирования рынка перевозок легковыми такси в городах;
- внедрение договорных принципов взаимодействия перевозчиков с органами власти, с заключением брутто-контрактов на оплату транспортной работы (пробега);
- гармонизация транспортного и градостроительного планирования в городах и городских агломерациях, внедрение в практику городских администраций механизмов управления транспортным спросом с целью его эффективного распределения между видами транспорта (в т.ч. разработка «Планов «устойчивой» городской мобильности»);
- внедрение эффективных механизмов и мер организации и управления дорожным движением;
- увеличение доли автобусов, работающих на альтернативных видах топлива (сжатый и сжиженный природный водород) и с использованием электроэнергии (гибридный привод, электробусы)
- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки;
- повышение роли транспортно-логистической (в т. ч. – мультимодальной) инфраструктуры в организации товародвижения;
- создание эффективной инновационной, риск-ориентированной системы государственного надзора и контроля в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Региональные аспекты развития системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта будут связаны с разработкой и реализацией на субъектном и муниципальном уровнях программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов, комплексных планов транспортного обслуживания населения (КПТО), комплексных схем организации дорожного движения.

Также значительно усилится роль автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при реализации проектов крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных хабов.

Темпы роста перевозок грузов автомобильным транспортом начнут стабильно возрастать, поскольку именно автомобильный транспорт обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

За счет внедрения новых механизмов введения платности за пользование дорожной инфраструктурой (при одновременной рационализации налоговой нагрузки на перевозчиков) будут созданы дополнительные эффективные источники

финансирования строительства, ремонта и содержания дорожной и улично-дорожных сетей, что, в свою очередь, позволит в значительной мере решить проблемы их перегруженности и сохранения их транспортно-эксплуатационных качеств. Одновременно с этой же целью будут внедряться механизмы и меры, направленные на регулирование транспортного спроса, его перераспределение в пользу транспорта общего пользования, снижение генерации дополнительного спроса на поездки индивидуальным транспортом за счет совершенствования градостроительной политики и политики в сфере землепользования.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание на основе широкого использования автомобильного транспорта и автотранспортной инфраструктуры, интегрированной сети мультимодальных транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок, создающих условия для формирования территориально-производственных кластеров.

Будут разработаны механизмы и меры по стимулированию экологической безопасности при планировании систем городского транспорта общего пользования, стимулированию снижения загрязнения окружающей среды автотранспортом, повышению энергоэффективности автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов, значительное улучшение энерго-экологических характеристик подвижного состава.

Повышение безопасности дорожного движения и безопасности перевозок будет обеспечиваться за счет внедрения в Российской Федерации основ Концепции безопасности транспортных «систем», принятой в большинстве развитых стран мира и основанной на профилактике аварийности и примате солидарной ответственности за решение данной проблемы всех структур и участников, связанных с процессами организации и осуществления движения и перевозок.

Будет продолжена работа по повышению активной, пассивной и послеаварийной безопасности транспортных средств, используемых на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте.

Оптимистический сценарий предполагает создание значительно более эффективной системы управления автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, основанной на широком использовании автоматизированных систем контроля и управления, средств телематики и связи, включая ГЛОНАСС, современных средств и методов моделирования и мониторинга движения транспорта, использование «больших баз данных» для мониторинга качества транспортного обслуживания, расчета и обоснования показателей качества при планировании систем пассажирских перевозок.

Реализация оптимистического сценария развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта позволит решить следующие основные задачи, стоящие перед транспортным комплексом страны:

- обеспечение высоких стандартов доступности и качества транспортных услуг для экономики и населения;
- снижение дифференциации в обеспечении доступности услуг автомобильного и городского наземного электрического транспорта для различных регионов и социальных групп общества;
- улучшение безопасности, энергоэффективности и экологичности используемых транспортных средств и технологий;
- снижение доли транспортных издержек в себестоимости товаров и услуг и повышение за счет этого их конкурентоспособности.

Развитие системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при оптимистическом сценарии позволит транспортной системе страны в соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, стать мощным драйвером инновационного развития страны.

## V. Цели, задачи и индикаторы развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, приоритеты политики в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

### 1. Стратегическая цель развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации.

Основные направления и условия ее достижения.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации государство должно обеспечить «создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество».

Стратегической целью развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, как одной из важнейших подсистем транспортного комплекса, является удовлетворение потребностей инновационного, социально-ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных, качественных и безопасных транспортных услугах.

Достижение данной стратегической цели будет обеспечено путем эффективного решения существующих проблем в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и реализации мер, направленных на достижение оптимистического видения состояния отрасли в 2030 году.

Ключевые проблемы, связанные с недостаточным уровнем доступности, безопасности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, должны решаться на основе внедрения нормативов качества системы транспортного обслуживания и ответственности за их соблюдение, развития справедливой конкурентной среды в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, создания эффективной системы доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг, увеличения протяженности участков транспортной сети, обеспечивающих движение без перегрузки и ограничений пропускной способности (в первую очередь на региональном и городском уровне), развития эффективных массовых альтернатив использованию личного автотранспорта (в первую очередь - в крупных городах), внедрения эффективных мультимодальных логистических цепочек (пассажирских и грузовых), обеспечения эффективных методов контроля соблюдения законодательства на транспорте и предотвращения нарушений. Должны быть определены параметры и стандарты качества систем транспорта общего пользования, обеспечено стимулирование их выполнения и создание высокоэффективных технологий, отвечающих этим стандартам; отработаны элементы этих технологий; разработана и введена в действие необходимая, для их реализации нормативная правовая база, а также методы государственного регулирования автотранспортной деятельности.

Решение проблем в сфере повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, снижения уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду, здоровье населения и на климат должны основываться на приоритете безопасности для жизни и здоровья граждан и окружающей природной среды при планировании и осуществлении транспортной деятельности путем реализации концепции устойчивого развития транспорта. В связи с этим особое внимание должно уделяться проведению последовательной превентивной политики в области повышения безопасности автотранспортной деятельности и деятельности, связанной с эксплуатацией городского наземного электрического транспорта, обеспечения технической и технологической безопасности объектов автотранспортной инфраструктуры и подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также их защищенности от актов незаконного вмешательства.

Решение проблем в сфере формирования современной интегрированной технологической и информационной среды функционирования автомобильного

транспорта предусматривает создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, позволяющей обеспечить внедрение методов государственного регулирования рынка автотранспортных услуг на основе создания эффективной обратной связи в виде системы мониторинга, контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Значимую роль в реализации Стратегии должно играть повышение управляемости подотрасли автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, которое будет достигнуто на основе совершенствования соответствующей нормативно-правовой базы, включая вопросы регулирования доступа перевозчиков на рынок автотранспортных услуг, разработки стандартов транспортной деятельности и качества услуг, разработки профессиональных стандартов, формирования тарифной, налоговой и амортизационной политики и др.

Проблемы технического и технологического отставания системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации по сравнению с развитыми странами должны решаться, в первую очередь, на основе повышения технического уровня подвижного состава. Это должно быть достигнуто за счет снижения среднего срока службы подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, улучшения его экологических характеристик и энергоэффективности путем внедрения механизмов, стимулирующих его обновление и снижение загрязнения окружающей среды, а также за счет повышения уровня обеспеченности и обновления производственно-технической базы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Увеличение объема экспорта транспортных услуг, в том числе за счет развития транзитного потенциала Российской Федерации, связано с повышением конкурентоспособности российской автотранспортной системы. На этой основе будет обеспечено укрепление позиций российского автотранспорта на мировом рынке транспортных услуг и устойчивое повышение уровня реализации транзитного потенциала страны. При этом предусматривается дальнейшая гармонизация российского и европейского транспортных законодательств с целью большей интеграции российского автотранспорта в мировую систему коммуникаций.

Необходимым условием для реализации стратегической цели и задач Стратегии является совершенствование системы обеспечения отрасли автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта компетентным профессионально подготовленным персоналом, который должен обеспечить реализацию проектов развития систем автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, эксплуатацию инфраструктуры

автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, предоставление высокоэффективных и безопасных транспортных и транспортно-логистических услуг.

Оценка конечных и промежуточных результатов выполнения Стратегии и оценка эффективности реализации ее конкретных мероприятий основывается на системе индикаторов, которая обеспечивает мониторинг динамики изменений в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта за отчетный период с целью уточнения или корректировки поставленных задач и проводимых мероприятий. Значения индикаторов Стратегии приведены в приложении 3.

## 2. Цели и задачи развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

Цель 1 «Обеспечение доступности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в сфере пассажирских перевозок в соответствии с транспортными стандартами»

Достижение Цели 1 обеспечивается на основе решения следующих задач:

- определение требований к субъектам транспортной деятельности, к субъектам рынка пассажирских перевозок, к органам власти, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения, к качеству услуг, предоставляемых потребителям, формам и механизмам предъявления этих требований, включая транспортные стандарты, правила;

- разработка и внедрение институциональных и правовых механизмов регулирования транспортной деятельности в рассматриваемой сфере, в т. ч. с учётом транспортных стандартов;

- разработка эффективных способов и методов управления процессами перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом;

- установление основ и законодательное закрепление государственного регулирования и отраслевого саморегулирования в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;

- реализация мероприятий по обеспечению доступности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и обеспечения транспортной доступности территорий для всех категорий пользователей, включая маломобильные группы населения, в соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов и проводимой государством социальной политикой;

- развитие логистики городских транспортных систем в сфере перевозки пассажиров с учетом вопросов организации дорожного движения;
- создание целевых бюджетных фондов поддержки развития пассажирского транспорта и организации дорожного движения за счет перечисления в них средств от штрафных санкций за нарушение правил дорожного движения и платы за парковку для финансирования развития регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и совершенствование организации движения;
- осуществление мер по развитию легкого рельсового (в том числе скоростного легкорельсового) транспорта, скоростного автобусного транзита и выделенных полос для безрельсового транспорта общего пользования в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях страны;
- организация эффективного контроля соблюдения транспортного законодательства, в том числе в части, соблюдения правил перевозки пассажиров, соблюдения требований транспортных стандартов, соблюдения правил парковки.

Цель 2 «Обеспечение доступности и качества транспортных и транспортно-логистических услуг в области грузовых автомобильных перевозок, повышение эффективности и конкурентоспособности грузового автомобильного транспорта»

Достижение Цели 2 обеспечивается на основе решения следующих задач:

- формирование и реализация необходимых правовых механизмов и соответствующей нормативной правовой базы в сфере регулирования деятельности по осуществлению грузовых автомобильных перевозок;
- создание условий (правовых, институциональных, организационных) для ускоренного обновления парка подвижного состава грузового автомобильного транспорта, формирования логистической составляющей товародвижения на федеральном и региональном уровнях с использованием автомобильного транспорта и мультимодальных транспортно-логистических центров.

Цель 3 «Развитие международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Повышение роли и конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг. Расширение использования транзитного потенциала России. Интеграция автотранспортной системы России в евразийское транспортное пространство»

Достижение Цели 3 обеспечивается на основе решения следующих задач:

- повышение конкурентоспособности и качества выполняемых услуг российскими транспортными компаниями на рынке международных автомобильных перевозок;
- создание условий для увеличения объемов и расширения географии экспорта автотранспортных услуг, а также доли участия отечественных перевозчиков на рынке с целью достижения паритета;
- устранение административных, технических и физических барьеров в работе российских международных автомобильных перевозчиков, защита их интересов на международном уровне;
- поэтапное формирование единого транспортного пространства государств – членов ЕАЭС, интеграция в мировое транспортное пространство;
- эффективное использование и развитие транзитного потенциала России и в рамках ЕАЭС;
- опережающее развитие регулярного автобусного сообщения в международном сообщении, упорядочение работы нерегулярных (заказных) перевозок автобусами.

#### Цель 4 «Повышение устойчивости функционирования городских транспортных систем»

Достижение Цели 4 обеспечивается на основе решения следующих задач:

- разработка и реализация государственной политики и мер в области обеспечения «устойчивого» развития и функционирования городских транспортных систем;
- совершенствование городской пассажирской и грузовой логистики, создание систем «устойчивого» обеспечения спроса населения и грузодвижения для целей развития экономики городов.

#### Цель 5 «Повышение уровня безопасности и снижение негативного воздействия на окружающую среду автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

Достижение Цели 5 обеспечивается на основе решения следующих задач:

- обеспечение к 2030 году в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях не менее 70-75% объема пассажирских перевозок наземным транспортом общего пользования транспортными средствами с электродвигателями (трамвай, троллейбус с учетом автономного хода, метро, электропоезда, электромобили и гибриды, фуникулер, канатные дороги, электробус и др.) и автобусами, работающими на природном газе;

– определение основных принципов, механизмов и мер по реализации в автотранспортном комплексе страны «концепций безопасных транспортных систем», разработка и принятие необходимых изменений и дополнений в нормативную правовую базу, принятие необходимых институциональных и организационных решений;

– определение и реализация механизмов и мер по обеспечению экологической безопасности функционирования объектов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также процессов организации перевозок и организации дорожного движения;

– обеспечение транспортной безопасности в организациях автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта путем установления требований по числу случаев нарушения безопасности при организации конкурсного отбора перевозчиков.

Цель 6 «Формирование интегрированной технологической и информационной среды функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в едином транспортном пространстве России на базе опережающего развития транспортной инфраструктуры и широкого использования инновационных технологий»

Достижение Цели 6 обеспечивается на основе решения следующих задач:

– определение механизмов мультимодального взаимодействия автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта с другими видами транспорта в рамках единой транспортной системы страны;

– реализация мер по широкому использованию на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в транспортно-логистических цепочках информационно-телекоммуникационных систем и технологий, средств связи и телематики, интеллектуальных транспортных систем, «больших баз данных», «открытых баз данных», электронных реестров, единых электронных проездных документов и т. д., созданию единых протоколов обмена информацией и данными;

– реализация мер по развитию сервисов интеллектуальной городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) или MaaS (Mobility-as-a-Service), в т.ч. персональных и общественных транспортных услуг по требованию; сервисов совместного использования транспортных средств для эффективного использования дорожного пространства, улучшения транспортной доступности, повышения прозрачности оказываемых услуг и безопасности пассажиров и проч.;

– внедрение современных технологических решений и мер по управлению дорожным движением и мобильностью, включая системы обмена информацией

Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT);

– разработка нормативных требований к обеспечению организации и безопасности дорожного движения для высокоавтоматизированных и полностью автономных транспортных средств, развитию кооперативного дорожного движения с участием подключенных транспортных средств;

– формирование нормативной правовой базы для поэтапного внедрения систем автоматического вождения автомобилей на отдельных автомагистралях и территориях;

– осуществление мер по развитию скоростного легкорельсового транспорта (ЛРТ) и скоростного автобусного транспорта (САТ) в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях страны;

– развитие использования альтернативных топлив и источников энергии на городском транспорте.

#### Цель 7. «Развитие кадрового потенциала и установление социальных гарантий работникам отрасли»

Достижение Цели 7 обеспечивается на основе решения следующих задач:

– разработка требований к кадровому обеспечению организаций автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также предложений по корректировке учебных программ подготовки специалистов для нужд подотрасли;

– разработка механизмов повышения заработной платы водителям и специалистам отрасли и предоставления дополнительных социальных гарантий работникам отрасли.

#### Цель 8. «Развитие системы высшего и среднего профессионального образования и осуществление отраслевых научных исследований в областях эксплуатации автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, создания «устойчивых» городских транспортных систем»

Достижение Цели 8 обеспечивается на основе решения следующих задач:

В части развития системы высшего и среднего профессионального образования:

– совершенствование формирования и устойчивого функционирования систем подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием для нужд подотрасли;

– обеспечение функционирования системы подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, определение базовых высших и средних специальных учебных заведений и механизмов финансирования образовательной деятельности в них.

В части осуществления отраслевых научных исследований:

– формирование и реализация механизмов планирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в подотрасли, их финансирования на федеральном и региональном уровнях.

Мероприятия, по обеспечению достижения целей Стратегии в разрезе каждой из задач, представлены в форме «Дорожной карты» (плана мероприятий) по реализации Стратегии (приложение 4).

## VI. Сроки и этапы реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

### 1. Базовый сценарий

Реализация Стратегии по базовому сценарию будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2020 года) – обеспечение транспортных потребностей населения и экономики Российской Федерации в условиях сохранения консервативной бюджетной политики, включая умеренное увеличение социальных обязательств государства, а также постепенное восстановление потребительского спроса, сохранения дефицита инвестиционных ресурсов на фоне незначительного изменения параметров транспортной системы с возможным возникновением дефицита провозных возможностей на ряде направлений; введение инноваций и улучшений будет происходить, главным образом, в части некапиталоёмких проектов и организационных преобразований, и направлено на сохранение достигнутого уровня транспортного обслуживания, снижение издержек, экономии бюджетных средств; будет иметь место продолжение роста транспортных проблем в городах, сохранение существующих проблем на рынках перевозок пассажиров и грузов;

второй этап (2021 - 2030 годы) – обеспечение транспортных потребностей населения и экономики, в условиях невысоких среднегодовых темпов прироста ВВП за счёт экстенсивного роста системы автомобильного транспорта, при сохранении существующих тенденций в сфере городского наземного электрического транспорта; имплементация инноваций в отдельных критических секторах и направлениях, создающих существенные ограничения экономического роста; дальнейший рост

автомобилизации населения и продолжения нарастания транспортных проблем в городах.

На первом этапе реализации Стратегии по базовому сценарию предусматривается осуществление действий органов государственной власти всех уровней, направленных, в первую очередь, на решение текущих проблем автотранспортного комплекса и городского наземного электротранспорта (реактивное управление). Показатели качества автотранспортных услуг и уровень устойчивости функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта будут находиться на недостаточном уровне.

Реализация Стратегии на первом этапе будет ориентирована на решение следующих задач:

- определение и имплементация требований к субъектам транспортной деятельности, к субъектам рынка пассажирских и грузовых перевозок, к качеству услуг, предоставляемых потребителям, формам и механизмам предъявления этих требований;

- изыскание дополнительных источников финансирования развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, в первую очередь, в области пассажирских перевозок;

- определение основных мер по обеспечению безопасности в автотранспортном комплексе страны.

На втором этапе реализации Стратегии по базовому сценарию предусматривается осуществление действий органов государственной власти всех уровней, направленных на обеспечение соответствия транспортной системы параметрам экономического роста при соблюдении требований безопасности.

Функционирование автомобильного и городского наземного электрического транспорта будет осуществляться с отставанием по сравнению с развитыми странами, повышение качества транспортных услуг будет незначительным.

Реализация второго этапа Стратегии позволит решить следующие задачи:

- продолжение работ по созданию конкурентного рынка автотранспортных услуг, сокращению теневого сектора;

- внедрения отдельных проектов по созданию взаимоувязанной интегрированной системы транспортно-технологической инфраструктуры;

- продолжение работы по постепенному обеспечению доступности услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта для маломобильных граждан, в том числе инвалидов;

- осуществление ограниченных правовых и организационных мероприятий по гармонизации транспортной и градостроительной политики в регионах;

- создание в отдельных сегментах конкурентного рынка доступных и качественных автотранспортных услуг;

- создание элементов интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта, включая автомобильный;
- повышение уровня обеспечения потребности в автотранспортных услугах населения в сельской местности;
- ограниченное и экспериментальное использование методов и механизмов управления транспортным спросом в городах с целью его перераспределения между видами транспорта в пользу транспорта общего пользования;
- внедрение в транспортные процессы отдельных информационно-коммуникационных и навигационных технологий, элементов интеллектуальных транспортных систем, незначительное расширение использования автотранспортных средств с электроприводом и гибридными силовыми установками;
- ограниченная модернизация системы городского наземного электрического транспорта на основе развития (главным образом, в крупнейших городах Российской Федерации, а также в некоторых городах «полумиллионниках») линий скоростного трамвая и легкого рельсового транспорта;
- постепенное обновление парка транспортных средств и производственно-технической базы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта с целью повышения экономичности его функционирования;
- увеличение обеспеченности объектами инфраструктуры автомобильного транспорта в пределах международных транспортных коридоров;
- повышение технологической, экологической энергетической и антитеррористической безопасности в пределах, обусловленных текущими задачами и первоочередными потребностями.

## 2. Оптимистический сценарий

Реализация Стратегии по оптимистическому сценарию будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2020 года) – осуществление модернизации системы автомобильного и городского наземного электрического транспорта методами целевого инвестирования и устранение проблем и «узких мест», существующих в подотрасли, переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

второй этап (2021 - 2030 годы) - интенсивное инновационное развитие системы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного развития Российской Федерации.

На первом этапе реализации Стратегии по оптимистическому сценарию предусматривается осуществление активных действий органов государственной власти всех уровней, направленных, в первую очередь, на решение существующих проблем автотранспортного комплекса и городского наземного электротранспорта, а также на создание институциональных, правовых, организационных и технических предпосылок для перехода развития подотрасли на модель инновационного «устойчивого» развития с достижением показателей, соответствующих высоким международным стандартам.

С учетом этого реализация Стратегии на первом этапе будет ориентирована на решение следующих задач:

- развитие и совершенствование нормативной правовой базы в сфере функционирования автомобильного транспорта и городского электрического транспорта, организации и безопасности дорожного движения и перевозок, транспортного обслуживания населения и экономики;

- обеспечение приоритета требований безопасности при эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, и развития соответствующей инфраструктуры;

- развитие системы регулирования доступа перевозчиков на рынки автотранспортных услуг и повышение качества услуг, предоставляемых пассажирским и грузовым автомобильным транспортом во всех видах сообщения и городским наземным электрическим транспортом;

- внедрение новых перевозочных, информационных и телекоммуникационных технологий с применением глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, развитие интеллектуальных транспортных систем в сферах организации автомобильных перевозок, управления дорожным движением, транспортного сервиса и безопасности дорожного движения;

- развитие технологической и сервисной инфраструктуры автомобильного транспорта вдоль важнейших международных транспортных коридоров (мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания автомобилей, парковки, объекты информационного обеспечения и др.);

На втором этапе реализации Стратегии предусматривается широкомасштабный переход на использование на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте современных технологий и технических решений, направленных на максимальное повышение эффективности работы транспортной системы при одновременном резком снижении различных негативных эффектов, связанных с транспортной деятельностью.

Состояние развития и функционирования рассматриваемой подотрасли и показатели ее эффективности должны будут соответствовать уровню развитых стран мира.

Реализация второго этапа Стратегии должна обеспечить решение следующих задач:

- продолжение реализации и совершенствование всех решений, достигнутых на первом этапе реализации Стратегии;
- полномасштабное создание конкурентного рынка доступных и качественных автотранспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения безопасности, конкурентоспособности, производительности и рентабельности автомобильного транспорта;
- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта, включая автомобильный, и грузовладельцев, интегрированной системы логистических парков, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса для формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны;
- повышение условий доступности услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта для маломобильных групп населения, в том числе инвалидов;
- повышение уровня обеспечения потребности в автотранспортных услугах населения в сельской местности;
- достижение полной гармонизации и координации градостроительной и транспортной политики в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях;
- полномасштабное использование методов и механизмов управления транспортным спросом в городах с целью его перераспределения между видами транспорта и передвижения с переключением максимально возможного объема перевозок с личного автотранспорта на общественный пассажирский транспорт и немоторизированные средства передвижения;
- широкое внедрение в транспортные процессы современных информационно-коммуникационных и навигационных технологий, систем автоматического вождения транспортных средств и дистанционного контроля, интеллектуальных транспортных систем, расширение использования автотранспортных средств с электроприводом и гибридными силовыми установками;
- совершенствование работы городского наземного транспорта на основе развития в крупных и крупнейших городах Российской Федерации систем легкого рельсового транспорта и скоростного автобусного транспорта (в т.ч. с применением электробусов), имеющих важное инновационное и стратегическое значение, внедрения различных видов транспортных средств с электрическим приводом

(электробусы, электромобили, электробайки и др.), а также автобусов, работающих на природном газе.

– ежегодное обеспечение роста доли рельсового и электрического транспорта в общем объеме перевозок в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях с доведением ее к 2030 году до величины не менее 30% – для рельсового транспорта и до 70% и более – для других видов транспорта с электродвигателем (трамвай, троллейбус с автономным ходом, электробус и др.), в том числе за счет: устранения дублирования электротранспорта автобусными маршрутами, обеспечения обновления инфраструктуры, подвижного состава электротранспорта, создания условий коммерчески выгодной деятельности перевозчиков электротранспортом.

– доработка, внедрение и мониторинг системы транспортных стандартов по всей номенклатуре услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;

– обновление и модернизация структуры парка подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, доведение характеристик парка до уровня, существующего в развитых странах, технологическая модернизация основных фондов автотранспортных организаций и других объектов автотранспортной инфраструктуры с применением инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания;

– повышение уровня обеспечения потребности в объектах инфраструктуры автомобильного транспорта, в первую очередь, в пределах международных транспортных коридоров и крупнейших транспортных узлов;

– создание эффективной системы обеспечения технологической, экологической, энергетической и антитеррористической безопасности автотранспортной деятельности.

## VII. Ожидаемые результаты от реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

Реализация целей Стратегии позволит полностью обеспечить удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных услугах автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Будут разработаны показатели и нормативы качества транспортных услуг для населения, проведен мониторинг качества транспортного обслуживания, достигнуто понимание необходимого уровня затрат для обеспечения заданных нормативов качества, возможности населения и бюджетов по обеспечению уровня качества,

сравнимого с развитыми странами. Развитие автомобильного транспорта обеспечит условия для дальнейшей интеграции транспортной системы Российской Федерации в мировую транспортную систему, а также повышение эффективности автотранспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных автотранспортных услугах.

Основные ожидаемые итоги реализации Стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации Стратегии станут:

- обеспечение доступности и качества автотранспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с транспортными стандартами, установленными на уровне, соответствующем финансовым возможностям населения и бюджетов;

- повышение скорости сообщения в крупных и крупнейших городах по оптимистичному сценарию – на 40-50%, по базовому сценарию на 15-20%;

- повышение надежности транспортного сообщения (благодаря обособлению трамвайных путей и внедрению выделенных полос безрельсового транспорта) на 30-40%;

- круглогодичное обеспечение автотранспортными услугами более 86% сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития;

- обеспечение ценовой доступности автотранспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными транспортными стандартами, в том числе за счет баланса бюджетных расходов и регулирования достижимых нормативов качества;

- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 10 тыс. автомобилей сократится по оптимистичному варианту на 84 процента, по базовому варианту - на 38 процентов. Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях (погибших на 100 тыс. населения) по оптимистичному варианту снизится до 4,0 в 2024 году и до 2,0 в 2030 году и достигнет уровня развитых стран, по базовому варианту - до 5,0 в 2024 году и до 3,2 в 2030 году;

- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на автомобильном транспорте сократится по оптимистичному варианту на 45 процентов. Объем выбросов CO<sub>2</sub> на автомобильном транспорте сократится по оптимистичному варианту на 20 процентов.

Общезкономическими итогами реализации Стратегии станут:

– снижение потерь, связанных с транспортными заторами в городах и на подходах к ним, по оптимистическому сценарию – на 70%, по базовому сценарию – на 20%;

– снижение к 2030 году ущерба, связанного с различными негативными аспектами автотранспортной деятельности (аварийность, воздействие на окружающую среду и здоровье населения, воздействия на климат) по оптимистическому сценарию – 60%, по базовому сценарию – на 25%;

– увеличение объемов перевозок транзитных грузов через территорию России автомобильным транспортом к 2030 году по оптимистическому варианту в 1,75 раза, по базовому варианту - в 1,1 раза.

Общественными итогами реализации Стратегии являются:

– повышение объема транспортной работы – годовой объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2030 году возрастет по оптимистическому варианту на 21,6%, по базовому варианту – на 7,5%, годовой объем перевозок грузов возрастет в 2030 году по оптимистическому варианту – на 40%, по базовому варианту – на 9,02%;

– уменьшение уровня энергоемкости автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта по оптимистическому варианту на 25 процентов, по базовому варианту - на 12 процентов;

– доведение доли российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов по обоим вариантам до 50% за счет повышения качества предоставляемых ими услуг.

Контрольные показатели результатов реализации Стратегии приведены в приложении 5.

## VIII. Механизмы реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

### 1. Механизмы реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации

Для реализации Стратегии необходимо решение ряда задач, направленных на повышение эффективности управления автотранспортным комплексом:

1) определение индикаторов реализации Стратегии и установление ежегодной открытой отчетности региональных органов власти по перечню индикаторов и мероприятий стратегии в соответствии со сроками, описанными в разделе V;

2) разработка органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации до 31.12.2019 года планов по реализации Стратегии;

3) проведение Министерством транспорта Российской Федерации периодического контроля реализации мероприятий Стратегии органами власти всех уровней не реже 1 раза в год. Направление предписаний органам власти о необходимости реализации мероприятий Стратегии;

4) создание современной законодательной и нормативно-правовой базы в сфере регулирования деятельности автомобильного и городского наземного электрического транспорта;

5) создание системы мониторинга и корректировки реализации Стратегии;

6) совершенствование системы управления в сферах повышения безопасности дорожного движения, транспортной, экологической и климатической безопасности на автомобильном транспорте;

7) совершенствование системы контроля и надзора на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте за счет полномасштабного внедрения риск-ориентированной модели контрольно-надзорной деятельности;

8) включение в состав системы управления развитием автотранспортного комплекса механизмов, стимулирующих привлечение инвестиций, в развитие отрасли, в том числе развитие правовых, экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

## 2. Финансирование реализации мероприятий

Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации (оптимистический сценарий)

В целях создания условий для привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры автомобильного и городского наземного электрического транспорта следует расширить практику применения концессионных соглашений. Должны получить развитие механизмы проектного финансирования с учетом возможности (в рамках реализации крупных проектов) привлечения государственных гарантий, облигационных займов и Фонда национального благосостояния.

Кроме того, достижение целевых значений уровня инфляции обеспечит большую гибкость Банку России при принятии решений по денежно-кредитной политике и обеспечит рост доступности кредитных ресурсов в рамках инвестиционного процесса.

В транспортном комплексе предполагается рост капитальных вложений за счет дополнительных расходов средств субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников на строительство и реконструкцию дорог регионального и межмуниципального значения.

В среднесрочной перспективе темпы роста инвестиций в транспортную инфраструктуру (в том числе в инфраструктуру автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта) будут определять темпы сокращения дисбаланса между пропускной способностью транспортной системы и потребностями экономики и населения.

Финансирование реализации мероприятий Стратегии будет осуществляться в рамках, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

- обеспечение функций государственного регулирования и управления в автотранспортной отрасли;
- обеспечение безопасности на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте (в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»);
- компенсация износа инфраструктуры и подвижного состава городского наземного электрического транспорта, развитие инфраструктуры городского наземного электрического транспорта;
- выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов автотранспорта, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности.

Предполагается что, наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться также в следующих формах:

- софинансирование на договорных условиях наиболее эффективных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры городского наземного электрического транспорта (включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации);
- предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на восполнение накопившегося износа и развитие инфраструктуры автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- предоставление субсидий региональным и местным бюджетам на обеспечение снижения пассажирских тарифов до социально приемлемого уровня;
- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам для финансирования расходов, связанных с приобретением подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- разработка и реализация других экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка подвижного состава автомобильного

и городского наземного электрического транспорта, в том числе льготирование развития лизинга транспортных средств, страхования перевозчиков;

– предоставление в соответствии с программой государственных внешних заимствований Российской Федерации и программой государственных внутренних заимствований Российской Федерации и субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам в целях реализации наиболее значимых инвестиционных проектов в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов по развитию инфраструктуры рельсового пассажирского транспорта, транспортных узлов, формированию транспортных систем в создаваемых в регионах территориально-производственных кластеров, а также по организации в крупнейших транспортных узлах транспортно-логистических центров, созданию платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации предполагается направлять на следующие цели:

– финансовое обеспечение отдельных государственных полномочий, переданных в соответствии с законами субъектов Российской Федерации органам местного самоуправления;

– осуществление мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов.

Средства из бюджетов муниципальных образований направляются на следующие цели:

– создания целевых бюджетных фондов обеспечения выполнения нормативов качества перевозок пассажиров транспортом общего пользования и совершенствования организации дорожного движения за счет доходов от платной парковки, средств, полученных в виде штрафов за различные нарушения транспортного законодательства и доходов от сбора проездной платы с пассажиров общественного транспорта по утверждённым муниципальным тарифам;

– разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов;

– обеспечение безопасности дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест);

– создание условий для предоставления автотранспортных услуг населению и организации автотранспортного обслуживания населения в границах муниципального образования;

– участие в осуществлении иных государственных полномочий, если это участие предусмотрено федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации.

Практика организации специализированных бюджетных фондов обеспечения работы транспорта общего пользования полностью соответствует мировой (действующей в ведущих государствах ЕС, США и т.д.), когда средства, собираемые в виде различных платежей в транспортном секторе, целевым образом расходуются в этом же секторе на задачи повышения безопасности и качества функционирования транспорта.

**Перечень нормативных документов, использованных при разработке стратегии**

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2016 год и на плановый период 2017 и 2019 годов.

Стратегия социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года.

Стратегия социально-экономического развития Уральского федерального округа на период до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года.

Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года.

федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года».

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года (проект).

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики» в рамках Евразийского экономического союза.

Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 г. № 1162 «Об утверждении Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации».

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы».

Приложение № 2  
к Стратегии развития автомобильного транспорта  
и городского наземного электрического транспорта  
Российской Федерации на период до 2030 года

**ПРОГНОЗНЫЕ ОЦЕНКИ ОБЪЁМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПассаЖИРОВ,  
ГРУЗО- И ПассаЖИРООБОРОТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО  
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по базовому варианту развития  
автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации до 2030 года

Годы	Показатели							
	Объём перевозок грузов, всего, млн. т.	Грузооборот всего, млрд. т.км	Коммерческие перевозки грузов, млн. т.	Коммерческий грузооборот, млрд. т.км	Объём перевозок пассажирским автотранспортом, млрд. пасс. (автобусы и легковые такси)	Пассажирооборот автотранспорта, млрд. пасс. км (автобусы и легковые такси)	Объём перевозок городским наземным электрическим транспортом, млрд. пасс.	Пассажирооборот городского наземного электрического транспорта, млрд. пасс.км
2015	5356,7	247,1	1542,2	120,7	11,55	126,3	3,094	10,81
2016	5430,6	247,8	1577,0	125,5	11,3	124,7	2,88	10,1
2017	5446,97	253,0	1604,8	132,8	11,23	124,1	2,77	9,72
2018	5352,7	255,6	1601,7	136,2	11,23	125,4	2,68	9,41
2019	5448,9	257,7	1638,6	141,4	11,28	127,2	2,5	9,2
2020	5551,3	265,2	1677,7	147,0	11,35	129,3	2,57	9,04
2024	5601,2	267,3	1837,4	151,2	11,61 <sup>***)</sup>	131,0 <sup>***)</sup>	2,68	9,4
2025	5711,26	272,3	1877,3	152,3	11,67 <sup>***)</sup>	132,95 <sup>***)</sup>	2,85	10,0
2030	5920,56	279,5	2167,3	157,5	12,2 <sup>***)</sup>	138,98 <sup>***)</sup>	3,08	10,8

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по оптимистичному варианту развития автомобильного транспорта  
и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации до 2030 года

Годы	Показатели							
	Объём перевозок грузов, всего, млн. т.	Грузооборот всего, млрд. т.км	Коммерческие перевозки грузов, млн. т.	Коммерческий грузооборот, млрд. т.км	Объём перевозок пассажирским автомобильным транспортом, млрд. пасс. (автобусы и легковые такси)	Пассажирооборот автомобильного транспорта, млрд. пасс.км (автобусы и легковые такси)	Объём перевозок городским наземным электрическим транспортом, млрд. пасс.	Пассажирооборот городского наземного электрического транспорта, млрд. пасс.км
2015	5356,7	247,1	1542,2	120,7	11,52	126,6	3,094	10,81
2016	5430,6	247,8	1577,0	125,5	11,34	124,7	2,88	10,1
2017	5446,6	253,0	1602,1	132,8	11,23	124,1	2,77	9,72
2018	5455,5	258,3	1622,5	138,3	11,24	125,5	2,68	9,42
2019	5472,3	258,8	1645,7	142,0	11,5	128,3	2,63	9,21
2020	5619,0	263,73	1698,2	148,8	11,46	130,5	2,6	9,12
2024	6430,7	269,26	1897,1	150,0	12,1 <sup>***)</sup>	137,79 <sup>***)</sup>	2,74	9,61
2025	6432,3	274,91	1946,8	150,3	12,9 <sup>***)</sup>	146,9 <sup>***)</sup>	2,9	10,17
2030	7605,9	288,2	2215,0	171,6	13,8 <sup>***)</sup>	157,15 <sup>***)</sup>	3,2	11,23

\*\*\*) – с учетом перевозок электробусами

Приложение № 3  
к Стратегии развития автомобильного транспорта  
и городского наземного электрического транспорта  
Российской Федерации на период до 2030 года

**ЗНАЧЕНИЯ ИНДИКАТОРОВ РЕАЛИЗАЦИИ  
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО  
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА  
(для оптимистического сценария)**

Цель 1 «Обеспечение доступности и качества услуг автомобильного и городского электрического транспорта в сфере  
пассажирских перевозок в соответствии с транспортными стандартами»

	Индикаторы	Единица изменения	2016год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на автомобильном транспорте общего пользования (автобусами, включая легковые такси), в т.ч.								
	количество поездок на 1 человека в год	поездок/чел	77,31	76,39	76,16	77,17	80,79 <sup>***)</sup>	86,06 <sup>***)</sup>	92,0 <sup>***)</sup>
	количество пассажиро-километров на 1 человека в год	пасс-км/чел	850,0	844,2	850,3	878,8	920,0 <sup>***)</sup>	980,0 <sup>***)</sup>	1047,6 <sup>***)</sup>
	количество поездок на 1 человека на автомобильном транспорте с учетом работы, выполненной автомобилями, находящимися в собственности граждан	поездок/чел	204,86	206,50	206,78	207,23	211,65	212,73	225,82
2	Доля пассажирооборота автомобильного пассажирского транспорта общего пользования в пассажирообороте всех видов транспорта	проценты	23,99	22,1	21,97	21,56	21,66 <sup>***)</sup>	21,91 <sup>***)</sup>	23,97 <sup>***)</sup>
3	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год на городском наземном электрическом транспорте								
	количество поездок на 1 человека в год	поездок/чел	1,96	1,89	1,82	1,75	1,83	1,93	2,13
	количество пассажиро-километров на 1 человека в год	пасс-км/чел	68,85	66,12	63,82	61,41	64,19	67,88	74,85

	Индикаторы	Единица изменения	2016год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
4	Доля пассажирооборота городского наземного электрического пассажирского транспорта в пассажирообороте по всем видам транспорта	проценты	1,94	1,73	1,65	1,51	1,51	1,52	1,57
5	Доля объема перевозок автомобильного пассажирского транспорта в объеме перевозок по всем видам транспорта	проценты	60,69	60,58	60,41	60,18	60,47***)	61,18***)	64,34***)
6	Доля объема перевозок городского наемного электрического пассажирского транспорта в объеме перевозок по всем видам транспорта	проценты	15,41	14,95	14,43	13,65	13,69	13,75	14,22
7	Доля сельских населенных пунктов, обеспеченных регулярным автобусным сообщением	проценты	65,81	67,13	67,75	71,13	74,69	78,25	86,07
8	Доля рейсов, выполненных по расписанию автобусами, в т.ч.:								
	в междугородном сообщении	проценты	92,3	92,6	93	93,5	93,8	94	95
	в пригородном сообщении	проценты	95,3	95,6	96	96,5	96,8	97	97
	в городском сообщении	проценты	92,3	92,6	93	93,5	93,8	94	96
	трамваями	проценты	92,3	92,6	93	93,5	93,8	94	96
	троллейбусами	проценты	89,3	89,6	90	90,5	90,8	91	92
9	Средний срок службы трамваев	лет	19,5	19,5	19,0	18,55	18,0	17,0	15,0
10	Средний срок службы троллейбусов	лет	9,98	9,98	9,9	9,7	9,6	9,5	9,0
11	Средний срок службы пассажирских транспортных средств общего пользования – автобусов *)	лет	8,9	8,7	8,5	8,5	8,1	8	7
12	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования *)	процентов	19,6	20,0	40,0	60,0	82,0	100,0	100,0
13	Доля парка подвижного состава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно - коммуникационными системами и глобальной	процентов	85,0	90,0	98,9	100	100	100	100

Индикаторы	Единица изменения	2016год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
навигационной системой ГЛОНАСС*)								

Цель 2 «Обеспечение доступности и качества транспортных и транспортно-логистических услуг в области грузовых автомобильных перевозок, повышение эффективности и конкурентоспособности грузового автомобильного транспорта

Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1. Выработка на 1 автотонну автотранспортных средств	тонно- км/тонну грузоподъёмности	6740,4	6569,1	6730,5	6762,3	6772,4	6828,4	6937,9
2. Средний срок службы грузовых автотранспортных средств общего пользования *)	лет	10,5	10,3	10,2	9,5	8,9	8,5	8,2
3. Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах *) (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	15	17	19	23	30	36	51
4. Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом*)	процентов	1,2	1,6	2	2,4	2,5	2,6	3

Цель 3 «Развитие международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Повышение роли и конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг. Расширение использования транзитного потенциала России. Интеграция автотранспортной системы России в евразийское транспортное пространство»

Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1. Перевозки транзитных грузов через территорию России автомобильным транспортом*)	млн. тонн	2	2,1	2,2	2,5	3	3,1	3,5
2. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов*)	процентов	48	48,5	49	50	50	50	50

Цель 4 «Повышение устойчивости функционирования городских транспортных систем»

	Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1.	Доля крупных городов (включая крупнейшие и сверхкрупные), в которых значение временного индекса**) для сети магистральных улиц и городских автомобильных дорог не превышает 2,0	%	н/д	н/д	н/д	30	57	63	95
2	Доля протяженности участков магистральных улиц и городских автомобильных дорог, в утренний пиковый период работающих в режиме перегруженности (уровни обслуживания Е-Ф согласно ОДМ 218.2.020-2012) в общей протяженности магистральных улиц и городских автомобильных дорог не превышает 5%	%	н/д	н/д	н/д	30	57	63	95
3.	Сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования по отношению к уровню 2016 года)	%	0,0	1,9	3,8	5,7	7,2	7,6	15

\*\*) - расчет показателя «временной индекс» осуществляется в соответствии с проектом Правил определения основных параметров дорожного движения, ведения их учета, подлежащих утверждению в соответствии со статьей 5 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Цель 5 «Повышение уровня безопасности и снижение негативного воздействия на окружающую среду автомобильного и городского наземного электрического транспорта»**

	Индикаторы	Единица изменения	2016 год*	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1	Объем валовых выбросов загрязняющих атмосферу веществ от автотранспорта (в % по отношению к уровню 2016 года)	%	100	98	95	75	63	65	55

2	Доля парка автотранспортных средств с гибридными и электрическими двигателями в общей численности парка автотранспортных средств, (рост в % по отношению к уровню 2016 года)	%	0	3	5	8	17	20	35
3	Доля парка автотранспортных средств с двигателями, работающими на сжатом и сжиженном природном газе	%	0	2	4	7	13	15	24
4	Объем выбросов CO <sub>2</sub> от автомобильного транспорта (в % по отношению к уровню 2016 года)	%	100	99	98	95	94	90	80
5	Доля автотранспортных средств экологического класса ЕВРО 4 и выше в % в общей численности автомобильного парка	%	35	40	45	50	85	84	100

	Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
6	Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения	13,8	13,0	11,9	9,5	4,0	3,7	2,0
7	Снижение транспортного риска на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям)	чел./10000 авт.	3,8	3,6	3,28	2,62	1,1	1,05	0,6

Цель 6 «Формирование интегрированной технологической и информационной среды функционирования автомобильного и городского электрического транспорта в едином транспортном пространстве России на базе опережающего развития эффективности транспортной инфраструктуры и широкого использования инновационных технологий»

	Индикаторы	Единица	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
--	------------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

		изменения							
1.	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего*)	процентов	35	50	60	100	100	100	100
1.1.	в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн*)	процентов	75	80	90	100	100	100	100
2.	Создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на федеральных трассах:*)								
2.1.	протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками*)	км	661	1000	1206	6828	9329	9350	12175
2.2.	доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн. человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации*)	процентов	40	43	46	69	100	100	100

**Цель 7 «Развитие кадрового потенциала и установление социальных гарантий работникам отрасли»**

	Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
1.	Индекс изменения средней заработной платы работников автомобильного транспорта к предшествующему отчетному периоду (2016 год принят за 100%)	Индекс, %	100	100,9	101,0	101,3	101,4	101,4	101,2
2.	Индекс изменения средней заработной платы работников городского наземного электрического транспорта к предшествующему отчетному периоду (2016 год принят за 100%)	Индекс, %	100	104,9	105,9	103,5	103,9	104,2	102,0

**Цель 8 «Развитие системы высшего и среднего профессионального образования и осуществление отраслевых научных исследований в области эксплуатации автомобильного и наземного городского электрического транспорта, создания «устойчивых» городских транспортных систем»**

	Индикаторы	Единица изменения	2016 год	2017 год	2018 год	2020 год	2024 год	2025 год	2030 год
--	------------	-------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

1	Доля студентов вузов и ссузов, принятых на обучение в порядке целевого набора по перечню специальностей, устанавливаемому Министерством транспорта Российской Федерации (в процентах по отношению к уровню 2016 года)	%	5	6	8	10	14	15	18
2	Доля средств, выделенных на НИР и НИОКР в сфере транспорта в бюджетах всех уровней	%	3,25	3,8	4,2	5	5,5	6	8

\*) – обозначены индикаторы, приведенные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032)

\*\*\*) – с учетом перевозок электробусами

Приложение № 4  
к Стратегии развития автомобильного транспорта  
и городского наземного электрического транспорта  
Российской Федерации на период до 2030 года

**«Дорожная карта» (план мероприятий) по реализации Стратегии развития автомобильного транспорта  
и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года  
(оптимистический вариант)**

Наименование задачи	Наименование мероприятий	Срок	Ответственные
<b>Цель 1 «Обеспечение доступности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в сфере пассажирских перевозок в соответствии с транспортными стандартами»</b>			
1.1. Определение требований к субъектам транспортной деятельности, к субъектам рынка пассажирских перевозок, к органам власти, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения, к качеству услуг, предоставляемых потребителям, формам и механизмам предъявления этих требований, включая транспортные стандарты, правила	1.1.1. Введение нормативно-правовых требований к финансовой устойчивости, деловой репутации и профессиональной компетентности субъектов транспортной деятельности, механизмов контроля их соблюдения, а также обеспечение общедоступности информации по этим показателям для всех пользователей и перевозчиков автомобильного транспорта. Разработка и внедрение электронных реестров субъектов транспортной деятельности, организация обмена информацией между контрольно-надзорными органами	2019-2021 гг.	Минтранс России, Ространснадзор
	1.1.2. Внедрение стандартов качества транспортного обслуживания населения, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом всех форм собственности, законодательное установление ответственности администраций субъектов Российской Федерации и муниципальных образований за их выполнение	2019-2024 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.1.3. Установление единого порядка (Правил) оказания услуг легковым такси в транспортно-пересадочных узлах	2019-2024 гг.	Минтранс России
1.2. Разработка и внедрение институциональных и правовых механизмов регулирования транспортной деятельности в	1.2.1. Формирование и внедрение нормативно правовых актов, устанавливающих перечень обязательных функций администраций субъектов Российской Федерации и муниципальных образований по организации транспортного обслуживания населения, включая:	2019-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной

<p>рассматриваемой сфере, в т. ч. с учётом требований транспортных стандартов</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- транспортное планирование на основе обязательного периодического мониторинга транспортных потребностей и платёжеспособного спроса населения, обследований транспортных и пассажирских потоков, мониторинга качества транспортного обслуживания; формализация процессов транспортного планирования в виде документа, образец которого устанавливается на федеральном уровне;</li> <li>- управление соотношением использования общественного и личного транспорта с помощью тарифного регулирования, организации дорожного движения, в т.ч. путем организации выделенных полос, парковочной политики;</li> <li>- разработку рациональных маршрутной сети и расписаний движения пассажирского транспорта, исключающих дублирование маршрутов и выполнение дублирующих рейсов различными перевозчиками;</li> <li>- подготовку маршрутов к эксплуатации и допуск перевозчиков на основании государственного или муниципального контракта, контроль выполнения графиков (расписаний) движения и показателей качества транспортного обслуживания, независимо от наличия или отсутствия бюджетного финансирования перевозчика, борьбу с нелегальными перевозчиками;</li> <li>- организацию единой тарифной системы, включающей оплату поездок на пассажирском транспорте, независимо от организационно-правовой формы перевозчика, оплату парковок и проезда по платным участкам улично-дорожной сети;</li> <li>- консолидацию сбора платы за проезд при перевозках с государственным (муниципальным) финансированием и оплаты парковок с последующим использованием собранных средств для оплаты выполненного пробега транспортных средств на маршруте в соответствии с контрактом (единая касса);</li> <li>- созданию служб, имеющих достаточный перечень полномочий для контроля оплаты проезда пассажирами и оформления соответствующих штрафных санкций, независимо от наличия или отсутствия бюджетного финансирования перевозчика;</li> <li>- информирование населения о доступных транспортных услугах, предоставляемых единой транспортной системой (расписаниях движения транспорта общего пользования, скорости и времени сообщения, альтернативных маршрутах проезда, стоимости проезда, каршеринге, и др.).</li> </ul>		<p>власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований</p>
	<p>1.2.2. Внедрение механизмов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) для обеспечения инновационного сценария развития транспорта общего пользования, осуществляющего перевозки пассажиров на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам и на условиях обеспечения стандартов транспортного обслуживания, в т.ч. отраслевых типовых механизмов обеспечения предоставления государственных гарантий инвесторам, передачи частному бизнесу в концессию инфраструктурных объектов и др.</p>	<p>2019-2026 гг.</p>	<p>Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований</p>

	1.2.3. Внедрение субъектами Российской Федерации механизмов квотирования рынка перевозок легковыми такси в соответствии с Методическими рекомендациями, подготовленными на федеральном уровне	2019-2024 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации
	1.2.4. Разработка подпрограммы развития пассажирского автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы», включающей: - комплексный анализ состояния и проблем развития отрасли; - предложения по законодательным и нормативным правовым механизмам, регулирующим деятельность пассажирского транспорта общего пользования, обеспечивающим его приоритетное развитие и финансирование; - разработку сценариев развития отрасли при различных вариантах ее финансирования, соответствующих планов развития инфраструктуры пассажирского транспорта в городах России.	2020- 2022 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.2.5. Разработка нормативных и методических документов в сфере организации движения городского наземного электрического транспорта, технического обслуживания подвижного состава городского наземного электрического транспорта	2019-2020 гг.	Минтранс России
	1.2.6. Подготовка законодательных инициатив в целях обеспечения государственной поддержки производителей подвижного состава городского наземного электрического транспорта.	2019-2020 гг.	Минпромторг России Минтранс России
	1.2.7. Установление нормативно-правового регулирования деятельности диспетчерских центров легковых такси и ответственности перед потребителями транспортных услуг	2019-2020 гг.	Минтранс России
	1.2.8. Внедрение бесконтактных автоматизированных систем контроля проезда (АСКП), в т.ч. с использованием современных облачных и интернет технологий. Создание единой технологической платформы для организации универсального средства оплаты проезда и получения льгот на городском транспорте, единого для всех городов России	2019-2026 гг.	Минтранс России, Минтруд России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

			муниципальных образований
	1.2.9. Разделение ответственности между перевозчиками и органами власти за выполнение транспортом перевозочных и социальных функций путём внедрения системы средне- и долгосрочных контрактов на перевозки по регулярным маршрутам по государственным (субъектов РФ) и муниципальным заказам, предусматривающую: <ul style="list-style-type: none"> <li>- определение цены контракта на конкурсной основе;</li> <li>- оплату перевозчику фактически выполненного пробега транспортных средств на маршруте;</li> <li>- консолидацию государственным (муниципальным) заказчиком сбора платы за проезд и субсидий на перевозки («единая касса»);</li> <li>- возможность в течение срока действия контракта индексации цены контракта и ограниченного варьирования объемов заказываемой транспортной работы с учётом изменения местных условий на маршрутах (чрезвычайные ситуации, ремонтные работы и т.д.).</li> </ul> Разработка нормативно-правовых актов, обеспечивающих разделение ответственности между перевозчиками и органами власти.	2019-2023 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.2.10. Внедрение риск-ориентированного подхода при осуществлении контрольно-надзорной деятельности в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.	2019-2021 гг.	Минтранс России, Ространснадзор
1.3. Разработка эффективных способов и методов управления процессами перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	1.3.1. Создание единых центров управления движением пассажирского транспорта на региональном и местном уровнях, использующих объединенные базы данных	2020-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.3.2. Внедрение системы контроля показателей качества транспортного обслуживания по данным систем оплаты проезда и навигации в городах с численностью населения свыше 250 тыс. жителей.	2020-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.3.3. Реализация проектов интеграции автоматизированных систем диспетчерского управления движением пассажирского автомобильного	2020-2030 гг.	органы исполнительной

	транспорта общего пользования с автоматизированными системами управления дорожным движением городов, в т.ч. обеспечивающих приоритет транспорта общего пользования в дорожном движении		власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.3.4. Внедрение механизмов управления транспортным спросом при приоритете использования транспорта общего пользования и коллективных форм пользования легковыми автомобилями, использование динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков, тарифно-ценовое стимулирование пользования общественным транспортом путём внедрения на территории муниципальных образований и городских агломераций единых билетных систем с оплатой проезда, не зависящей от количества пересадок, маршрутов и видов транспорта, обеспечивающих льготный тариф при длительном (1 мес. и более) пользовании общественным транспортом	2019-2025 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
1.4. Установление основ и законодательное закрепление государственного регулирования и отраслевого саморегулирования в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	1.4.1. Установление и правовое закрепление роли отраслевого бизнеса и профессиональных объединений, занятых в подотрасли, в регулировании деятельности подотрасли путём создания саморегулируемых организаций перевозчиков и систем добровольной сертификации услуг	2019-2025 гг.	Минтранс России, общественные объединения, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.4.2. Установление на федеральном уровне требований по разработке и внедрению региональных и местных программ развития новых форм транспортного обслуживания маломобильных групп населения, региональных программ развития автобусного сообщения в сельской местности, региональных программ «школьный автобус»	2019-2020 гг.	Минтранс России, Минздрав России, Минобрнауки России
	1.4.3. Разработка нормативной правовой базы реализации контрактов полного жизненного цикла и дилерского технического обслуживания и ремонта пассажирских транспортных средств общего пользования	2019-2021 гг.	Минтранс России, Минпромторг России

1.5. Реализация мероприятий по обеспечению доступности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и обеспечения транспортной доступности территорий для всех категорий пользователей	1.5.1. Формирование систем государственного технического регулирования, сертификации и стандартизации в сфере обеспечения доступности и качества услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и обеспечения транспортной доступности территорий для всех категорий пользователей	2019-2025 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, Росстандарт
	1.5.2. Внедрение перевозок инвалидов специализированными такси на льготных условиях за счет средств соответствующих бюджетов, с постепенным переходом к технологии обслуживания легковыми такси общего пользования и формированием механизма возмещения затрат перевозчиков в объеме льгот, фактически предоставленных инвалидам	2019-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.5.3. Внедрение систем информирования и ориентирования инвалидов на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, использующих в том числе, визуальную, звуковую, тактильную информацию, а также внедрение системы «говорящий город» или аналогичных ей	2020-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.5.4. Обновление парка транспортных средств общего пользования за счет приобретения транспортных средств, приспособленных для перевозки маломобильных групп населения; использование для этих целей механизмов кредитования, лизинга, аренды, а также собственных средств предприятий	2019-2030 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, Минфин России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований перевозчики
	1.5.5. Разработка, утверждение и реализация на различных уровнях управления целевых программ и планов мероприятий по обеспечению доступности транспортных услуг для всех категорий пользователей	2020-2030 гг.	Минтранс России,

			органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
1.6. Развитие логистики городских транспортных систем в сфере перевозки пассажиров с учетом вопросов организации дорожного движения	1.6.1. Разработка и введение требований, обеспечивающих развитие систем пассажирского транспорта общего пользования во взаимосвязи с вопросами организации дорожного движения, развития немоторизованных видов транспорта, обеспечения доступности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных услуг	2019-2023 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.6.2. Введение единых методов мониторинга транспортных корреспонденций населения на основе использования GPS-треков, баз данных сотовых операторов, пенсионного фонда, транспортных компаний, МВД России и др., создание правовых условий для использования соответствующей информации операторами транспортного обслуживания в субъектах РФ и муниципальных образованиях. Создание законодательной базы для установления обязанностей органов исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований проводить систематический сбор и хранение первичных данных электронных учетных транспортных систем (навигационные отметки, отметки валидации билетов при оплате проезда, данные технической инвентаризации зданий, конфигурации УДС и тропинойной сети) для расчета показателей качества и изучения динамики транспортного спроса	2020-2021 гг.	Минтранс России, Минкомсвязь России, Минздрав России, Минтруд России, МВД России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	1.6.3. Реализация инвестиционных проектов и проектов государственно-частного партнерства по созданию в городах и их пригородных зонах систем скоростного пассажирского транспорта, в том числе легкорельсового, на направлениях массовых корреспонденций населения	2020-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

			муниципальных образований
	1.6.4. Развитие городского наземного рельсового электрического транспорта и скоростного автобусного транспорта (САТ), как основы транспортного каркаса крупных городов;	2019-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
1.7. Создание целевых бюджетных фондов поддержки развития пассажирского транспорта и организации дорожного движения за счет перечисления в них средств от штрафных санкций за нарушение правил дорожного движения и платы за парковку для финансирования развития регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и совершенствование организации движения	1.7.1. Разработка правовых основ формирования целевых бюджетных фондов за счет штрафных санкций за нарушение Правил дорожного движения и платы за парковку для финансирования регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и организации движения	2020-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, Минфин России
	1.7.2. Разработка и внедрение организационно-экономического механизма функционирования бюджетных фондов в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях	2020-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, Минфин России
1.8. Осуществление мер по развитию легкого рельсового (в том числе скоростного легкорельсового) транспорта, скоростного автобусного транзита и выделенных полос для безрельсового транспорта общего пользования в крупных и	1.8.1. Обособление трамвайных путей от автотранспорта, организация выделенных полос движения безрельсового транспорта, организация приоритетного проезда общественным транспортом пересечений, устранение заторов на трамвайных путях методами организации дорожного движения. Разработка методической базы и организационно-экономического механизма, реализация конкретных проектов в крупных городах и крупнейших городских агломерациях страны.	2019-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований

крупнейших городах и городских агломерациях страны			
1.9. Организация эффективного контроля соблюдения транспортного законодательства, в том числе в части, соблюдения правил перевозки пассажиров, соблюдения требований транспортных стандартов, соблюдения правил парковки	1.9.1. Разработка законодательной базы для обеспечения эффективного контроля соблюдения транспортного законодательства, в т.ч. контроля оплаты проезда, быстрой фиксации ДТП на маршрутах общественного транспорта, соблюдения правил парковки, соблюдения правил перевозки пассажиров	2019-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
Цель 2 «Обеспечение доступности и качества транспортных и транспортно-логистических услуг в области грузовых автомобильных перевозок, повышение эффективности и конкурентоспособности грузового автомобильного транспорта»			
2.1. Формирование и реализация необходимых правовых механизмов и соответствующей нормативной правовой основы в сфере регулирования деятельности по осуществлению грузовых автомобильных перевозок	2.1.1. Законодательное установление требований к субъектам автотранспортной деятельности, осуществляющих перевозки грузов, и к субъектам рынка транспортно-логистических услуг	2019-2020 гг.	Минтранс России
	2.1.2. Законодательное установление механизмов предъявления установленных требований к субъектам автотранспортной деятельности, а также контроля за их соблюдением, как в рамках системы государственного контроля и надзора, так и в рамках отраслевого саморегулирования	2019-2020 гг.	Минтранс России Ространснадзор
	2.1.3. Законодательное установление обязательности страхования грузов	2020 г.	Минтранс России
	2.1.4. Разработка и введение в действие стандартов, регламентов в сфере организации грузовых перевозок и организации транспортной логистики, направленных на минимизацию порожнего пробега автомобилей, уменьшение времени их простоя в погрузочно-разгрузочных пунктах и повышение использования грузоподъемности	2019-2020 гг.	Минтранс России
	2.1.5. Разработка и внедрение правил и процедур допуска новых субъектов транспортной деятельности к работе в секторе грузовых автомобильных перевозок	2020 г.	Минтранс России
	2.1.6. Внедрение положений «Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок» в национальное законодательство, регламентирующее деятельность автомобильных перевозчиков на российском рынке транспортных услуг.	2020-2021 гг.	Минтранс России

	2.1.7. Совершенствование контроля выполнения автотранспортными организациями предъявляемых к ним требований	2019-2021 гг.	Минтранс России Ространснадзор
	2.1.8. Разработка типажа и структуры парка автотранспортных средств для перевозок грузов, с учетом значительного повышения их специализации по видам перевозимых грузов, типам кузовов и видам потребляемого топлива	2019-2021 гг.	Минтранс России
	2.1.9. Разработка и внедрение Правил перевозки, крепления и размещения крупногабаритных и тяжеловесных грузов на автотранспортных средствах	2019-2021 гг.	Минтранс России
	2.1.10. Разработка и внедрение Правил перевозки скоропортящихся грузов с учетом гармонизации их с нормами и стандартами, установленными в международных и европейских соглашениях	2019-2021 гг.	Минтранс России
2.2. Создание условий (правовых, институциональных, организационных) для формирования эффективной логистической составляющей товародвижения на федеральном и региональном уровнях с использованием автомобильного транспорта и мультимодальных транспортно-логистических центров	2.2.1. Создание условий для эффективной деятельности крупных конкурентоспособных транспортно-экспедиторских организаций и транспортно-логистических центров на основе стандартов и регламентов, регулирующих их допуск к осуществлению профессиональной транспортно-экспедиторской и транспортно-логистической деятельности, а также увеличения доли участия российских логистических провайдеров в перевозках экспортных и импортных грузов, включая перевозки между третьими странами	2019-2021 гг.	Минтранс России, Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), АСМАП
	2.2.2. Строительство на условиях ГЧП сети транспортно-логистических терминалов на основных направлениях грузовых автомобильных перевозок	2019-2023 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, инвесторы
	2.2.3. Разработка и введение в действие механизмов, стимулирующих обновление парка грузовых автомобильных перевозчиков (дотации, льготы на лизинг, налоговые льготы, создание амортизационных фондов при использовании механизма ускоренной амортизации и др.)	2020-2023 гг.	Минтранс России, Минпромторг России
Цель 3. «Развитие международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. Повышение роли и конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг. Расширение использования транзитного потенциала России. Интеграция автотранспортной системы России в евразийское транспортное пространство»			
3.1. Повышение конкурентоспособности и качества	3.1.1. Подготовка предложений по механизмам государственной поддержки российским международным автоперевозчикам в	2019-2020 гг.	

выполняемых услуг российскими транспортными компаниями на рынке международных автомобильных перевозок	обновлении и наращивании парка современных транспортных средств, обеспечивающей выравнивание условий их приобретения в сравнении с конкурирующими на рынке иностранными перевозчиками.		Минтранс России, Минпромторг России АСМАП
	3.1.2.Создание оптимальных условий и мер господдержки российским автопроизводителям для налаживания массового выпуска в России большегрузных магистральных автопоездов для международных перевозок, отвечающих современным требованиям и сопоставимых по стоимости с зарубежной техникой	2019 - 2025 гг.	Минпромторг России
	3.1.3.Изучение и поддержка внедрения новых прогрессивных логистических технологий доставки грузов автомобильным транспортом, обобщение и распространение передовых практик.	2019- 2030 гг.	Минтранс России, Отраслевые институты, бизнес сообщества
	3.1.4.Повышение уровня профессиональной компетентности работников, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок, на основе совершенствования методического обеспечения, повышения квалификации преподавателей, внедрения выездных и дистанционных форм обучения и др.	2019- 2030 гг.	Минтранс России, АСМАП
	3.1.5.Обеспечение подготовительной работы и перехода на новые условия по обязательной профессиональной подготовке водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, с выдачей свидетельств профессиональной компетентности, а также их обязательной периодической переподготовке	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, АСМАП
	3.1.6.Подготовка и принятие мер по введению особого порядка расчета стоимости полиса ОСАГО для международных автомобильных перевозчиков с учетом их обязательного страхования также по «Зеленой карте» с целью выравнивания затрат на этот вид страхования с зарубежными перевозчиками.	2019-2020 гг.	Минтранс России, АСМАП
3.2.Создание условий для увеличения объемов и расширения географии экспорта автотранспортных услуг, а также доли участия отечественных перевозчиков на рынке с целью достижения паритета	3.2.1.Формирование на основе заключения двухсторонних межправительственных Соглашений новых направлений автомобильного сообщения между Россией и такими зарубежными странами, как Марокко, Тунис, Израиль и др.	2019-2020 гг.	Минтранс России, АСМАП
	3.2.2.Подписание и реализация Соглашения о транзитных автомобильных перевозках в Евро-Азиатском регионе в рамках Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана	2019 г.	Минтранс России

	(ЭСКАТО) между Россией, Китаем, Монголией, предусматривающего наиболее благоприятных условий для развития международных автомобильных сообщений в этом регионе		
	3.2.3. Обеспечение ускоренной полномасштабной реализации Соглашения между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок в части осуществления доставки грузов из КНР в Россию и Европу транзитом через территорию Казахстана	2019-2020 гг.	Минтранс России
	3.2.4. Разработка предложений и обеспечение совершенствования статистического учета и мониторинга международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, включая перевозки в сообщении со странами ЕАЭС.	2019-2020 гг.	Ространнадзор, ФТС, Росстат, АСМАП
	3.2.5. Подготовка, продвижение и реализация предложений по правовому и организационному обеспечению реализации «политики импортозамещения» при заключении российскими грузоотправителями и грузополучателями договоров на доставку внешнеторговых грузов с приоритетным использованием услуг российских автомобильных перевозчиков.	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, АСМАП, Минэкономразвития России, РЭЦ, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации
	3.2.6. Разработка и реализация межгосударственного Соглашения о развитии контейнерных и контрейлерных перевозок грузов в государствах, входящих в состав Евразийского экономического союза, предусматривающей создание опорной сети терминалов для перегрузки 40-футовых контейнеров и крупнотоннажных полуприцепов (автопоездов) в крупных транспортных узлах, а также создание межгосударственного центра компетенций по развитию комбинированных (мультимодальных) перевозок грузов	2020 г.	Минтранс России, ЕАЭС
	3.2.7. Разработка и реализация комплекса мер, направленных на дальнейшее повышение эффективности транспортного контроля иностранных перевозчиков, осуществляющих перевозки в сообщении с Россией, как на её территории, так и на внешней границе ЕАЭС, в том числе с использованием современных информационных технологий и навигационных систем.	2020 г.	Минтранс России, Ространнадзор, отраслевые бизнес сообщества

	3.2.8. Разработка и реализация комплекса мер, направленных на развитие инфраструктуры международных автомобильных перевозок	2020 г	Минтранс России
3.3. Устранение административных, технических и физических барьеров в работе российских международных автомобильных перевозчиков, защита их интересов на международном уровне	3.3.1. Разработка и принятие комплекса ответных мер к автомобильным перевозчикам стран, предъявляющих необоснованные требования и/или проводящих дискриминационную политику в отношении российских автоперевозчиков, в том числе, в части ограничения транзитного проезда по своим территориям, применения особых требований к весовым и габаритным параметрам транспортных средств, в части режимов труда и отдыха, введения требований по минимальной зарплате водителей, оформлению виз и др.	2019-2020 гг.	Минтранс России, АСМАП совместно с МИД России
	3.3.2. Увеличение пропускной способности и облегчение процедур пересечения границ в автомобильных пунктах пропуска за счет улучшения их технического обустройства, реконструкции, организации электронной очереди, в частности, по пунктам пропуска Приморского края, Псковской области и Верхний Ларс.	2019-2020 гг.	Минтранс России, ФГКУ «Росгранстрой» совместно с ФТС России
	3.3.3. Создание (в т. ч. на условиях ГЧП) вдоль автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры, площадок для отдыха водителей и объектов дорожного сервиса в соответствии с установленными нормами в целях для обеспечения возможности соблюдения водителями режимов труда и отдыха согласно требованиям Соглашения ЕСТР.	2019 - 2023 гг.	Росавтодор
	3.3.4. Реализация проекта по созданию сети автоматизированных пунктов весогабаритного контроля на всех автомобильных дорогах федерального значения, позволяющих определять весогабаритные параметры без остановки движения транспортных средств.	2021 г.	Росавтодор
	3.3.5. Формирование правовой основы и организационных мер для реализации в Российской Федерации Приложения 8 к международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах в части выдачи и признания международного весового сертификата транспортного средства.	2019-2020 гг.	Минтранс России, Ространснадзор, Росавтодор
	3.3.6. Выработка и проведение согласованных действий с компетентным органом и гарантийным объединением Китая по ускоренному началу и эффективному применению книжек МДП при осуществлении двухсторонних и транзитных перевозок в автомобильном сообщении с КНР.	2019-2020 гг.	Минтранс России, АСМАП, совместно с ФТС России

	3.3.7.Осуществление мер, предусматривающих расширение сети уполномоченных испытательных станций и экспертов, упорядочение требований и сокращение сроков получения (обмена) свидетельств СПС.	2019-2020 гг.	ФБУ «Росавтотранс», отраслевые бизнес сообщества
	3.3.8.Организация электронного взаимодействия между перевозчиками, владельцами грузов и государственными контролирующими органами при международных автомобильных перевозках, в том числе в сфере таможенного регулирования, включая перевозки товаров в рамках Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, ФТС России, АСМАП
	3.3.9.Нормативное урегулирование вопросов изъятия у перевозчиков допуска к процедуре МДП с целью установления исчерпывающих критериев такого изъятия, в том числе предусматривающие дифференцированный подход к критериям серьезности и неоднократности правонарушений.	2019-2020 гг.	Минтранс России, АСМАП, совместно с ФТС России
	3.3.10.Заключение двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с Украиной, Молдовой, предусматривающих введение разрешительной системы двусторонних перевозок.	2020 г.	Минтранс России
3.4.Поэтапное формирование единого транспортного пространства государств – членов ЕАЭС, интеграция в мировое транспортное пространство	3.4.1.Участие в разработке комплекса мероприятий («дорожной карты»), направленных на реализацию Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов ЕАЭС.	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, отраслевые институты, бизнес сообщества, ОАО «НИИАТ»
	3.4.2.Выработка предложений в Правительство РФ по гармонизации в рамках ЕАЭС законодательства в области функционирования автомобильного транспорта, а также в сфере таможенного, налогового, административного и иных видов его регулирования, формирование единой конкурентной политики.	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, совместно с заинтересованными ФОИВ, отраслевые бизнес сообщества, ОАО «НИИАТ»
	3.4.3.Унификация в рамках ЕАЭС требований к весовым и габаритным параметрам автотранспортных средств, осуществляющим перевозки по международным транспортным коридорам	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, Росавтодор, отраслевые бизнес сообщества

	3.4.4. Правовое и организационное обеспечение реализации Программы поэтапной либерализации выполнения автомобильных перевозок грузов утвержденной Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13.	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, Ространснадзор
	3.4.5. Выравнивание административной ответственности к нарушителям порядка и требований осуществления международных автомобильных перевозок на всех участках внешней границы и на территории стран ЕАЭС.	2018 г.	Минтранс России, Ространснадзор
	3.4.6. Разработка и утверждение изменений и дополнений в нормативные правовые акты Российской Федерации, касающиеся перевозок грузов в международном автомобильном сообщении, на основе положений «Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ».	2019 г.	Минтранс России, ОАО «НИИАТ», РАС, АСМАП
3.5. Эффективное использование и развитие транзитного потенциала России и в рамках ЕАЭС	3.5.1. Обеспечение на автомобильных дорогах Российской Федерации, входящих в евразийские международные транспортные коридоры, беспрепятственного круглогодичного проезда грузовых транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось до 11,5 т.	2022 г.	Росавтодор
	3.5.2. Формирование эффективных и конкурентоспособных международных транспортно-логистических маршрутов доставки внешнеторговых грузов с широким применением автоматизированных систем управления, включая спутниковые системы контроля за осуществлением перевозочного процесса на всех этапах и звеньях транспортной цепи таких маршрутов.	2020 г.	Минтранс России, Росавтодор, отраслевые бизнес сообщества
	3.5.3. Правовое, инфраструктурное и технологическое обеспечение развитию автотранспортной составляющей международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2".	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, Росавтодор
	3.5.4. Организация взаимодействия с компетентными органами в государств-членов ЕАЭС по синхронизации процедур оформления и выдачи специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных автотранспортных средств и перевозку опасных грузов.	2019 - 2021 гг.	Минтранс России, Росавтодор, Ространснадзор
3.6. Опережающее развитие регулярного автобусного сообщения в международном сообщении, упорядочение работы	3.6.1. Участие в рамках рабочих органов ЕЭК ООН в завершении подготовки проекта Глобального многостороннего соглашения о регулярных автобусных пассажирских перевозках (Омнибус) и оказание содействия по его ускоренному принятию.	2019 - 2020 гг.	Минтранс России

нерегулярных (заказных) перевозок автобусами в международном сообщении	3.6.2. Подготовка и принятие необходимых регламентирующих правовых документов по обеспечению реализации положений Соглашения Омнибус (после его принятия).	2019 - 2020 гг.	Минтранс России, ФБУ «Росавтотранс»
	3.6.3. Рассмотрение и принятие решения в части целесообразности присоединения Российской Федерации к Соглашению «Интербус».	2019 г.	Минтранс России, АСМАП
	3.6.4. Создание и сопровождение электронного реестра расписаний регулярных международных автобусных маршрутов, развитие систем информационного обеспечения потребителей услуг международных пассажирских перевозок.	2020 г.	Минтранс России
	3.6.5. Подготовка и реализация предложений по внесению необходимых изменений в российское законодательство, а при необходимости – в двухсторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении со странами Евросоюза с целью гармонизации требований в части соблюдения прав пассажиров в регулярном автобусном сообщении с учетом принятых регламентов Европейского парламента и Совета ЕС.	2019 - 2020 гг.	Минтранс России, ФБУ «Росавтотранс», отраслевые бизнес сообщества
<b>Цель 4 «Повышение устойчивости функционирования городских транспортных систем»</b>			
4.1. Разработка и реализация государственной политики в области обеспечения «устойчивого» развития и функционирования городских транспортных систем	4.1.1. Введение в практику оценки деятельности городских администраций системы показателей, характеризующих качество городской транспортной среды, качества транспортного обслуживания населения и установление порядка мониторинга их выполнения	2020-2030 гг.	Минтранс России Росстат, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.1.2. Установление правовых рамок применения мер, направленных на ограничение движения личного автотранспорта, а также на введение платности пользования дорожной инфраструктурой для различных категорий транспортных средств	2019-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации
	4.1.3. Включение в территориальные программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексные транспортные	2019-2030 гг.	органы исполнительной

	схемы, комплексные схемы организации дорожного движения мер и решений по управлению транспортным спросом, в т. ч. мер, направленных на стимулирование преимущественного развития общественного пассажирского транспорта, коллективных форм пользования легковыми автомобилями, современных методов парковочной политики и механизмов ограничения движения отдельных категорий транспортных средств (в т.ч. – по экологическим критериям), по развитию велосипедного и других немоторизованных видов передвижения в городах		власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.1.4. Введение градостроительных ограничений на плотность застройки и плотности расселения населения с учетом существующих и перспективных провозных возможностей территориальных транспортных систем	2020-2030 гг.	Минстрой России, Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.1.5. Включение в функции уполномоченных органов местного самоуправления городских поселений вопросов транспортного планирования, проектирования организации дорожного движения, мониторинга функционирования городских транспортных систем	2020-2030 гг.	Минстрой России, Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.1.6. Разработка и внедрение методов экономической оценки рисков и ущербов, связанных с транспортной деятельностью, и внедрение механизмов интернализации соответствующих эффектов (в стоимостном выражении) в конечную стоимость транспортной продукции	2020-2030 гг.	Правительство Российской Федерации, Минтранс России, Минэкономразвития России
	4.1.7. Создание на различных уровнях государственной исполнительной власти (Правительство Российской Федерации, субъекты Российской Федерации, муниципальные администрации)	2020-2030 гг.	Правительство Российской Федерации, Минтранс России,

	Комиссий по координации планов в области землепользования, транспорта, охраны окружающей среды и здоровья населения		Минприроды России, Минстрой России, Минздрав России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,  муниципальных образований
	4.1.8. Создание и поддержание общероссийского информационного Интернет-ресурса по вопросам устойчивого развития городских транспортных систем, современных методов организации дорожного движения и управления транспортным спросом и мобильностью населения	2020-2021 гг.	Минтранс России
	4.1.9. Разработка нормативной базы для передачи полномочий по управлению и финансированию системы транспорта общего пользования крупных агломераций с муниципального на уровень субъекта Российской Федерации для преодоления проблем границ и согласования Документов планирования перевозок нескольких муниципальных образований, а также для создания единой, бесшовной маршрутной сети и тарифной системы, представляющей наибольшее удобство для пассажиров.	2019-2024 гг.	Минтранс России
4.2. Совершенствование городской пассажирской и грузовой логистики, создание систем «устойчивого» обеспечения транспортного спроса населения и грузодвижения для целей развития экономики городов	4.2.1. Разработка и внедрение мультимодальных схем пассажирской логистики в городах, предусматривающих четкое технологическое взаимодействие общественного пассажирского транспорта (включая системы скоростного транспорта), личного транспорта, немоторизированных видов транспорта и т.д.) Внедрение комплексных интермодальных транспортно-технологических схем обслуживания транспортных узлов городских агломераций	2019-2024 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.2.2. Внедрение законодательной базы, определяющей условия обязательного введения обособленных полос для общественного транспорта общего пользования, обособленных трамвайных путей, а также требования к их обустройству	2019-2021 гг.	Минтранс России

	4.2.3. Передислокация грузовой базы, в том числе товарных станций, за пределы городов, разработка и реализация механизмов, обеспечивающих такую передислокацию. Разработка и внедрение специальных схем движения грузовых автомобилей на улично-дорожных сетях крупных городов («грузового каркаса»)	2020-2028 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.2.4. Создание парковочного пространства для размещения грузовых автомобилей в городах и на основных магистральных маршрутах (временные и постоянные места стоянки)	2019-2025 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.2.5. Разработка организационно-финансового механизма модернизации грузового автотранспортного парка городских агломераций, в том числе программ утилизации грузовых автомобилей, их агрегатов и шин	2019-2025 гг.	Минпромторг России, Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.2.6. Формализация и разграничение полномочий органов местного самоуправления в сфере регулирования рынка транспортно-логистических услуг	2020-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	4.2.7. Оптимизация схем транспортного обслуживания грузообразующих и грузопоглащающих объектов на территориях крупных городских агломераций	2019-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации

			Федерации, муниципальных образований
Цель 5 «Повышение уровня безопасности и снижение негативного воздействия на окружающую среду автомобильного и городского наземного электрического транспорта»			
5.1. Обеспечение к 2030 году в крупных и крупнейших городах и городских агломерациях не менее 70-75% объема пассажирских перевозок наземным транспортом общего пользования транспортными средствами с электродвигателями (трамвай, троллейбус с учетом автономного хода, метро, электропоезда, электромобили и гибриды, фуникулер, канатные дороги, электробус и др.) и автобусами, работающими на природном газе	5.1.1. Разработка, принятие и начало реализации приоритетного проекта «Развитие городского электротранспорта» государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» с межбюджетными трансфертами субъектам РФ в размере не менее 50 млрд. рублей в год, направленного на софинансирование восстановления и строительства инфраструктуры городского электротранспорта и предусматривающего распределение средств господдержки между городами (регионами) по итогам конкурса эффективности предлагаемых к реализации проектов.	2019-2030 г.	Правительство Российской Федерации
	5.1.2. Подготовка законодательных инициатив в целях обеспечения государственной поддержки производителей подвижного состава, работающего на электрической тяге	2019-2020 гг.	Минпромторг России Минтранс России
	5.1.3. Внесение показателя доли пассажиров, перевозимых «экологически чистым» транспортом (транспорт на электрической тяге, автобусы, работающие на природном газе или других альтернативных «чистых» топливах) в Социальный стандарт транспортного обслуживания населения на федеральном, региональном и местном уровнях.	2019 г.	Минтранс России; органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	5.1.4. Введение платы за загрязнение окружающей среды предприятиями автомобильного транспорта в соответствии с фактическим пробегом транспортных средств (внесение изменений в закон «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 № 7-ФЗ)	2019-2022 гг.	Минтранс России Государственная дума Российской Федерации
	5.1.5. Разработка нормативного правового обеспечения, регламентирующего требования к безопасности транспортных средств на электрической тяге и необходимой инфраструктуре	2019-2022 гг.	Минтранс России Государственная дума Российской Федерации
	5.1.6. Мониторинг и анализ реализации индикаторов развития электрического транспорта	2019-2022 гг.	Минтранс России

5.2. Определение основных принципов, механизмов и мер по реализации в автотранспортном комплексе страны «концепций безопасных транспортных систем», разработка и принятие необходимых изменений и дополнений в нормативную правовую базу, принятие необходимых институциональных и организационных решений	5.2.1. Проведение на федеральном и региональном уровнях мониторинга и анализа различных аспектов безопасности функционирования подотрасли, выявление существующих проблем и задач в данной сфере	2019-2030 гг.	Минтранс России; МПР России; МВД России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	5.2.2. Разработка системы целевых показателей обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов для администраций различного уровня и для субъектов транспортной деятельности	2019-2020 гг.	Минтранс России; МВД России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	5.2.3. Разработка и внедрение стандартов транспортных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения	2020-2025 гг.	Минтранс России, МВД России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, организации подотрасли
	5.2.4. Формирование практических методик исполнения требований нормативных правовых документов, регламентирующих деятельность автотранспортных организаций и органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения	2019-2021 гг.	Минтранс России, МВД России,
	5.2.5. Повышение уровня материально-технического обеспечения служб (отделов) безопасности дорожного движения автотранспортных организаций	2020-2030 гг.	Организации подотрасли

	<p>5.2.6. Внедрение современных методов анализа, расследования и учета дорожно-транспортных происшествий</p> <p>5.2.7. Разработка дополнений и изменений в действующую нормативную правовую базу, разработка новых законодательных и нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и безопасности перевозок, включая рассмотрение следующих вопросов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- введение функциональной классификации дорог и улиц и увязку мер и решений в области обеспечения безопасности движения и организации дорожного движения с установленными функциональными классами;</li> <li>- обеспечение максимальной предсказуемости дорожных условий (трассы, дороги, ее обустройства и т.д.) и поведения водителей и других участников движения;</li> <li>- обеспечение «прощающего» ошибки водителей принципа проектирования дорог и их обустройства</li> <li>- установление ответственности государства за допуск к осуществлению транспортной деятельности перевозчиков, не соответствующих требованиям по обеспечению безопасности перевозок;</li> <li>- совершенствование системы подготовки сотрудников Ространснадзора для обеспечения эффективного контроля за обеспечением безопасности перевозок.</li> </ul>	2020-2022 гг.	МВД России, Минтранс России
<p>5.3. Определение и реализация механизмов и мер по обеспечению экологической безопасности функционирования объектов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также процессов организации перевозок и организации дорожного движения</p>	<p>5.3.1. Введение административных и экономических механизмов (дифференцированного налогообложения, пошлин, сборов, платежей), стимулирующих использование более экологически чистых и энергоэффективных автотранспортных средств (электромобилей, гибридов, газомоторных и т.д.)</p>	2019-2020 гг.	Минфин России, Минтранс России, Минпромторг России
	<p>5.3.2. Введение системы классификации транспортных средств по уровню выбросов загрязняющих веществ и CO<sub>2</sub> (энергоэффективности), формирование электронных баз данных энерго-экологических характеристик автотранспортных средств, системы информирования потребителей об энерго-экологических характеристиках поступающих в обращение автотранспортных средств, методов их маркировки и идентификации в транспортных потоках, разработка соответствующих форм федерального статистического наблюдения</p>	2019-2021 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России, Росстат

	5.3.3. Создание эффективной системы государственного надзора за соблюдением установленных требований к автотранспортным средствам при проведении периодических технических осмотров транспортных средств, в том числе в части соблюдения требований по выбросам загрязняющих веществ и шуму.	2019-2021 гг.	МПР России МВД России, Минтранс России
	5.3.4. Разработка и реализация механизмов стимулирования переключения перевозок на экологически чистые виды транспорта (электротранспорт, гибриды, газомоторные и т.д.)	2020-2021 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, МПР России
	5.3.5. Разработка и реализация государственной программы расширения использования альтернативных топлив на автомобильном транспорте из возобновляемых источников энергии (биогаз, биоэтанол, биодизель и др.)	2019-2025 гг.	Минэнерго России, Минтранс России, Минпромторг России
	5.3.6. Введение обязательности оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и Стратегической оценки воздействия на окружающую среду (СОВОС) при реализации крупных инфраструктурных проектов, объектов капитального строительства, являющихся крупными центрами транспортного притяжения, разработка соответствующего методического обеспечения	2019-2020 гг.	Минтранс России, МПР России
	5.3.7. Проведение добровольных и обязательных энергетических обследований транспортных организаций с использованием механизмов энергосервисных контрактов, предусмотренных российским законодательством	2019-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	5.3.8. Включение в программы обучения и повышения квалификации лиц, управляющих автотранспортными средствами, вопросов освоения экономичных приёмов управления транспортными средствами	2019-2020 гг.	Минобрнауки России, Минтранс России
	5.3.9. Включение индикаторов экологического состояния и энергетической эффективности функционирования автомобильного транспорта в систему оценки эффективности работы органов управления транспортом органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления; разработка ежегодных докладов по экологической безопасности и энергоэффективности автомобильного и городского наземного электрического транспорта	2019-2020 гг.	МПР России, Минэнерго России, Минтранс России, Росстат

	<p>5.3.10. Создание эффективной системы государственного контроля за качеством реализуемого моторного топлива, в первую очередь, в местах розничной заправки и на нефтебазах. Разработка и реализация мер государственной поддержки развития газозаправочной инфраструктуры (в том числе, на условиях ГЧП)</p>	2020-2030 гг.	Роспотребнадзор, Минпромторг России, Минтранс России
	<p>5.3.11. Изменение системы закупок автотранспортных средств для государственных или муниципальных нужд с учётом приоритета их энергоэффективности и экологичности</p>	2020-2022 гг.	Минэкономразвития России; Минпромторг России, Минтранс России
	<p>5.3.12. Внедрение в крупных и средних автотранспортных организациях, имеющих производственную базу системы управления охраной окружающей среды в соответствии с ГОСТ Р ИСО 14000, создание экономических преференций для таких организаций</p>	2020-2030 гг.	МПП России, Минэкономразвития России, Минтранс России
<p>5.4. Обеспечение транспортной безопасности в организациях автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта путем установления требований по числу случаев нарушения безопасности при организации конкурсного отбора перевозчиков</p>	<p>5.4.1. Разработка технологий и выработка требований в сфере обеспечения комплексной безопасности населения на объектах транспортной инфраструктуры и подвижном составе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта</p>	2025 г.	Минтранс России Ространснадзор
	<p>5.4.2. Внедрение автоматизированной информационно-аналитической системы контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности, в том числе дистанционными методами</p>	2025 г.	Минтранс России Ространснадзор, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований

Цель 6 «Формирование интегрированной технологической и информационной среды функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в едином транспортном пространстве России на базе опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры и широкого использования инновационных технологий»			
6.1. Определение механизмов мультимодального взаимодействия автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта с другими видами транспорта в рамках единой транспортной системы страны	6.1.1. Создание автоматизированной подсистемы мониторинга функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в рамках автоматизированной системы управления транспортным комплексом	2019-2020 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.1.2. Внедрение системы единых «электронных билетов» при осуществлении пассажирских перевозок	2019-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.1.3. Внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля движения грузов и их сохранности в пути следования на основе развития интернет-технологий и спутниковых технологий	2019-2023 гг.	Минтранс России, Ространснадзор
	6.1.4. Внедрение электронной системы оформления и сопровождения грузовых перевозок (включая введение электронного документооборота) с учетом реализации принципа «Одного окна»	2020-2023 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.1.5. Установление основных грузопотоков в мультимодальном сообщении (в том числе, с участием автомобильного транспорта) по видам перевозимых грузов с выделением контейнеропригодных, а также грузов, перевозимых автотранспортными средствами в прямом автомобильном, междугородном и международном сообщении на территории субъектов Российской Федерации. Разработка региональных транспортно-экономических балансов с выделением в них объемов контейнеропригодных грузов, а также перевозок по контрейлерной технологии	2019-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований

	6.1.6. Разработка и введение в действие специальной среднесрочной (на 6-8 лет) отраслевой программы создания на условиях ГЧП системы мультимодальных логистических центров для контейнерных и контрейлерных перевозок общего пользования, предусматривающей создание стандартных технологий контейнерных и контрейлерных перевозок грузов в интермодальном и мультимодальном сообщении, финансово-экономических механизмов, стимулирующих ускоренное внедрение таких технологий, системы учета и документооборота, типажа и потребности в автотранспортных средствах для указанных перевозок	2024-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, Минэкономразвития России
	6.1.7. Создание единой системы органов управления на различных уровнях, ответственных за координацию работы всех видов транспорта и их рациональное взаимодействие в крупных транспортных и транспортно-пересадочных узлах	2025-2030 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.1.8. Разработка и утверждение Правил контрейлерных перевозок	2019 г.	Минтранс России ОАО «РЖД»
	6.1.9. Внесение изменений и дополнений, касающихся совершенствования регулирования мультимодальных перевозок грузов, развития контейнерных и контрейлерных перевозок грузов, в федеральные законы Российской Федерации: «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта», «Устав железнодорожного транспорта» и другие законодательные акты Российской Федерации	2020 г.	Минтранс России ОАО «РЖД»
	6.1.10. Внедрение электронных систем оплаты проезда автотранспорта по участкам УДС на основе регистрации навигационных отметок и фотофиксации госномера транспортных средств	2030 г.	Минтранс России
6.2. Реализация мер по широкому использованию на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в транспортно-логистических цепочках информационно-телекоммуникационных систем и технологий, средств связи и телематики, интеллектуальных	6.2.1. Создание государственных информационных систем, а также информационных систем, входящих в состав объектов концессионных соглашений, функционирование которых базируется на навигационной информации, и которые используют составные частей государственной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС»	2020 г.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.2.2. Создание элементов информационного обеспечения интегрированной технологической и информационной среды автомобильного транспорта (классификаторы и словари данных,	2020 г.	Минтранс России

транспортных систем, «больших баз данных», «открытых баз данных», электронных реестров, единых электронных проездных документов и т. д., созданию единых протоколов обмена информацией и данными	форматы и протоколы информационного обмена), а также разработка нормативных актов, определяющих порядок их использования		
	6.2.3. Создание (адаптация) средств беспроводной передачи данных, предназначенных для использования в бортовых телематических терминалах транспортных средств, аппаратуре пользователей автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	2021 г.	Минтранс России, Минсвязи России, Минпромторг России
	6.2.4. Разработка типовых моделей оснащения транспортных средств и инфраструктуры информационно-телекоммуникационными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (крупнейшие, крупные и средние города, загородные территории с различными уровнями загрузки движением) для условий различных территорий	2020 г.	Минтранс России
	6.2.5. Информационно-технологическое оснащение объектов инфраструктуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, включая элементы информационно-телекоммуникационных систем и технологий, средства связи и телематики, интеллектуальных транспортных систем, «больших баз данных» и т.д.	2019-2020 гг.	Минтранс России
	6.2.6. Развитие технологической инфраструктуры системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в интересах государственных и иных информационных систем, осуществляющих сбор и обработку навигационной информации, поступающей от транспортных средств, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации, в том числе интеллектуальных транспортных систем	2019-2025 гг.	Минтранс России
	6.2.7. Разработка и реализация мер государственной поддержки и стимулирования опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры, создание и внедрение интеллектуальных транспортных систем, а также использования инновационных информационных технологий, привлечение к данной проблеме региональных и местных органов власти, частного бизнеса, в том числе на основе использования механизмов государственно-частного партнерства	2019-2023 гг.	Минтранс России органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.2.8. Разработка национальной концепции развития интеллектуальных транспортных систем их архитектуры в целях повышения эффективности решения задач транспортного комплекса Российской Федерации	2020-2023 гг.	Минтранс России

	6.2.9. Разработка порядка информационного взаимодействия между объектами различных видов транспорта	2019-2021 гг.	Минтранс России
	6.2.10. Создание и обеспечение функционирования системы информирования пользователей об интеллектуальных транспортных системах, подготовка и повышение квалификации специалистов по вопросам проектирования, создания, внедрения и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем	2024-2030 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России
	6.2.11. Разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем, обслуживающих мультимодальные и интермодальные перевозки с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных диспетчерских и логистических технологий	2025-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.2.12. Разработка и внедрение систем автоматического вождения автомобилей на отдельных автомагистралях и территориях. Создание необходимой законодательной и нормативно-правовой базы для внедрения этих транспортных средств	2019-2021 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, инвесторы
6.3. Реализация мер по развитию сервисов интеллектуальной городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) или MaaS (Mobility-as-a-Service), в т.ч. персональных и общественных транспортных услуг по требованию; сервисов совместного использования транспортных средств для эффективного использования дорожного пространства, улучшения транспортной доступности, повышения прозрачности оказываемых услуг и безопасности пассажиров и проч.	6.3.1. Разработка нормативной правовой и методической базы для создания и внедрения сервисов, обеспечивающих реализацию принципов устойчивой городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) или MaaS (Mobility-as-a-Service) или MaaS (Mobility-as-a-Service)	2019-2021 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.3.2. Разработка и реализация мер и механизмов государственной поддержки и стимулирования внедрения инновационных систем и сервисов, поддерживающих реализацию принципов устойчивой мобильности в городах и на внегородских территориях	2019-2022 гг.	Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, Минтранс России, Минпромторг России, инвесторы
	6.3.3. Разработка и внедрение современных программных продуктов, облачных технологий, бесконтактных систем и др. инновационных технических, технологических и программных решений, обеспечивающих безопасную и оптимальную интеграцию услуг в рамках концепции устойчивой городской мобильности	2022-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

			муниципальных образований
6.4. Внедрение современных технологических решений и мер по управлению дорожным движением и мобильностью, включая системы обмена информацией Vehicle-to-Vehicle (V2V) и Vehicle-to-Infrastructure (V2I) и технологии «интернета вещей» (IoT)	6.4.1 Разработка научно-обоснованных предложений по расширению использования современных ИТ технологий (интернет вещей, большие данные, визуализация, облачные вычисления, искусственный интеллект и др.) на автомобильном транспорте.	2019-2023 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, инвесторы органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
	6.4.2. Разработка нормативной правовой и методической базы, технических регламентов и стандартов, способствующих внедрению современных ИТ-технологий на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте и в сфере дорожного движения	2019-2021 гг.	Минтранс России Минпромторг России
	6.4.3 Разработка систем мониторинга транспортных потоков и дорожно-транспортных условий с использованием возможностей по обмену информацией, предоставляемых высоко- и полностью автоматизированным автотранспортом.	2021-2025 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
6.5. Разработка нормативных требований к обеспечению организации и безопасности дорожного движения для высокоавтоматизированных и полностью автономных транспортных средств, развитию кооперативного дорожного движения с участием подключенных транспортных средств	6.5.1 Разработка и принятие нормативных требований по следующим основным направлениям: - обеспечение безопасности дорожного движения с участием высоко- и полностью автоматизированных ТС, подключенных ТС, включая режимы смешанного движения совместно с традиционными ТС; - организация бесперебойного движения и повышения скорости смешанного транспортного потока с участием высоко- и полностью автоматизированных ТС; - исключение заторовых ситуаций, возникающих из-за дорожно-транспортных происшествий и неисправностей ТС в смешанном транспортном потоке с участием высоко- и полностью автоматизированных ТС.	2019-2023 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России
6.6. Формирование нормативной правовой базы для поэтапного внедрения систем автоматического вождения автомобилей на	6.6.1 Разработка и принятие нормативных правовых документов по следующим основным направлениям:	2022-2024 гг.	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России

отдельных автомагистралей и территориях	<ul style="list-style-type: none"> <li>- развитие инфраструктуры, обеспечивающей функционирование высоко- и полностью автоматизированных ТС и организацию их движения;</li> <li>- осуществление эффективной коммуникации высоко- и полностью автоматизированных ТС с другими участниками дорожного движения;</li> <li>- международная и внутрироссийская стандартизация в сфере эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных ТС;</li> <li>- опытное развертывание и коммерческая эксплуатация высоко- и полностью автоматизированных ТС;</li> <li>- подготовка профессиональных кадров в сфере разработки, испытаний и эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных ТС.</li> </ul>		
6.7. Осуществление мер по развитию скоростного легкорельсового транспорта (ЛРТ) и скоростного автобусного транспорта (САТ) в крупных городах и крупнейших городских агломерациях страны	<p>6.7.1. Внедрение скоростного легкорельсового транспорта в крупных городах и крупнейших городских агломерациях страны на основе технических регламентов и межгосударственных стандартов, устанавливающих требования к легкорельсовым транспортным средствам, объектам инфраструктуры, их испытаниям, и правил эксплуатации скоростного легкорельсового транспорта</p> <p>6.7.2. Разработка технических регламентов, межгосударственных стандартов, строительных норм и правил, устанавливающих современные, ориентированные на внедрение инноваций требования к легкорельсовым транспортным средствам и их компонентам, а также объектам инфраструктуры скоростного легкорельсового транспорта, включая путевое хозяйство и скоростного автобусного транспорта (САТ)</p>	2020 г.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований
6.8. Развитие использования альтернативных источников энергии на городском наземном транспорте	6.8.1. Разработка и широкое внедрение на городском наземном транспорте новых типов транспортных средств и систем, использующих альтернативные источники энергии: электробусы с автомобильным ходом, электромобили (розеточные гибриды) (в первую очередь – для использования в качестве такси), электромобили в системах автономного и автоматического вождения	2020 г.	Минпромторг России, Минтранс России
Цель 7 «Развитие кадрового потенциала и установление социальных гарантий работникам отрасли»			

7.1. Разработка требований к кадровому обеспечению организаций автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также предложений по корректировке учебных программ подготовки специалистов для нужд подотрасли	7.1.1. Разработка и реализация предложений по совершенствованию системы профессионального отбора персонала, включая водителей и специалистов, ответственных за обеспечение безопасности перевозок грузов и пассажиров	2019-2020 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, организации подотрасли
	7.1.2. Разработка и внедрение системы дополнительного профессионального образования и повышения квалификации водителей, занятых на коммерческих перевозках пассажиров и грузов, с целью овладения навыками безопасного и экономичного вождения	2019 г.	Минтранс России Минобрнауки России
	7.1.3. Введение требований к содержанию обязательных стажировок водителей ТС	2019 г.	Минтранс России
	7.1.4. Нормативное закрепление и усиление роли автотранспортных организаций и объединений работодателей в системе подготовки и повышения квалификации водителей	2019-2020 гг.	Минтранс России
	7.1.5. Разработка дополнительных требований и внесение изменений в профессиональные и квалификационные требования к работникам автотранспортных организаций	2019-2020 гг.	Минтранс России
	7.1.6. Разработка и внедрение модернизированных методик обучения и тестирования профессиональных компетенций работников АТ и ГЭТ с упором на практическую составляющую, в том числе, с использованием электронных образовательных ресурсов и систем дистанционного обучения.	2019-2023 гг.	Минтранс России Минобрнауки России
	7.1.7. Уточнение требований к порядку аттестации отдельных категорий работников транспортных организаций как регламентированной процедуры их допуска к профессиональной деятельности	2019-2020 гг.	Минтранс России
	7.1.8. Разработка и внедрение системы профессиональных стандартов в подотрасли	2019-2021 гг.	Минтранс России Минтруд России
	7.1.9. Разработка и принятие системы добровольной сертификации профессиональных компетенций водителей и профильных специалистов автотранспортных организаций и организаций	2019-2021 гг.	Минтранс России Минтруд России

	городского наземного электрического транспорта, как условия их допуска к профессиональной деятельности		
	7.1.10. Разработка и внедрение системы подготовки персонала по обслуживанию перевозок и оказанию ситуационной помощи инвалидам и другим маломобильным группам населения	2019-2021 гг.	Минтранс России Минобрнауки России Минтруд России
7.2. Разработка механизмов повышения заработной платы водителям и предоставления и дополнительных социальных гарантий работникам отрасли	7.2.1. Разработка и реализация системы экономического стимулирования водителей и специалистов отрасли с использованием средств специальных бюджетных и внебюджетных фондов	2022-2030 гг.	Минтранс России, Минтруда России, профессиональные союзы, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, организации подотрасли
	7.2.2. Разработка и реализация механизмов предоставления дополнительных социальных гарантий работникам отрасли с использованием средств специальных бюджетных и внебюджетных фондов	2020-2030 гг.	Минтранс России, Минтруд России, профессиональные союзы, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, организации подотрасли
Цель 8 «Развитие системы высшего и среднего профессионального образования и осуществление отраслевых научных исследований в области эксплуатации автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, создания «устойчивых» городских транспортных систем»			
8.1. Совершенствование формирования и устойчивого функционирования системы подготовки специалистов с	8.1.1. Разработка предложений по непосредственному участию органов исполнительной власти Российской Федерации, уполномоченных в сфере транспорта, в формировании заказа на подготовку специалистов с высшим и средним профессиональным	2019-2020 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России

высшим и средним профессиональным образованием для нужд подотрасли	образование для нужд автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта		
	8.1.2. Разработка и утверждение типовых образовательных программ по современным направлениям подготовки специалистов для нужд подотрасли, организация подготовки специалистов по этим программам	2019-2030 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России
	8.1.3. Внедрение системы формирования отраслевого заказа на специалистов высшего и среднего профессионального образования для нужд подотрасли	2019-2021 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России
8.2. Обеспечение функционирования системы подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, определение базовых высших и средних профессиональных учебных заведений и механизмов финансирования образовательной деятельности в них	8.2.1. Формирование базовой опорной сети образовательных учреждений, осуществляющих подготовку специалистов для нужд автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	2019-2020 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России
	8.2.2. Определение потребностей подотрасли в специалистах с высшим и средним профессиональным образованием	2019-2030	Минтранс России
	8.2.3. Создание современной учебной базы учебных заведений высшего и среднего профессионального образования, готовящих кадров для подотрасли (в т. ч. – на условиях ГЧП)	2020-2030 гг.	Минтранс России, Минобрнауки России
8.3. Формирование и реализация механизмов планирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в подотрасли, их финансирования на федеральном и региональном уровнях	8.3.1. Разработка научно обоснованного перечня проблем, подлежащих исследованию в целях развития и повышения эффективности работы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	2019-2021 гг.	органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, бизнес-структуры
	8.3.2. Формирование и актуализация Плана выполнения научно-исследовательских работ и опытно-конструкторских разработок на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный периоды	2019-2030 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации
	8.3.3. Разработка и реализация механизмов финансирования выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет внебюджетных источников и на условиях ГЧП	2019-2020 гг.	Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации

Приложение № 5

к Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

**Контрольные показатели результатов реализации Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года**

Контрольный показатель и его целевое значение	Базовое значение (2016 год)	Темпы прироста (процентов) по отношению к предыдущей учетной дате		
		2020 год	2024 год	2030 год
Транспортная мобильность (подвижность) населения на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, количество поездок на 1 человека в год	79,27	-0,442	4,69	13,93
Доля автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта общего пользования в общем пассажирообороте всех видов транспорта, %	25,93	-11,02	0,43	10,23
Выработка в тонно-км на 1 автотонну грузоподъемности автотранспортных средств	6740,4	0,324	0,149	2,44
Средний срок службы грузовых автотранспортных средств, лет	10,5	- 9,52	- 6,32	- 7,87
Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, %	48	4,17	0	0
Объем валовых выбросов загрязняющих атмосферу веществ от автотранспорта (в % по отношению к уровню 2016 года)	100	- 25	-16	- 12,7
Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, чел./10000 авт.	3,8	-31,1	- 58,0	-45,45
Доля муниципальных образований по отношению к их общему количеству, утвердивших программы развития транспортной инфраструктуры, процентов	10	25	35	50