

Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Распоряжение · № 3887-р · от 19.12.2025 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 19 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 3887-Р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемое стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года.
2. Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечивать реализацию стратегического направления, утвержденного настоящим распоряжением.
3. Рекомендовать исполнительным органам субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями стратегического направления, утвержденного настоящим распоряжением, при принятии в пределах своей компетенции решений в области транспорта.
4. Признать утратившими силу:
распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2023 г. № 3097-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2023, № 46, ст. 8274);
пункт 24 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 октября 2024 г. № 2963-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2024, № 44, ст. 6677).

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 19 декабря 2025 г. № 3887-р

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

I. Общие положения

1. Основания

Основаниями для разработки (корректировки) стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года (далее - стратегическое направление) являются:

Федеральный закон "О стратегическом планировании в Российской Федерации" ;

Указ Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. № 203 "О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы";

Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208 "О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года";

Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года";
Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 "О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации";
Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 2024 г. № 145 "О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации";
Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года";
перечень инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2021 г. № 2816-р ;
Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р ;
Концепция технологического развития на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2023 г. № 1315-р ;
Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 июня 2023 г. № 1630-р ;
Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р ;
перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам конференции "Путешествие в мир искусственного интеллекта" от 29 января 2023 г. № Пр-172.

2. Период действия стратегического направления

Стратегическое направление действует до 2030 года.

Внесение изменений в стратегическое направление возможно не чаще одного раза в год, но не реже одного раза в 2 года.

После завершения периода действия стратегического направления проводится корректировка (актуализация) стратегического направления.

Основаниями для принятия решения о корректировке (актуализации) стратегического направления являются:

итоги рассмотрения Правительством Российской Федерации доклада Министерства экономического развития Российской Федерации о мониторинге реализации стратегического направления (при необходимости);

актуализация перечня наиболее актуальных и востребованных технологических направлений и решений в сфере искусственного интеллекта (при необходимости);

предложения Министерства транспорта Российской Федерации, подготовленные по итогам анализа реализации стратегического направления, в том числе с учетом новых угроз национальной безопасности, существенного сокращения ресурсов развития, возрастания рисков недостижения целей и (или) изменения критериев приоритизации, горизонтов планирования или прогнозных условий, а также иных факторов.

Корректировка (актуализация) стратегического направления осуществляется на основании решения Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации.

3. Паспорт стратегического направления

Наименование

стратегического направления

-

стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Сроки реализации стратегического направления

-

до 2030 года

Цели стратегического направления

-

достижение высокой степени цифровой зрелости государственного управления и основных участников транспортной отрасли для оказания качественных государственных услуг населению, повышения качества транспортно-логистических услуг (повышения доступности и скорости, снижения стоимости), развития бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, обеспечения их безопасности и надежности (устойчивости к особым внешним условиям), а также для снижения нагрузки на окружающую среду

Целевое состояние

стратегического направления

-

повышение мобильности населения, отсутствие перебоев в транспортно-логистических цепочках, минимизация взаимодействия с субъектами предпринимательской деятельности, предотвращение существенных нарушений субъектами предпринимательской деятельности, недопущение нарушения конкуренции, применение эффективных и законных способов защиты объектов транспортной инфраструктуры, распространение использования беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств при минимизации издержек на их производство и эксплуатацию

Индикаторы цифровой трансформации

стратегического направления

-

индекс цифровой трансформации грузоперевозок;

доля автомобильных дорог федерального значения, имеющих цифровую карту для движения высокоавтоматизированных транспортных средств;

количество перевозок, осуществляемых с применением информационной системы "Портал субсидированных перевозок";

индекс внедрения технологий искусственного интеллекта в транспортной отрасли;

доля организаций транспортной отрасли, использующих технологии обработки больших данных, интернета вещей и (или) цифровые двойники;

доля российских организаций транспортной отрасли, перешедших на использование базового и прикладного российского программного обеспечения

в системах, обеспечивающих основные производственные и управленческие процессы;

доля использования российского программного обеспечения в государственных корпорациях, государственных компаниях и хозяйственных обществах транспортной отрасли, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации в совокупности превышает 50 процентов, а также в их аффилированных юридических лицах;

количество перевозок товаров с применением электронных навигационных пломб

Ответственные исполнители, соисполнители, участники разработки,

экспертизы

и реализации стратегического направления

-

Министерство транспорта Российской Федерации,

Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации,

Министерство экономического развития Российской Федерации,
Министерство финансов Российской Федерации,
Министерство внутренних дел Российской Федерации,
Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации,
Федеральное агентство воздушного транспорта,
Федеральное дорожное агентство,
Федеральное агентство морского и речного транспорта,
Федеральное агентство железнодорожного транспорта,
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта,
Федеральная таможенная служба,
федеральное автономное учреждение "Российский дорожный научно-исследовательский институт" (по согласованию),
исполнительные органы субъектов Российской Федерации (по согласованию),
транспортные научно-исследовательские институты (по согласованию),
транспортно-логистические компании (по согласованию),
производители высокоавтоматизированных транспортных средств и оборудования интеллектуальных транспортных систем (по согласованию),
эксплуатанты высокоавтоматизированных транспортных средств и сервисов интеллектуальных транспортных систем (по согласованию),
перевозчики всех видов транспорта, включая крупнейшие авиакомпании,
открытое акционерное общество "Российские железные дороги", перевозчиков автомобильного и водного транспорта (по согласованию),
ИТ-компании (по согласованию), операторы цифровых платформ (по согласованию),
экспертные организации (по согласованию),
владельцы и эксплуатанты транспортной инфраструктуры (включая эксплуатантов аэропортов, Государственную компанию "Российские автомобильные дороги" (по согласованию)

II. Приоритеты, цели и задачи стратегического направления

1. Приоритеты

Приоритетами стратегического направления являются достижение высокой степени цифровой зрелости государственного управления и основных участников транспортной отрасли, создание единого цифрового пространства транспортного комплекса, повышение эффективности, безопасности и устойчивости транспортной системы за счет интеграции данных платформенных решений и сквозных цифровых технологий, поддержание конкурентоспособности Российской Федерации в сфере применения и развития беспилотных технологий.

2. Цели

Целями стратегического направления являются повышение качества оказания государственных услуг населению, повышение качества транспортно-логистических услуг (повышение доступности и скорости, снижение стоимости), развитие бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, обеспечение их безопасности и надежности (устойчивости к особым внешним условиям), обеспечение технологической независимости и формирование новых рынков по таким направлениям, как беспилотные авиационные системы, высокоавтоматизированные транспортные средства и транспортная мобильность.

3. Задачи

Задачами стратегического направления являются:
цифровизация пассажирских перевозок;

цифровизация грузовых перевозок;
цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств;
цифровизация управления транспортным комплексом;
создание единой системы идентификации беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках реализации концепции "цифрового бесшовного неба";
обеспечение технологической независимости на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортной отрасли;
повышение уровня технологического развития.

III. Оценка состояния, участники, проблематика стратегического направления

1. Основные процессы транспортной отрасли и оценка ее текущего состояния

В Российской Федерации цифровизация транспортной отрасли является одной из ключевых задач как минимум на период до 2030 года, при этом внедрение цифровых технологий должно распространяться на все виды транспорта в целях установления возможности переориентирования потоков грузов с одного вида транспорта на другой.

Транспортный комплекс обеспечивает географическую связанность территорий страны и экономическую связанность всех отраслей экономики.

Транспортная отрасль и логистика в целом демонстрируют высокие темпы цифровой трансформации. Применяются различные новые бизнес-модели, в сфере пассажирских перевозок работают платформы-агрегаторы (в грузовых перевозках только развиваются), а в сферах пассажирских перевозок и почты широко используются цифровые каналы взаимодействия с потребителями. При этом в цифровой инфраструктуре транспортной отрасли отмечаются высокий уровень проникновения широкополосного доступа в информационно-телекоммуникационную сеть "Интернет" и мобильной связи, а также высокий уровень развития центров хранения и обработки больших массивов данных, достаточные для внедрения и развития современных цифровых решений. Ключевые направления цифровой трансформации транспортной отрасли связаны с созданием цифровой транспортной инфраструктуры (например, интеллектуальные транспортные системы, цифровые решения для пассажирских и грузовых терминалов и др.), цифровизацией транспортных средств (тестирование беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, развитие инструментов мониторинга, а также предиктивного обслуживания и ремонта транспортных средств и др.), разработкой цифровых транспортных сервисов (например, решения "мобильность как сервис", оплата проезда для всех видов транспорта с применением технологий биометрии, системы радиоинформирования и звукового ориентирования (для групп маломобильных граждан).

Однако данные инициативы реализуются на уровне передовых компаний транспортной отрасли (отдельных субъектов Российской Федерации), наблюдается низкий уровень интеграции цифровых решений (ИТ-систем).

В целях активизации работы по цифровизации транспортной отрасли государственные корпорации и компании с государственным участием разрабатывают стратегии цифровой трансформации со сроками реализации в 2026 - 2030 годах.

Новые вызовы, связанные с санкционными ограничениями и обострением политической обстановки, требуют активизации ресурсов в части импортозамещения в первую очередь на объектах критической информационной инфраструктуры, а также разработки новых передовых технологий, позволяющих сделать транспортную отрасль комфортной для граждан, минимизируя при этом человеческий фактор при принятии управленческих решений.

2. Участники реализации стратегического направления

Руководителем, ответственным за реализацию стратегического направления, является заместитель Министра транспорта Российской Федерации, координирующий работу в области цифровой трансформации транспортной отрасли.

Федеральным органом исполнительной власти, ответственным за реализацию стратегического направления, является Министерство транспорта Российской Федерации.

Соисполнителями по реализации стратегического направления являются:

заинтересованные федеральные органы исполнительной власти;

федеральное автономное учреждение "Российский дорожный научно-исследовательский институт" (по согласованию);

исполнительные органы субъектов Российской Федерации (по согласованию);

транспортные научно-исследовательские институты (по согласованию);

транспортно-логистические компании (по согласованию);

производители высокоавтоматизированных транспортных средств и оборудования

интеллектуальных транспортных систем (по согласованию);

эксплуатанты высокоавтоматизированных транспортных средств и сервисов интеллектуальных транспортных систем (по согласованию);

перевозчики всех видов транспорта, включая крупнейшие авиакомпании, открытое акционерное общество "Российские железные дороги" и перевозчиков автомобильного и водного транспорта (по согласованию);

владельцы и эксплуатанты транспортной инфраструктуры (включая эксплуатантов аэропортов и Государственную компанию "Российские автомобильные дороги" (по согласованию);

ИТ-компании (по согласованию);

операторы цифровых платформ (по согласованию);

экспертные организации (по согласованию).

3. Индикаторы цифровой трансформации

Индикаторы цифровой трансформации стратегического направления приведены в приложении № 1.

4. Участники стратегического направления. Проблематика, связанная с участниками стратегического направления

Участниками стратегического направления, прямо или косвенно оказывающими существенное влияние на достижение целей и реализацию задач стратегического направления (далее - бенефициары), являются:

пассажиры;

пользователи услуг, оказываемых с использованием беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств;

органы государственной власти и органы местного самоуправления;

перевозчики;

субъекты критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса;

разработчики беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств;

эксплуатанты беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Проблематика для бенефициаров-пассажиров - высокая аварийность на транспорте ввиду человеческого фактора.

Проблематика для бенефициаров - пользователей услуг, оказываемых с использованием беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, - низкая

транспортная связанность территорий Российской Федерации и длительные сроки доставки грузов. Проблематика для бенефициаров - органов государственной власти и органов местного самоуправления:

высокая доля "серых" перевозок при оплате проезда наличными денежными средствами;

отсутствие возможности мониторинга состояния объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла;

отсутствие возможности оперативного управления транспортным комплексом из единого центра в зависимости от ситуации.

Проблематика для бенефициаров-перевозчиков:

сокращение доли граждан, пользующихся городским пассажирским транспортом, в общей численности населения, пользующегося всеми видами транспорта;

низкая мобильность населения;

неэффективность перевозочного процесса традиционными видами транспорта;

низкая привлекательность транспортных коридоров Российской Федерации ввиду высокой транзакционной нагрузки (бумажные документы, контрольные процедуры, посредники).

Проблематика для бенефициаров - субъектов критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса - зависимость от иностранных программно-аппаратных комплексов на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса.

Проблематика для бенефициаров - разработчиков беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств - высокие первоначальные финансовые вложения.

Форма определения бенефициаров и проблематики, связанной с участниками стратегического направления, приведена в приложении № 2.

5. Целевое состояние стратегического направления

Целевое состояние стратегического направления приведено в приложении № 3.

IV. Границы стратегического направления

1. Тенденции

Тенденциями в сфере транспорта являются:

повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;

евразийская экономическая интеграция;

внедрение систем обработки больших объемов данных и искусственного интеллекта;

обеспечение технологической независимости транспортно-логистических услуг;

перевод перевозочных документов и государственных услуг в электронный вид;

обеспечение возможности подтверждения личности пассажиров, относящихся к льготным и особым категориям, в автоматизированном виде;

внедрение платформенной модели взаимодействия между государством, пассажирами и перевозчиками;

расширение географии и областей применения беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств.

2. Ограничения

Ограничениями сферы транспорта являются:

финансовые ограничения (реализация продуктов цифровой трансформации транспортной отрасли требует привлечения финансовых ресурсов как бюджетов бюджетной системы всех уровней, так и бюджетов организаций, которые имеют ограничения);

компетентностные ограничения (в связи с наличием общего дефицита "цифровых" кадров в

Российской Федерации возможно замедление темпов цифровизации транспортной отрасли); нормативные ограничения (в связи с быстрым развитием технологий требуется своевременное создание нормативной базы с учетом соблюдения баланса между безопасностью новых цифровых решений и их развитием).

V. Риски стратегического направления

Рисками, негативно влияющими на реализацию проектов (цифровых инициатив) стратегического направления, являются:

неравномерное развитие транспортной инфраструктуры, которое влияет на различия в стоимости реализации инфраструктурных проектов в разных регионах Российской Федерации (например, при реализации стратегии внедрения инновационных видов транспорта);
разнородность в вопросах финансового и правового регулирования сферы транспорта на уровне субъектов Российской Федерации и отдельных муниципальных образований в границах субъектов Российской Федерации (например, при создании единой защищенной цифровой среды для обеспечения информационной безопасности и цифрового инструмента контроля состояния объектов транспортной инфраструктуры);
низкая востребованность цифровых сервисов транспортной инфраструктуры вследствие цифрового неравенства и недостаточности цифровых компетенций граждан (например, цифровых сервисов мобильности пассажиров);
недостаток финансирования городского общественного транспорта в субъектах Российской Федерации (например, при внедрении интегрированного цифрового решения для мобильности пассажиров);
отсутствие необходимых технологий и оборудования (например, технологии 5G для развития инфраструктуры беспилотных транспортных средств), несовместимость или отсутствие необходимого программного обеспечения.

VI. Проекты

1. Проекты стратегического направления

Проекты стратегического направления приведены в приложении № 4.

2. Внедряемые технологии

В ходе реализации проектов стратегического направления будут внедрены следующие технологии: искусственный интеллект;

технологии сбора и обработки больших данных;

технологии систем распределенного реестра;

технологии виртуальной и дополненной реальности;

технологии пространственного анализа и моделирования;

технологии информационного моделирования;

производственные технологии в области управления производством;

технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области сенсоров и обработки сенсорной информации, сенсоров и систем сбора и обработки информации для эффективного функционирования робототехнических систем, интеллектуальных систем управления робототехническими системами и систем автоматизации управления;

технология беспроводной связи в области защищенной телекоммуникации.

Указанные технологии в том числе будут применены:

при анализе дорожного трафика, формировании цифровых моделей транспортной обстановки и оптимального построения маршрутов транспортных средств;

при создании системы сквозного обмена электронными перевозочными документами, создании

национального цифрового контура логистики экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза;

при создании единого центра управления транспортным комплексом;

при внедрении смарт-контрактов с использованием систем распределенного реестра для отслеживания грузов и обмена юридически значимыми данными между участниками транспортной отрасли и органами государственной власти;

при создании цифровых двойников существующих и новых объектов транспортной инфраструктуры для высокоавтоматизированных транспортных средств;

при создании единой системы идентификации беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках реализации концепции "цифрового бесшовного неба".

3. Показатели проектов стратегического направления

Показатели проектов стратегического направления приведены в приложении № 5.

4. Результаты проектов

По итогу создания и внедрения проектов стратегического направления будут достигнуты к 2030 году следующие результаты:

в интересах пассажиров будут обеспечены:

возможность прохода на объекты транспортной инфраструктуры с использованием биометрии во всех метрополитенах;

расширение способов и географии применения бесконтактной оплаты проезда на общественном транспорте;

расширение перечня категорий граждан, для которых возможно оформление льготного (субсидированного) билета с применением информационной системы "Портал субсидированных перевозок" и автоматизированной информационной системы управления льготными и субсидированными перевозками;

минимизация человеческого фактора на дорогах;

в интересах пользователей услуг, оказываемых с использованием беспилотных авиационных систем, высокоавтоматизированных транспортных средств, эксплуатантов беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, будут обеспечены:

увеличение пробега высокоавтоматизированных транспортных средств и коммерческого грузооборота с их использованием более чем в 2 раза;

расширение перечня территорий Российской Федерации, на которых осуществляется применение беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств;

в интересах органов государственной власти и органов местного самоуправления будут обеспечены: возможность получения оперативной информации путем подключения ситуационных центров или исполнительных органов субъектов Российской Федерации в сфере транспорта к единому центру в 100-процентном объеме;

возможность осуществления мониторинга пассажирских перевозок с применением Государственной автоматизированной информационной системы "ЭРА-ГЛОНАСС" во всех субъектах Российской Федерации;

в интересах перевозчиков будут обеспечены:

сокращение издержек за счет внедрения проектов с использованием технологий искусственного интеллекта, распространения электронного документооборота на всех этапах перевозочного процесса, увеличения количества пунктов пропуска, в которых внедрены элементы интегрированной системы пропуска через государственную границу Российской Федерации;

повышение контроля и безопасности при перемещении грузов за счет увеличения перевозок товаров

с применением навигационных пломб более чем в 2 раза;
в части субъектов критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса - доля доверенных программно-аппаратных комплексов в общем количестве программно-аппаратных комплексов на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса составит 100 процентов;
в интересах разработчиков беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств - увеличение количества сертифицированных беспилотных авиационных систем более чем в 2 раза, создание условий для эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств максимального уровня автоматизации.

5. Финансовое обеспечение проектов

Расходы, необходимые на реализацию проектов стратегического направления, предусматриваются федеральными органами исполнительной власти в пределах доведенных бюджетных ассигнований по соответствующим видам расходов на текущий год.

6. План мероприятий ("дорожная карта") по реализации стратегического направления

План мероприятий "дорожная карта" по реализации стратегического направления приведен в приложении № 6.

VII. Мониторинг реализации стратегического направления

Эффективность реализации стратегического направления обеспечивается путем анализа реализации задач стратегического направления, а также достижения цели стратегического направления и показателей проектов, определенных стратегическим направлением.

В соответствии с Правилами разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, утвержденными постановлением 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", в ходе управления реализацией стратегического направления предусматривается ежегодное проведение мониторинга реализации стратегического направления.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к стратегическому направлению

в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

ИНДИКАТОРЫ

цифровой трансформации стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Наименование индикатора

Тип индикатора

Единица измерения

Источник данных

Краткий порядок интерпретации

1. Индекс цифровой трансформации грузоперевозок
отраслевой

процентогосударственная информационная система электронных перевозочных документовиндикатор отражает уровень качества и безопасности грузоперевозок для бизнеса, государства и населения за счет цифровой трансформации документооборота, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

2. Доля автомобильных дорог федерального значения, имеющих цифровую карту для движения высокоавтоматизированных транспортных средств отрасли

процентовединая межведомственная информационно-статистическая система;

данные Росавтодораиндикатор отражает уровень проникновения беспилотных технологий на различных видах транспорта, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

3. Количество перевозок, осуществляемых с применением информационной системы "Портал субсидированных перевозок" сквозной

штукиинформационная система "Портал субсидированных перевозок";

автоматизированная информационная система управления льготными

и субсидированными перевозкамииндикатор отражает уровень качества транспортного обслуживания населения, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

4. Индекс внедрения технологий искусственного интеллекта в транспортной отрасли

сквозной

процентовединая межведомственная информационно-статистическая система;

данные Минцифры Россииндикатор отражает уровень внедрения

в организациях транспортной отрасли технологий искусственного интеллекта,

где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

5. Доля организаций транспортной отрасли, использующих технологии обработки больших данных, интернета вещей и (или)

цифровые двойники

сквозной

процентовединая межведомственная информационно-статистическая системаиндикатор отражает уровень внедрения

в организациях транспортной отрасли технологий обработки больших данных, интернета вещей и (или) цифровых двойников, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

6. Доля российских организаций транспортной отрасли, перешедших на использование базового и прикладного российского программного обеспечения

в системах, обеспечивающих основные производственные

и управленческие процессы

сквозной

процентовединая межведомственная информационно-статистическая системаиндикатор отражает уровень импортозамещения в российских организациях транспортной отрасли

по уровню использования базового и прикладного российского программного обеспечения, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

7. Доля использования российского программного обеспечения

в государственных корпорациях,

государственных компаниях

и хозяйственных обществах транспортной отрасли, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации в совокупности превышает 50 процентов, а также в их аффилированных юридических лицах сквозной процентовданные государственных компаний транспортной отрасли и компаний с государственным участиеминдикатор отражает уровень импортозамещения в государственных компаниях транспортной отрасли и компаниях с государственным участием по уровню использования российского программного обеспечения, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

8. Количество перевозок товаров с применением электронных навигационных пломб отраслевой штукданные Минтранса России и национального оператора пломбирования Российской Федерациииндикатор отражает уровень качества перевозочного процесса за счет повышения контроля и безопасности при перемещении грузов, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее - показателем падения

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к стратегическому направлению
в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

ФОРМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ БЕНЕФИЦИАРОВ

стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года и проблематики, связанной с участниками стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Бенефициар

Группа

Краткая

характеристика

Проблематика

Как проблематика

влияет

на бенефициара

Дополнительное

негативное влияние

Ранжирование

проблематики

1. Пассажирыгражданефизические лица, пользующиеся услугами общественного транспортавысокая аварийность на транспорте ввиду человеческого фактора; низкая мобильность населенияповышенный риск причинения вреда здоровью граждан;

временные издержки выплаты по дорожно-транспортным происшествиям, повышение загруженности дорог

10

2. Пользователи услуг беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств граждане, субъекты предпринимательской деятельности физические и юридические лица, пользующиеся услугами, оказываемыми с использованием беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств низкая транспортная связанность территорий Российской Федерации, длительные сроки доставки грузов нарушение производственно-логистических цепочек недополученные доходы субъектов предпринимательской деятельности и бюджетов бюджетной системы Российской Федерации

6

3. Органы государственной власти государство органы власти, осуществляющие государственный контроль (надзор);

Минтранс России высокая доля "серых" перевозок при оплате проезда наличными денежными средствами;

отсутствие возможности мониторинга состояния объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла;

отсутствие возможности оперативного управления транспортным комплексом из единого центра в зависимости от ситуации недополученные доходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации недополученные доходы перевозчиков

4

4. Перевозчики субъекты предпринимательской деятельности юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов сокращение доли граждан, пользующихся городским пассажирским транспортом;

низкая мобильность населения;

неэффективность перевозочного процесса традиционными видами транспорта;

низкая привлекательность транспортных коридоров Российской Федерации ввиду высокой

транзакционной нагрузки (бумажные документы, контрольные процедуры,

посредники) недополученные доходы субъектов предпринимательской деятельности отсутствие возможности развития

7

5. Субъекты критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса государство, субъекты предпринимательской деятельности государственные органы, юридические лица зависимость

от иностранных программно-аппаратных комплексов на значимых объектах критической информационной

инфраструктуры транспортного комплекса недостаточная защищенность объектов транспортной инфраструктуры, избыточные затраты

субъектов предпринимательской деятельности угроза здоровью

и жизни граждан, недоступность транспортных услуг

9

6. Разработчики беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств субъекты предпринимательской деятельности организации, специализирующиеся на производстве беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, разработке программного обеспечения высокие первоначальные финансовые вложения высокий риск непокрытия расходов отсутствует

3

7. Эксплуатанты беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств субъекты предпринимательской деятельности юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки грузов с применением беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств отсутствие постоянного нормативного правового регулирования в части вопросов эксплуатации беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, а также единой системы мониторинга не разграничены вопросы ответственности за возможные нарушения при эксплуатации беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств угроза здоровью и жизни граждан

8

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к стратегическому направлению

в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

ЦЕЛЕВОЕ СОСТОЯНИЕ

стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Бенефициар

Негативный сценарий

Результат

1. Пассажиры сохранение текущих проблем в общественном транспорте, в том числе низкое качество и (или) количество модернизированных транспортных средств городского общественного транспорта, что способствует преобладанию личного транспорта повышение мобильности населения, приоритет общественного транспорта над личным
2. Пользователи услуг, оказываемых с использованием беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств сбои в доставке грузов отсутствие перебоев в транспортно-логистических цепочках
3. Органы государственной власти и органы местного самоуправления отсутствие возможности осуществления полноценного государственного контроля (надзора) в связи с высокой долей "серых" перевозок при оплате проезда наличными денежными средствами, тесное взаимодействие с субъектами предпринимательской деятельности минимизация взаимодействия с субъектами предпринимательской деятельности, предотвращение существенных нарушений субъектами предпринимательской деятельности
4. Перевозчики недобросовестная конкуренция недопущение нарушений конкуренции
5. Субъекты критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса анализ угроз информационной безопасности обеспечение технологической независимости
6. Разработчики беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств отсутствие единой системы регулирования, недостижение точки безубыточности распространение использования беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств при минимизации издержек

7. Эксплуатанты беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средствотсутствие единой системы регулирования

и мониторинга разработка нормативных правовых актов с учетом итогов проведения экспериментальных правовых режимов

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к стратегическому направлению
в области цифровой трансформации
транспортной отрасли
Российской Федерации до 2030 года

ПРОЕКТЫ

стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Бенефициар

Проблематика

Целевое состояние

Проекты

Результаты проекта

1. Пассажирывысокая аварийность

на транспорте ввиду человеческого фактора;

низкая мобильность населенияминимизация количества дорожно-транспортных происшествий;

повышение мобильности населения за счет внедрения цифровых сервисов"Беспилотные логистические коридоры";

"Зеленый цифровой коридор пассажира"минимизация человеческого фактора на дорогах;

возможность прохода

на объекты транспортной инфраструктуры

с использованием биометрии во всех метрополитенах;

расширение способов

и географии применения бесконтактной оплаты проезда на общественном транспорте;

расширение перечня категорий граждан, для которых возможно оформление льготного

(субсидированного) билета с применением информационной системы "Портал субсидированных

перевозок" и автоматизированной информационной системы управления льготными и

субсидированными перевозками

2. Пользователи услуг, оказываемых

с использованием беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, беспилотных судовнизкая

транспортная связанность территорий Российской Федерации;

длительные сроки доставки грузовдоступность товаров, увеличение грузооборота;

сокращение сроков доставки грузов, снижение стоимости доставки за счет использования

беспилотных авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств, повышение

качества логистических сервисов на удаленных территориях"Беспилотные логистические коридоры",

"Автономное судовождение",

"Автономное судовождение"

в рамках программы стратегического академического лидерства

"Приоритет-2030",

"Беспилотные авиационные системы"увеличение пробега высокоавтоматизированных транспортных средств

и коммерческого грузооборота с их использованием более

чем в 2 раза;

расширение перечня территорий Российской Федерации, на которых осуществляется применение беспилотных

авиационных систем

и высокоавтоматизированных транспортных средств

3. Органы государственной власти, органы местного самоуправлениявысокая доля "серых" перевозок;

низкая транспортная

связанность территорий Российской Федерации;

отсутствие возможности оперативного управления транспортным комплексом из единого центра

в зависимости

от ситуацииповышение объема налоговых поступлений

в бюджеты разных уровней;

создание единого центра управления транспортным комплексом"Бесшовная грузовая логистика",

"Цифровое управление

транспортной системой Российской Федерации"возможность получения оперативной информации путем подключения

региональных информационных систем

к центру управления транспортным комплексом

в 100-процентном объеме;

возможность осуществления мониторинга пассажирских перевозок с применением Государственной автоматизированной информационной системы "ЭРА-ГЛОНАСС" во всех субъектах Российской Федерации

4. Перевозчикинизкая мобильность населения;

неэффективность перевозочного процесса традиционными видами транспорта;

низкая привлекательность транспортных коридоров Российской Федерации ввиду высокой

транзакционной нагрузки (бумажные документы, контрольные процедуры, посредники)увеличение пассажиропотока;

использование беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств;

возможность увеличения грузооборота"Бесшовная грузовая логистика"сокращение издержек за счет внедрения проектов

с использованием технологий искусственного интеллекта, распространения электронного

документооборота на всех этапах перевозочного процесса (количество перевозочных документов, оформленных в электронном виде, к 2030 году достигнет

5 млрд. штук);

увеличение количества пунктов пропуска,

в которых внедрены элементы интегрированной системы пропуска через государственную границу Российской Федерации;

повышение контроля

и безопасности

при перемещении грузов

за счет увеличения перевозок товаров с применением навигационных пломб
более чем в 2 раза

5. Субъекты критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса зависимость
от иностранных программно-аппаратных комплексов

на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортного
комплекса обеспечение технологической независимости "Обеспечение технологической
независимости

на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортной отрасли "доля
доверенных программно-аппаратных комплексов в общем количестве программно-аппаратных
комплексов

на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса
составляет 100 процентов

6. Разработчики беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств высокие первоначальные
финансовые вложения распространение использования беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств при минимизации
издержек "Беспилотные логистические коридоры",

"Беспилотные авиационные системы" увеличение количества сертифицированных беспилотных
авиационных систем более

чем в 2 раза, создание условий для эксплуатации высокоавтоматизированных
транспортных средств максимального уровня автоматизации

7. Эксплуатанты беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств отсутствие постоянного
нормативного правового регулирования в части вопросов эксплуатации беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств,

а также единой системы мониторинга разработка нормативных правовых актов с учетом итогов
проведения экспериментальных правовых режимов "Беспилотные логистические коридоры",

"Беспилотные авиационные системы" увеличение пробега высокоавтоматизированных транспортных
средств

и коммерческого грузооборота с их использованием более

чем в 2 раза;

расширение перечня территорий Российской Федерации, на которых осуществляется применение
беспилотных

авиационных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств;

увеличение количества сертифицированных беспилотных авиационных систем более чем в 2 раза;

создание условий

для эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств максимального уровня
автоматизации

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к стратегическому направлению в области цифровой трансформации транспортной отрасли
Российской Федерации до 2030 года

ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТОВ

стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской
Федерации до 2030 года

Наименование проекта

(мероприятия) Наименование показателя Единица измерения

показателяЗначения по годам

2026 год2027 год2028 год2029 год2030 год

1. Проект "Беспилотные логистические коридоры"

пробег высокоавтоматизированных транспортных средств

на автомобильных дорогах

Российской Федерации в годмлн. км16,522,735,3--

коммерческий грузооборот

с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств

на автомобильных дорогах

Российской Федерации в годмлн. куб. метров/км1304,41803,42640--

2. Проект "Автономное судовождение"

количество мероприятий по участию в разработке международного кодекса по морским автономным надводным судам в Международной морской организацииштук41111

количество мероприятий

по продвижению на международных площадках технологий безэкипажного (автономного)

судовожденияштук66666

3. Проект "Автономное судовождение в рамках программы стратегического академического лидерства "Приоритет-2030"

созданы технологические решения для автономного судоходстваединиц11111

4. Проект "Беспилотные авиационные системы"

количество сертифицированных беспилотных авиационных системединиц1216202530

5. Проект "Зеленый цифровой коридор пассажира"

количество объектов (станций) транспортной инфраструктуры, использующих биометрию для допуска пассажировединиц70150250400700

количество городов, в которых

для обеспечения бесконтактной оплаты проезда на общественном транспорте применяется

технология геолокации пассажираединиц154590200250

количество пассажирских билетов, сведения о которых отражены в информационной системе

"Портал субсидированных перевозок"единиц45000004600000475000049000005000000

количество видов льготных и особых категорий пассажиров, для которых возможно оформление льготного (субсидированного) билета

с применением информационной системы "Портал субсидированных перевозок" и

автоматизированной информационной системы управления льготными и субсидированными

перевозкамиединиц45667

6. Проект "Бесшовная грузовая логистика"

количество перевозок товаров

с применением навигационных пломбединиц200000300000400000450000500000 1

количество пунктов пропуска,

в которых внедрены элементы интегрированной системы пропуска через государственную границу

Российской Федерацииединиц512223755

количество проектов в сфере транспорта, реализуемых индустриальными центрами компетенций по замещению зарубежных отраслевых цифровых продуктов и решений, включая программно-

аппаратные комплексы,
с использованием технологий искусственного интеллектаединиц37888

7. Проект "Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации"
подключение ситуационных центров или исполнительных органов субъектов Российской Федерацииштук4050898989

доля наземных колесных транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров,
подключенных
к федеральной навигационно-информационной системе Государственной автоматизированной
информационной системы
"ЭРА-ГЛОНАСС"процентов7090100100100

количество субъектов Российской Федерации, осуществляющих согласование в системе контроля
пассажирских перевозок
Государственной автоматизированной информационной системы
"ЭРА-ГЛОНАСС" при установлении, изменении и исключении из реестра межрегиональных маршрутов
регулярных перевозок пассажиров автобусамиштук5089898989

8. Проект "Обеспечение технологической независимости на значимых объектах критической
информационной инфраструктуры
транспортной отрасли"
количество организаций транспортной отрасли, в отношении которых Минтранс России проведены
мероприятия по оценке актуальности
и достоверности сведений
о принадлежащих им объектах критической информационной инфраструктуры 2 , в
годеединиц300400500600700

доля доверенных программно-аппаратных комплексов в общем количестве программно-аппаратных
комплексов на значимых объектах критической информационной инфраструктуры транспортной
отраслипроцентов304463100100 3

9. Мероприятия
по развитию поставщиков российского программного обеспечения и электронной продукции
доля российской электронной продукции, используемой
при реализации проектов
цифровой трансформации транспортной отрасли, в общем объеме электронной продукции,
используемой при реализации таких проектовпроцентов57,958,458,758,758,7

1 С учетом начала отслеживания перевозок в соответствии с Соглашением о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г.

2 Согласно пункту 19.2 Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2018 г. № 127 "Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений".

3 Согласно Правилам перехода субъектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации на преимущественное применение доверенных программно-аппаратных комплексов на принадлежащих им значимых объектах критической информационной

инфраструктуры Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2023 г. № 1912 "О порядке перехода субъектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации на преимущественное применение доверенных программно-аппаратных комплексов на принадлежащих им значимых объектах критической информационной инфраструктуры Российской Федерации".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к стратегическому направлению

в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ("ДОРОЖНАЯ КАРТА")

по реализации стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года

Контрольная точка

Срок

выполнения

Ответственный

исполнитель

Ожидаемый результат

I. Цифровая инициатива - проект "Беспилотные логистические коридоры"

Ожидаемый результат: организация движения высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах Российской Федерации

1. Расширение перечня территорий для движения высокоавтоматизированных транспортных средств 4-го уровня автоматизации

2026 год

Минтранс России запущено движение высокоавтоматизированных транспортных средств 4-го уровня автоматизации

на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-12 "Восток" строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва - Казань - Екатеринбург - Тюмень

2. Создание прототипов высокоавтоматизированных транспортных средств

5-го уровня автоматизации

2028 год

Минтранс России к 2028 году протестировано и создано не менее 2 прототипов высокоавтоматизированных транспортных средств 5-го уровня автоматизации

II. Цифровая инициатива - проект "Автономное судовождение"

Ожидаемый результат: участие в разработке международного кодекса для морских автономных надводных судов и в подписании соглашений о сотрудничестве в области автономного судовождения

1. Представление позиции Российской Федерации в Международной морской организации в отношении международного кодекса для морских автономных надводных судов

2026 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций представлена позиция Российской Федерации в Международной морской организации в отношении международного кодекса

для морских автономных надводных судов, который планируется ввести в действие в качестве рекомендательного

2. Представление позиции Российской Федерации в Международной морской организации в отношении международного кодекса для морских автономных надводных судов
2030 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций представлена позиция Российской Федерации в Международной морской организации в отношении международного кодекса для морских автономных надводных судов в части придания ему обязательного характера

3. Формирование предложений в соглашения о сотрудничестве в области автономного судовождения с университетами и (или) организациями иностранных государств
2030 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций подписаны соглашения о сотрудничестве в области автономного судовождения с университетами
и (или) организациями иностранных государств

III. Цифровая инициатива - проект "Автономное судовождение в рамках программы стратегического академического лидерства "Приоритет-2030"

Ожидаемый результат: создание технологий автономного судовождения

1. Разработка цифрового двойника акватории

2026 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций создан цифровой двойник акватории протяженностью не менее 1500 м по судовому ходу

2. Тестирование системы управления

автономным судном

2027 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций создан прототип транспортного средства не менее 3-й степени автономности

3. Тестирование системы автоматического взлета

и посадки беспилотного летательного аппарата на борт судна

2028 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций создана система беспилотного летательного аппарата

4. Тестирование системы автоматической швартовки для автономных судов внутренних водных путей

2029 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций создана система автоматической швартовки для автономных судов

5. Разработка требований для проектирования и модернизации систем управления и связи автономных судов внутренних водных путей

2030 год

Минтранс России

с участием заинтересованных организаций подготовлены проект требований для проектирования и модернизации систем управления и связи автономных судов внутренних водных путей и методика

сертификации систем управления и связи

IV. Цифровая инициатива - проект "Беспилотные авиационные системы"

Ожидаемый результат: создание линейки беспилотных авиационных систем, инфраструктуры для беспилотной логистики,

технологий управления беспилотной логистикой, а также формирование организационной модели эксплуатации беспилотных авиационных систем

1. Внедрение в эксплуатацию унифицированной инфраструктуры государственного поставщика услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контролю беспилотных авиационных систем, связи, навигации, наблюдения, автоматизации и информационного обеспечения маршрутов (районов) полетов беспилотных воздушных судов на территориях субъектов Российской Федерации

ежегодно

Минтранс России внедрена в эксплуатацию унифицированная инфраструктура государственного поставщика услуг

по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контролю беспилотных авиационных систем, связи, навигации, наблюдения, автоматизации и информационного обеспечения маршрутов (районов) полетов беспилотных воздушных судов на территориях субъектов Российской Федерации

2. Определение общей продолжительности полетов беспилотных воздушных судов (налет), выполненных с подачей плана полетов

2030 год

Минтранс России определена общая продолжительность полетов беспилотных воздушных судов (налет), выполненных

с подачей плана полетов

3. Включение в нормативные правовые акты требований к наземной инфраструктуре для обеспечения полетов беспилотных воздушных судов

2028 год

Минтранс России разработан (актуализирован) и введен в действие нормативный правовой акт, регламентирующий требования к наземной инфраструктуре для обеспечения полетов беспилотных воздушных судов

V. Цифровая инициатива - проект "Зеленый цифровой коридор пассажира"

Ожидаемый результат: создание цифрового профиля пассажира, единого цифрового инструмента оплаты проезда

для всех видов транспорта (с применением технологий биометрии), разработка сервиса построения оптимального маршрута поездки

1. Проведение отбора перевозчиков для участия в проекте

ежегодно

Минтранс России подписано не менее 10 соглашений с перевозчиками

2. Проведение отбора городов для участия в проекте

ежегодно

Минтранс России подписано не менее 50 соглашений с субъектами Российской Федерации

3. Проведение мониторинга результатов реализации проекта

ежегодно

Минтранс России подготовлен ежегодный отчет о результатах реализации проекта. К 2030 году будут достигнуты следующие результаты:

на 700 объектах транспортной инфраструктуры используется биометрия для допуска пассажиров; в 250 городах обеспечена бесконтактная оплата проезда на общественном транспорте с применением технологии геолокации пассажира; сведения о 5 млн. пассажирских билетах отражены в информационной системе "Портал субсидированных перевозок"; для 7 категорий граждан возможно оформление льготного (субсидированного) билета с применением информационной системы "Портал субсидированных перевозок" и автоматизированной информационной системы управления льготными и субсидированными перевозками

VI. Цифровая инициатива - проект "Бесшовная грузовая логистика"

Ожидаемый результат: развитие и популяризация системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб, разработка цифровой платформы транспортного комплекса Российской Федерации, формирование системы сквозного обмена электронными перевозочными документами (в том числе на межгосударственном уровне), популяризация применения электронных перевозочных документов, создание национального цифрового контура логистики в рамках реализации экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза, а также реализация условий для развития электронных площадок заказа грузовых перевозок, логистических услуг и услуг электронной коммерции, создание интеллектуальных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации

1. Проведение популяризационной кампании

на постоянной основе

Минтранс России увеличено количество участников перевозочного процесса в соответствии с показателями по проекту

2. Поддержка работоспособности государственной информационной системы электронных перевозочных документов, доработка

при необходимости

на постоянной основе

Минтранс России обеспечено бесперебойное функционирование системы, реализована доработка функционала государственной информационной системы электронных перевозочных документов

3. Проведение мониторинга результатов реализации проекта

ежегодно

Минтранс России подготовлен ежегодный отчет о результатах реализации проекта. К 2030 году будут достигнуты следующие результаты:

5 млрд. перевозочных документов оформлено в электронном виде;

500 тыс. перевозок товаров осуществлено

с применением навигационных пломб;

в 55 пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации внедрены элементы интегрированной системы пропуска через государственную границу Российской Федерации

VII. Цифровая инициатива - проект "Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации"

Ожидаемый результат: создание единого центра управления транспортным комплексом на базе ситуационного центра

1. Отбор субъектов Российской Федерации для участия в проекте

ежегодно

Минтранс России подписано не менее 10 соглашений с субъектами Российской Федерации

2. Проведение мониторинга результатов реализации проекта

ежегодно

Минтранс России подготовлен ежегодный отчет о результатах реализации проекта. К 2030 году подключено

не менее 89 ситуационных центров

или исполнительных органов субъектов

Российской Федерации в сфере транспорта

VIII. Цифровая инициатива - проект "Обеспечение технологической независимости на значимых объектах

критической информационной инфраструктуры транспортной отрасли"

Ожидаемый результат: функционирование не менее 100 процентов значимых объектов критической информационной инфраструктуры на доверенных программно-аппаратных комплексах

Проведение мониторинга результатов реализации проекта

ежегодно

Минтранс России подготовлен ежегодный отчет о результатах реализации проекта. К 2030 году будут достигнуты следующие результаты:

не менее 100 процентов значимых объектов критической информационной инфраструктуры функционируют

на доверенных программно-аппаратных комплексах;

в отношении не менее 2500 организаций транспортной отрасли проведены мероприятия по оценке актуальности и достоверности сведений

о принадлежащих им объектах критической информационной инфраструктуры
