

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от _____ № _____ -р

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ
в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской
Федерации до 2030 года

1. Общие положения

1.1. Основания

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

Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642 "О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации";

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

Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Указом 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 программа "Цифровая экономика Российской Федерации", утвержденная президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16);

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р;

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 21 июля 2020 г. № 474 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года";

ведомственная целевая программа "Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации", утвержденная Министерством транспорта Российской Федерации 28 декабря 2020 г.;

перечень поручений Президента Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № Пр-2242 по итогам конференции по искусственному интеллекту;

ведомственная программа цифровой трансформации Министерства транспорта Российской Федерации на 2023 год и плановый период 2024-2025 годов, утвержденная заместителем Министра транспорта Российской Федерации Д.В. Бакановым 6 марта 2023 г.;

перечень поручений Президента Российской Федерации от 5 августа 2021 г. № Пр-1383;

инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, утвержденные 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.

2. Приоритеты, цели, задачи

2.1. Приоритеты

Достижение «цифровой зрелости» транспортной отрасли, а также государственного управления в транспортной отрасли до 100 % к 2030 году.

2.2. Цели

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

2.3. Задачи

Задачами цифровой трансформации в транспортной отрасли являются:
цифровизация пассажирских перевозок;
цифровизация грузовых перевозок;
цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств;
цифровизация управления транспортным комплексом;

повышение уровня технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса.

3. Оценка состояния, бенефициары, вызовы/угрозы

3.1. Основные процессы отрасли и оценка 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 между территориями страны и экономическую связанность всех отраслей экономики.

Отрасль транспорта и логистики в целом демонстрирует высокие темпы цифровой трансформации: в бизнесе 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 отрасли отмечаются высокий уровень проникновения широкополосного доступа в сеть «Интернет» и мобильной связи и уровень развития дата-центров, достаточные для внедрения и развития современных цифровых решений.

Цифровая инфраструктура компаний достаточно развита, а большинство компаний внедрило базовые системы управления цифровыми трансформациями и инструменты работы с данными. Однако на текущий момент процесс цифровизации компаний транспортной отрасли неравномерен, существует большой разрыв в уровне цифровизации между компаниями-лидерами, которые уже запустили цифровые трансформации, и другими игроками, которые только приступают к цифровизации бизнеса. Наряду с этим отмечается общий дефицит «цифровых» кадров в России, при этом компании отрасли недостаточно инвестируют в цифровое образование сотрудников, а отрасль в основном опирается на внешних технологических партнеров.

Сегодня наблюдается активная цифровая трансформация транспортной отрасли – создается цифровая транспортная инфраструктура (например, интеллектуальные транспортные системы, цифровые решения для пассажирских и грузовых терминалов и др.), происходит цифровизация транспортных средств (тестирование беспилотных транспортных средств, развитие инструментов мониторинга и предиктивного обслуживания и ремонта транспортных средств и подобное), разрабатываются цифровые транспортные сервисы (например, решения «мобильность как сервис» (MaaS)).

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

В целях активизации работы по цифровизации государственного сектора государственные компании транспортной отрасли разрабатывают стратегии цифровой трансформации со сроками реализации до 2025-2030 годов.

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.

3.2. Участники реализации СН ЦТ

Руководителем цифровой трансформации в транспортной отрасли, ответственный за реализацию СН ЦТ является заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

Федеральным органом исполнительной власти, ответственным за координацию реализации стратегического направления, является Министерство транспорта Российской Федерации в составе следующих соисполнителей:

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).

Другими участниками реализации стратегического направления являются:

субъекты Российской Федерации;

транспортные научно-исследовательские институты (по согласованию);

государственные транспортно-логистические компании (по согласованию);

компании, 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).

3.3. Индикаторы ЦТ отрасли

Название индикатора	Тип индикатора	Единица измерения	Источник данных	Краткий порядок интерпретации
Производительность труда в транспортном комплексе к 2019 году	Отраслевой	Доля (процент)	Информационная система	Индикатор указывает эффективность работы транспортного комплекса, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее, соответственно, падением
Доля перевозочных документов, оформляемых в электронном виде	Отраслевой	Доля (процент)	Информационная система	Индикатор указывает уровень внедрения цифровизации в транспортную отрасль, где наибольшее значение является показателем роста, а наименьшее, соответственно, падением

3.4. Бенефициары, их вызовы/угрозы

Бенефициар	Группа	Краткая характеристика	Вызов/угроза	Как вызов/угроза влияет на бенефициара	Какое еще негативное влияние имеет вызов/угроза	Ранжирование вызова/угрозы
Пассажиры	Граждане	Физические лица, пользующиеся услугами общественного транспорта	Высокая аварийность на транспорте ввиду человеческого фактора	Возможное причинение вреда и здоровью граждан	Выплаты по дорожно-транспортным происшествиям, повышение загруженности дорог	1
Пользователи услуг	Граждане,	Физические и	Низкая транспортная	Нарушение производствен	Недополученные доходы	2

беспилотных авиационных систем	бизнес	юридические лица, пользующиеся услугами беспилотных авиационных систем	связанность территории страны, длительные сроки доставки грузов	но-логистических цепочек	субъектов предпринимательской деятельности и бюджетов бюджетной системы Российской Федерации	
Органы государственной власти, органы местного самоуправления	государство	Органы власти, осуществляющие государственные функции по выработке государственной политики в сфере транспорта	Высокая доля "серых" перевозок при оплате проезда наличными; 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 бюджетной системы Российской Федерации	Недополученные доходы перевозчиков	3
Перевозчики	бизнес	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;	Недополученные доходы субъектов предпринимательской деятельности	Отсутствие возможности развивать бизнес	4

			низкая привлекательность транспортных коридоров Российской Федерации ввиду высокой транзакционной нагрузки (бумажные документы, контрольные процедуры, посредники)			
Лица, владеющие объектами транспортной инфраструктуры	бизнес	Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Низкая информированность и скоординированность действий органов власти, субъектов транспортной деятельности по вопросам обеспечения безопасности на транспорте (включая транспортную безопасность, кибербезопасность)	Недостаточная защищенность объектов транспортной инфраструктуры, избыточные затраты субъектов предпринимательской деятельности	Угроза здоровью и жизни граждан	1
Разработчики беспилотных авиационных систем, беспилотного транспорта	бизнес	Организации, специализирующиеся на производстве беспилотных систем, разработке программного обеспечения	Высокие первоначальные вложения	Высокий риск непокрытия расходов	----	2

3.5. Целевое состояние

<i>Бенефициар</i>	<i>Естественное будущее</i>	<i>Целевое состояние</i>
Пассажиры	Сохранение текущих проблем в общественном транспорте, что способствует преобладанию личного транспорта	Повышенная мобильность населения, отказ от личного транспорта
Пользователи услуг беспилотных авиационных систем	Сбои в доставке грузов	Отсутствие перебоев в транспортно-логистических цепочках
Органы государственной власти, органы местного самоуправления	Отсутствие возможности осуществления государственного контроля (надзора), тесное взаимодействие с бизнесом	Минимизация взаимодействия с бизнесом, предотвращение существенных нарушений бизнеса
Перевозчики	Недобросовестная конкуренция	Недопущение нарушения конкуренции
Лица, владеющие объектами транспортной инфраструктуры	Наличие актов незаконного вмешательства	Применение эффективных и законных способов защиты объектов транспортной инфраструктуры
Разработчики беспилотных авиационных систем, беспилотного транспорта	Отсутствие единой системы регулирования, недостижение точки безубыточности	Распространение использования беспилотных авиационных систем при минимизации издержек

4. Стратегический коридор

4.1. Тренды отрасли

Отраслевые тренды сформированы на основе приоритетов отрасли, указанных в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

Тренд	Краткое описание
Основной отраслевой тренд - повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий	Цифровизация транспортной отрасли способствует повышению пространственной связанности и транспортной доступности территорий посредством: применения экстерриториального принципа при предоставлении государственных услуг,

	<p>функционирования информационных систем, позволяющих в любой точке Российской Федерации получить необходимую информацию о перевозчиках, об объектах транспортной инфраструктуры, а также об оформленных разрешениях, перевозочных документах и подобного;</p> <p>применения беспилотных транспортных средств, в том числе на труднодоступных территориях.</p>
<p>Дополнительный отраслевой тренд - евразийская экономическая интеграция</p>	<p>Евразийская экономическая интеграция способна предоставить для Российской Федерации и ее транспортной системы широкие возможности, связанные с наиболее полной реализацией географических преимуществ, транзитного потенциала, увеличения объемов и расширения географии экспорта транспортных услуг, интенсификация транспортных связей за счет снятия барьеров и создания оптимальных условий осуществления перевозок, снижением их стоимости внутри ЕАЭС, расширением доступа российских перевозчиков на рынки государств-членов Союза.</p>
<p>Основной технологический тренд - внедрение систем обработки больших объемов данных и искусственного интеллекта</p>	<p>В транспортной и смежных отраслях ключевое влияние на развитие отрасли окажет ряд новых и существующих технологических направлений.</p> <p>Прогнозируется, что к 2025 году до 30 процентов данных будут собираться и анализироваться в реальном времени, а в транспорте - применяться для моделирования и оптимизации транспортных потоков, планирования развития транспортной и логистической инфраструктуры, оптимизации ремонтов и технического обслуживания за счет прогнозирования на основе интеллектуального анализа данных и событий.</p> <p>К технологии распределенного реестра относится блокчейн, который в транспортной отрасли применяется для проведения взаиморасчетов между участниками транспортного рынка, например, на основе технологии смарт-контрактов.</p> <p>Биометрические технологии позволяют повысить уровень сервиса для пассажиров, включая сокращение времени</p>

на предрейсовые процедуры, обеспечить необходимый уровень транспортной безопасности, сократить количество преступных и мошеннических действий, снизить простой транспортных средств.

В транспортной отрасли технологии виртуальной и дополненной реальности могут применяться в системах информационного моделирования проектов инфраструктуры (BIM)

и создания цифровых двойников при подготовке и переподготовке кадров.

Интернет вещей предполагает обмен данными между различными устройствами, в транспортной отрасли применяется для создания сервисов интеллектуальных транспортных систем, вспомогательной инфраструктуры для автономных транспортных средств, а также для отслеживания передвижения транспортных средств и мониторинга их использования.

Компоненты робототехники и сенсорики применяются для внедрения автономного транспорта, а также для автоматизации и роботизации складских и портовых операционных процессов. Особое значение имеют беспилотные воздушные суда или дроны - летательные аппараты без пилота на борту, которые могут иметь разную степень автономности от управляемых дистанционно

до полностью автоматических. В 2016 - 2020 годах мировой объем продаж гражданских беспилотных воздушных судов вырос с 2,5 до 7 млн. аппаратов в год соответственно.

В транспортной отрасли беспилотные воздушные суда применяются для доставки грузов и почты, в том числе в удаленные и труднодоступные районы, а также для администрирования складов, аэрофотосъемки, патрулирования территорий и прочих авиационных работ. Ведется разработка систем организации воздушного движения с целью интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство и выполнения регулярных полетов беспилотных воздушных судов совместно

с пилотируемыми воздушными судами с обеспечением приемлемого уровня

	<p>безопасности полетов.</p> <p>Информационное моделирование зданий и сооружений (BIM-моделирование), или цифровые двойники позволяют проектировать строительство любого объекта инфраструктуры, а также управлять различными стадиями его жизненного цикла - проектированием, возведением, оснащением, эксплуатацией, ремонтом и сносом. Изменение одного параметра объекта позволяет в реальном времени отследить изменение других параметров как самого объекта, так и проекта его возведения (изменение чертежей, спецификаций, сроков и бюджета на реализацию проекта).</p> <p>Технологии беспроводной связи, высокоскоростной интернет на базе технологий поколения 5G и выше помимо большей скорости передачи данных поддерживают подключение большого количества устройств к информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", а работа на высоких частотах обеспечивает бесперебойность связи. Обеспечение этого стандарта связи на объектах инфраструктуры необходимо для полноценного функционирования интернета вещей.</p> <p>Дополнительно расширится применение существующих зрелых технологий, что будет включать следующие направления:</p> <ul style="list-style-type: none"> развитие цифровых каналов и платформ для взаимодействия с конечными потребителями и участниками рынка; цифровизация взаимодействия между участниками рынка транспортных услуг и смежных отраслей, а также переход к безбумажному документообороту; рост вычислительных мощностей и дальнейшее улучшение пользовательских характеристик мобильных устройств в качестве замены для стационарных; рост вычислительных мощностей и повсеместная автоматизация процессов.
<p>Основной государственный тренд - обеспечение безопасности транспортно-логистических услуг</p>	<p>Транспорт является одной из ключевых отраслей народного хозяйства, от которой зависит функционирование организаций других отраслей.</p> <p>Обеспечение безопасности перевозок, как физической, так и информационной безопасности, с каждым годом с учетом</p>

	цифровизации транспортной отрасли и наращивание санкций в отношении Российской Федерации становится актуальнее.
--	---

4.2. Ограничения отрасли

Ограничение	Краткое описание ограничения
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.
Ограничение кадровых ресурсов	В связи с наличием общего дефицита «цифровых» кадров в России возможно замедление темпов цифровизации транспортной отрасли.

5. Проекты

5.1. Проекты стратегического направления

Ключевыми инициативами и проектами, направленными на приоритетное достижение цели цифровой трансформации, являются:

проект "Беспилотные логистические коридоры" - организация движения грузовых беспилотных транспортных средств на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева";

проект "Автономное судовождение" - создание инфраструктуры обеспечения автономного судовождения на основе е-Навигации и стимулирование разработки и внедрения судового и берегового оборудования для автономного судовождения;

проект "Беспилотные авиационные системы" - создание линейки беспилотных авиационных систем, инфраструктуры для беспилотной логистики, технологий управления беспилотной логистикой, а также формирование организационной модели эксплуатации беспилотных авиационных систем (в том числе включая проект «Беспилотная аэродоставка грузов»);

проект «Зеленый цифровой коридор пассажира» - создание цифрового профиля пассажира, единого цифрового инструмента оплаты проезда для всех видов транспорта (с применением технологий биометрии), разработка сервиса построения оптимального маршрута поездки (MaaS, Mobility-as-a-Service), а также цифровых пассажирских терминалов;

проект «Бесшовная грузовая логистика» - 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), а также 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 (FaaS), создание интеллектуальных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

проект "Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации" - создание единого центра управления транспортным комплексом на базе ситуационного центра;

проект "Обеспечение безопасности на объектах критической информационной инфраструктуры транспортного комплекса" - создание единого защищенного информационного пространства и защищенных технологических сетей транспортного комплекса, цифровизация государственных услуг в области транспортной безопасности с использованием сведений ограниченного доступа, внедрение механизмов по обеспечению информационной безопасности на объектах транспортного комплекса и системы предварительного информирования, а также обеспечение мониторинга защищенности транспортной информационной инфраструктуры.

5.2. Внедряемые технологии

В ходе реализации проектов СН ЦТ 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.

Указанные технологии 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, в том числе решений для сбора обращений граждан;

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

при создании цифровых двойников существующих и новых объектов транспортной инфраструктуры с использованием продвинутых технологий визуализации (виртуальная и дополненная реальность);

при создании системы моделирования транспортных потоков;

при создании и эксплуатации информационной системы учета и планирования работ (затрат) на проектирование, строительство, ремонт и содержание объектов транспортной инфраструктуры (в том числе предиктивная аналитика технического обслуживания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры).

5.3. Показатели проектов (раздел находится в проработке)
Показатели проектов приведены в приложении № 1.

5.4. Результаты проектов (раздел находится в проработке)
Результаты проектов приведены в приложении № 1.

5.5. Финансовое обеспечение проектов (раздел находится в проработке)
Расходы на реализацию проектов Стратегического направления цифровой трансформации в транспортной отрасли составят:

в 2024 году – ... млн рублей;
в 2025 году – ... млн. рублей;
в 2026 году – ... млн. рублей;
в 2027 году – ... млн. рублей;
в 2028 году – ... млн. рублей;
в 2029 году – ... млн. рублей;
в 2030 году – ... млн. рублей;

В том числе расходы за 2024-2030 годы:

федерального бюджета в пределах предусмотренных средств федерального бюджета на соответствующие проекты стратегического направления в области цифровой трансформации ключевых отраслей экономики, социальной сферы и государственного управления;

внебюджетных источников.

Подробная информация по финансовому обеспечению проектов приведена в приложении № 2 (в проработке).

6. Мониторинг реализации СН ЦТ

Мониторинг реализации стратегических направлений цифровой трансформации транспортной отрасли осуществляется на основе комплексной оценки основных показателей, содержащихся в СН ЦТ.

Задачами мониторинга реализации СН ЦТ являются: сбор, систематизация и обобщение информации о процессе цифровой трансформации транспортной отрасли; оценка влияния внутренних и внешних условий на достижение целей СН ЦТ являются; оценка соответствия плановых и фактических сроков реализации мероприятий по цифровой трансформации транспортной отрасли, плановых и фактических результатов реализации СН ЦТ.

Внешний мониторинг реализации СН ЦТ осуществляет Минэкономразвития России.

Внутренний мониторинг реализации СН ЦТ проводится руководителем цифровой трансформации и Департаментом цифрового развития Минтранса России на ежегодной основе.

Результаты внутреннего мониторинга реализации СН ЦТ отражаются в ежегодном отчете о результатах реализации стратегических направлений цифровой трансформации.

Порядок формирования, форма и состав ежегодного отчета о результатах мониторинга реализации СН ЦТ утверждаются руководителем цифровой трансформации.

По результатам мониторинга реализации СН ЦТ принимаются меры, при необходимости, по корректировке СН ЦТ для достижения показателей цифровой трансформации транспортной отрасли.

Основанием принятия решения о корректировке СН ЦТ являются:
значительное изменение внутренних и внешних условий реализации СН ЦТ;

принятие новых (или новых редакций) государственных документов стратегического планирования, реализация которых изменяет сроки достижения показателей СН ЦТ.
