

*ФЕДЯКИН Алексей Владимирович
доктор политических наук,
профессор, заведующий
кафедрой «История»,
Российский университет
транспорта, Москва, Россия
politologia-MIIT@yandex.ru*

*FEDYAKIN Aleksey Vladimirovich
doctor of political sciences,
professor, head of department
«History», Russian university of
transport, Moscow, Russia
politologia-MIIT@yandex.ru*

Развитие автомобильного транспорта в системе приоритетов современной русской политики/Development of road transport in the system of priorities of modern Russian politics

Аннотация

В статье на основе анализа профильных выступлений Президента РФ, а также отраслевых документов стратегического планирования и нормативных правовых актов рассматриваются приоритеты государственной политики в сфере автомобильного транспорта. Определяется роль данного вида транспорта общего пользования в развитии современного русского общества и государства, конкретизируются перспективные направления его эволюции и соответствующие задачи в области государственной политики.

Ключевые слова

Государственная транспортная политика; современная Россия; автомобильный транспорт; Президент РФ; федеральные законы; документы стратегического планирования.

Abstract

Based on the analysis of the profile speeches of the President of the Russian Federation, as well as sectoral documents of strategic planning and regulatory legal acts, the article considers the priorities of state policy in the field of road transport. The role of this type of public transport in the development of modern Russian society and the state is determined, the perspective directions of its evolution and the corresponding tasks in the field of state policy are specified.

Keywords

State transport policy; modern Russia; road transport; the President of the Russian Federation; federal laws; strategic planning documents.

Автомобильный транспорт, в силу относительных преимуществ, характерных для него как для вида транспорта общего пользования (а в их числе – высокая маневренность, мобильность и скорость доставки пассажиров и грузов, в т.ч. наиболее кратчайшим путем и «от двери к двери», т.е. без дополнительных пересадок/перевалок в пути

следования), является одним из самых распространенных в мире. Неудивительно поэтому, что и в нашей стране он является важнейшим элементом национальной транспортной системы, играет значимую роль в жизни российского общества и государства. Как было отмечено Президентом РФ В.В. Путиным, «мы должны уделить больше внимания в самое ближайшее время развитию инфраструктуры вообще, имею в виду не только дорожное строительство, но и... развитие... транспорта вообще»¹. Ведь «Автотранспортный и дорожный комплексы по праву считаются одними из ключевых, стратегически важных отраслей отечественной экономики, развитию которых уделяется приоритетное государственное внимание. От технического состояния автомобильных дорог и транспорта, их грамотной эксплуатации во многом зависит своевременная доставка пассажиров и грузов, укрепление межрегиональных и международных связей»².

Вообще, в выступлениях главы государства на профильных совещаниях и т.п. мероприятиях было выделено несколько приоритетных направлений государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта. В их числе:

- реализация проектов, направленных на развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры, включая реконструкцию имеющихся и строительство новых автомобильных дорог («Россия... позже других европейских стран вступила в так называемую эпоху автомобилизации, и ее дорожная инфраструктура для нынешней нагрузки уже оказалась недостаточной. В перспективе напряженность транспортных потоков будет только возрастать... Бесспорно, необходимы солидные долгосрочные инвестиции в строительство и модернизацию автотранспортных сетей»³; «проекты такого рода – это развитие территорий, развитие страны в целом, потому что они повышают безопасность для граждан»⁴; «Мы будем и дальше работать над проектами подобного рода по всей стране... Будем строить новые дороги, новые мосты, новые аэропорты и порты. Будем делать жизнь наших людей лучше, достойнее»⁵);

- развитие отечественного автомобилестроения, повышение его

¹ Цит. по: Совещание с членами Правительства. 13 января 2021 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64886> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: <http://kremlin.ru/events/president/news/36530> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения». 15 ноября 2005 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23273> (дата обращения: 15.01.2021).

⁴ Цит. по: Открытие рабочего движения по северному участку Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. 2 августа 2013 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/18992> (дата обращения: 15.01.2021).

⁵ Цит. по: Открытие автодорожной части Крымского моста. 15 мая 2018 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/57472> (дата обращения: 15.01.2021).

конкурентоспособности на внутреннем и мировом рынках («в будущем нас должен ждать рост спроса на автомобили, и, соответственно, должен быть расширен рынок. Но очень бы хотелось, чтобы этот рынок был качественным и доступным широким слоям населения... Конечно, сверхзадача – это когда каждый гражданин имел бы возможность прежде всего пользоваться отечественной техникой по доступной цене», при этом, однако, «нельзя мириться с положением дел, когда выпускаются автомобили вчерашнего дня»¹);

- комплексное обеспечение безопасности дорожного движения, снижение травматизма и смертности на автомобильном транспорте («основной причиной подавляющего большинства ДТП является сознательное нарушение и водителями, и пешеходами правил дорожного движения. Мы сталкиваемся с крайне низкой культурой поведения на дорогах, с безответственностью и правовым нигилизмом»²; «Организация движения, состояние дорог – это, бесспорно, основные причины дорожно-транспортных происшествий... Но есть еще один важный момент, о котором мы меньше говорим, – это ответственность самих участников дорожного движения»³; в целом, «фактор массовой автомобилизации не может и не должен быть обоснованием неизбежности аварий и их трагических последствий – наоборот, мы должны добиться кардинального снижения числа погибших и пострадавших при ДТП»⁴);

- сокращение вредного воздействия на окружающую природную среду («Сегодня автомобильный и пассажирский транспорт решает важные, стратегические задачи, связанные с модернизацией автопарка, широким внедрением в эксплуатацию современной техники, отвечающей передовым стандартам безопасности, надежности и экологичности»⁵).

Важнейшей составляющей концептуальной основы государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта

¹ Цит. по: Выступление на совещании по вопросам развития отечественного автомобилестроения. 6 июня 2001 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/21253> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения». 15 ноября 2005 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23273> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Совещание по вопросам безопасности дорожного движения. 6 августа 2009 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/5122> (дата обращения: 15.01.2021).

⁴ Цит. по: Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. 14 марта 2016 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 15.01.2021).

⁵ Цит. по: Работникам и ветеранам автомобильного и городского пассажирского транспорта. 28 октября 2018 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/letters/58936> (дата обращения: 15.01.2021).

являются отраслевые документы стратегического планирования.

В частности, в Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения включен подраздел «Автомобильные дороги». Рассчитанный на период до 2025 г., он предусматривает осуществление таких приоритетов, как: «повышение доступности дорожной сети для населения, начало формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, строительство и реконструкция автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью, а также строительство обходов крупнейших городов»¹.

Другой документ стратегического планирования – Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы». Будучи рассчитанной до 2024 г., она включает направление (подпрограмму) «Дорожное хозяйство», в рамках которого предусмотрена реализация следующих мероприятий: «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения», «Осуществление Государственной компанией “Российские автомобильные дороги” деятельности по доверительному управлению федеральными автомобильными дорогами общего пользования», «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», «Управление реализацией мероприятий в сфере дорожного хозяйства». Кроме того, предусматривается реализация федеральных проектов «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Европа – Западный Китай», «Коммуникации между центрами экономического роста», а также ведомственного проекта «Развитие сети федеральных автомобильных дорог общего пользования»².

В контексте анализа основных направлений государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта заслуживает внимания и такой отраслевой документ стратегического планирования, как Комплексный план модернизации и расширения магистральной

¹Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 384-р (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 22 января 2021 г. № 112-р) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499009611> (дата обращения: 10.04.2021).

²Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 (в ред. Постановления Правительства РФ от 28 сентября 2020 г. № 1551) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/556157375> (дата обращения: 01.04.2021).

инфраструктуры на период до 2024 г. Транспортная часть плана предусматривает в т.ч. реализацию уже упоминавшихся федеральных проектов «Европа – Западный Китай» (его задача – строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай») и «Коммуникации между центрами экономического роста» (его задачи включают: во-первых, поэтапное развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов РФ и другими городами-центрами экономического роста; во-вторых, ликвидацию инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, которые прилегают к таким транспортным коммуникациям)¹.

Наконец, еще одним документом стратегического планирования, затрагивающим государственную политику РФ в сфере автомобильного транспорта, является Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года. В ней дается анализ фактического состояния отрасли автомобилестроения и производства автокомпонентов, а также формулируется целевое видение в сегментах традиционного автомобилестроения (включая легковые автомобили, легкие коммерческие автомобили, грузовые автомобили, автобусы, а также производство автокомпонентов) и новых рынков (в т.ч. электрификация транспортных средств (электромобили), самоуправляемые (автономные) автомобили и телекоммуникационные транспортные системы). Кроме того, определяются перспективы развития инфраструктуры для инновационного транспорта (электротранспорта, беспилотного транспорта и телематических транспортных систем, газомоторной техники). Стратегической задачей государственной политики в документе названо формирование высокотехнологичной и экспортоориентированной, устойчивой к внешним вызовам автомобильной отрасли, обладающей долгосрочным потенциалом создания добавленной стоимости на основе инновационных технологических решений. Для этого необходимы, в частности: удовлетворение российскими производителями 80-90% внутреннего спроса на современную автомобильную технику; обеспечение роста экспорта автомобильной техники и компонентов; наращивание технологических компетенций национальных производителей автомобильной техники и комплектующих за счет углубления локализации производимых автомобилей до 70-85%; выведение на рынок продуктов с принципиально новыми свойствами в области электродвижения, автономного вождения, подключенного

¹ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. Утвержден Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 20 февраля 2021 г. № 430-р) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/551365461> (дата обращения: 01.04.2021).

автотранспорта, газомоторной техники, стимулирования спроса на них, организации послепродажного обслуживания и создание необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры¹.

Что же касается нормативной базы государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта, то она представлена целым рядом профильных федеральных законов.

Среди них одним из первых был принят ФЗ «О безопасности дорожного движения». Помимо прочего, он содержит основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, в т.ч.: требования при проектировании, строительстве и реконструкции, а также при ремонте и содержании дорог; требования к обустройству дорог объектами сервиса; требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей; условия получения права на управление транспортными средствами².

Вслед за ним был принят ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Им предусматривается комплекс мер, направленных на усиление государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории России грузовыми или пассажирскими транспортными средствами, принадлежащими как отечественным, так и зарубежным перевозчикам. Кроме того, определяются органы, осуществляющие государственный контроль в данной сфере, и объем их полномочий, а также устанавливается ответственность за нарушение действующего законодательства при осуществлении международных автомобильных перевозок³.

Важную роль в нормативном обеспечении государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта играет ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Им определяются общие условия, во-первых, перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями,

¹Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 22 февраля 2019 г. № 263-р) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/557299378> (дата обращения: 01.04.2021).

² О безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. ФЗ от 8 декабря 2020 г. № 429-ФЗ) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/9014765> (дата обращения: 01.04.2021).

³ О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения. Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ (в ред. ФЗ от 8 декабря 2020 г. № 429-ФЗ) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901713541> (дата обращения: 01.04.2021).

троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в т.ч. с использованием автомобильных прицепов и полуприцепов, а во-вторых, предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортной инфраструктуры. В частности, закон устанавливает 4 вида сообщений (перевозки в границах населенных пунктов), пригородное (перевозки между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов), междугородное (перевозки между населенными пунктами на расстояние более 50 км между границами этих населенных пунктов), международное (перевозки за пределы территории РФ или на ее территорию с пересечением Государственной границы РФ). Кроме того, законом определяется 3 вида перевозок пассажиров и багажа: 1) регулярные перевозки; 2) перевозки по заказам; 3) перевозки легковыми такси. Для каждого вида перевозок устанавливается порядок организации и осуществления, а также ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей¹.

Другой нормативный документ, непосредственно касающийся государственной политики в сфере автомобильного транспорта, – ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Она направлена на: определение основ функционирования автомобильных дорог, их использования, осуществления дорожной деятельности в интересах пользователей и собственников автомобильных дорог, государства, муниципальных образований; совершенствование государственного управления в области дорожной деятельности; обеспечение сохранности и развития автомобильных дорог, улучшение их технического состояния; содействие внедрению перспективных технологий в области дорожной деятельности, а также применению национальных стандартов РФ в указанной области; обеспечение эффективной и добросовестной конкуренции на рынке работ и/или услуг при осуществлении дорожной деятельности; улучшение инвестиционного климата в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности; обеспечение интеграции автомобильных дорог в международную транспортную сеть. Законом, в частности, устанавливается следующая классификация автомобильных дорог общего пользования (т.е. предназначенных для движения транспортных средств неограниченного круга лиц) в зависимости от их значения:

- автомобильные дороги федерального значения (в т.ч.:

¹ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (в ред. ФЗ от 24 февраля 2021 г. № 26-ФЗ) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902070572> (дата обращения: 01.04.2021).

соединяющие столицу России г. Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами субъектов Федерации; включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями РФ; соединяющие между собой административные центры субъектов Федерации; являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения; являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Федерации со столицей России г. Москвой, и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции¹);

- автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (автомобильные дороги в границах субъекта РФ);

- автомобильные дороги местного значения (автомобильные дороги в границах населенных пунктов поселения, муниципального района, городского округа);

- частные автомобильные дороги (находящиеся в собственности физических или юридических лиц, не оборудованные устройствами, ограничивающими проезд транспортных средств неограниченного круга лиц).

Кроме того, согласно данному ФЗ, автомобильные дороги общего пользования в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств подразделяются на:

- автомагистрали (не предназначены для обслуживания прилегающих территорий; имеют на всей своей протяженности несколько проезжих частей и центральную разделительную полосу, не предназначенную для дорожного движения; не пересекают на одном уровне иные автомобильные дороги, а также железные дороги, трамвайные пути, велосипедные и пешеходные дорожки; доступ на них возможен только через пересечения на разных уровнях с иными автомобильными дорогами, предусмотренные не чаще чем через каждые 5 км; и т.д.);

- скоростные автомобильные дороги (доступ на них возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки транспортных

¹ Перечень дорог данного типа на территории России содержится в следующем документе: О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Постановление Правительства РФ от 17 ноября 2010 г. № 928 (в ред. Постановления Правительства РФ от 21 января 2021 г. № 24) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902246832> (дата обращения: 01.04.2021).

средств и которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств);

- обычные автомобильные дороги¹.

Одной из структур, задействованных в осуществлении государственной политики РФ в сфере автомобильного транспорта, является госкомпания «Автодор». ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает, что данная компания, имеющая статус некоммерческой организации, создается и действует в целях оказания государственных услуг и выполнения иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления, а также поддержания в надлежащем состоянии и развития сети автомобильных дорог общего пользования, увеличения их пропускной способности, обеспечения движения по ним, повышения качества услуг, развития объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог и т.д.²

Еще одним значимым профильным нормативным документом является ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Согласно ему, целью технического осмотра является оценка соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности, а его проведение основывается на следующих принципах: территориальная и ценовая доступность для населения услуг по проведению технического осмотра; право выбора гражданами и юридическими лицами операторов технического осмотра; доступность информации о порядке и периодичности проведения технического осмотра; конкуренция операторов технического осмотра; обеспечение качества услуг технического осмотра, соответствующих установленным правилам его проведения; обеспечение достоверности и актуальности сведений, содержащихся в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра³.

¹ Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ (в ред. ФЗ от 8 декабря 2020 г. № 429-ФЗ) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902070582> (дата обращения: 01.04.2021).

² О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ (в ред. ФЗ от 24 февраля 2021 г. № 20-ФЗ) // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/29661> (дата обращения: 01.04.2021).

³ О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ (в ред. ФЗ от 1 апреля 2020 г. № 98-ФЗ) // Электронный фонд правовых и

Наконец, необходимо назвать еще один профильный нормативный правовой акт – ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Он направлен на регулирование вопросов организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в т.ч. связанных с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к их осуществлению, использованием для этого объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за данным типом перевозок¹.

Промежуточные результаты проводимой в последние годы государством политики в сфере автомобильного транспорта, а также задачи на ближайшую перспективу были обозначены Президентом в Послании Федеральному Собранию РФ 1 марта 2018 г.: «Мы серьезно обновили федеральные автомобильные трассы. Теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги... Обращаюсь к руководителям регионов и городов: состояние дорог должно быть постоянно в центре вашего внимания. Нужно наращивать качество и объемы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла. И конечно, наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП. В общей сложности в предстоящие шесть лет необходимо практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России»².

В целом, для России перспективными направлениями государственной транспортной политики вообще³ и в сфере автомобильного транспорта в частности представляются: увеличение парка автомобилей и его совершенствование, в т.ч. за счет повышения скоростидвижения, топливной экономичности и облегчения управления; развитие сети автомобильных дорог общего и местного значения,

нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902286411> (дата обращения: 01.04.2021).

¹ Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ (в ред. ФЗ от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420287403?marker=7D20K3> (дата обращения: 01.04.2021).

² Послание Президента Федеральному Собранию. 1 марта 2018 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Подробно см.: Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

а также придорожной инфраструктуры; повышение безопасности дорожного движения, снижение уровня аварийности и числа ДТП; повышение топливной экономичности и экологичности. Ведь, по словам главы государства, «автотранспортный комплекс... играет огромную роль в укреплении промышленного и технологического потенциала страны, в развитии межрегиональных и международных связей. И конечно, от его надежного, бесперебойного функционирования во многом зависит качество жизни людей»¹. Кроме того, в современных, «постковидных» условиях «транспортный потенциал обязательно будет востребован по мере выхода экономики на траекторию роста..., когда начнет восстанавливаться спрос на поездки и перевозку грузов. От слаженной работы транспортных, логистических компаний будет во многом зависеть быстрая нормализация экономической, деловой жизни»².

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

REFERENCES

1. Gorbunov A.A. Transport policy of the state: institutions, resources, technologies [*Transportnaja politika gosudarstva: instituty, resursy, tekhnologii*] // SEARCH: Politics. Civics. Art. Sociology. Culture: scientific and socio-cultural journal. 2018. No. 1. P. 17-21.

¹ Работникам и ветеранам автомобильного и городского пассажирского транспорта. 29 октября 2017 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/letters/55936> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Совещание по вопросам развития транспортной отрасли. 7 мая 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63309> (дата обращения: 01.04.2021).