

РЕГИОНЫ / К селам построили качественные дороги Включили в сеть

Александр Лесных

С начала 2025 года в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» в нормативное состояние привели около 2,5 тысячи километров подъездов к небольшим населенным пунктам, для которых транспортная доступность играет ключевую роль. Наличие надежного покрытия позволяет обеспечивать своевременное получение медицинской помощи, доставку товаров первой необходимости, доступ к социальным услугам и объектам образования.

Параллельно с нацпроектом реализуется государственная программа комплексного развития сельских территорий. В ее рамках предусмотрено строительство и обновление дорог с твердым покрытием, которые обеспечивают выход к объектам производства, переработки сельхозпродукции и малым населенным пунктам. В этом году планируется построить и реконструировать около 170 километров таких дорог и провести ремонтные работы еще на 168 километрах, включая капитальный.

В ряде регионов работы уже завершены. В Пензенской области обновили более 40 километров подъездных дорог, включая участок трассы Кондоль—Шемшейка, который обеспечивает транспортную доступность села Воробьевка. В ходе ремонта усилили основание, уложили два слоя асфальтобетона, укрепили обочины и установили новые знаки. В Наровчатском районе приведен в порядок подъезд к селу Большой Колояр, где находится школа, Дом культуры и фельдшерско-акушерский пункт. Аналогичные работы завершены на подъезде к селу Булычево на трассе Лунино—Исса.

В этом году 4,5 тысячи км федеральных трасс приведут к нормативам

В Ингушетии капитально отремонтировали подъездная дорога к селу Сагопши. Здесь впервые за два десятилетия обновили покрытие, обустроили тротуары, остановочные комплексы и барьерное ограждение. В Рязанской области обновляют 8,7 километра дорог, ведущих к селам Огородниково и Поливаново. Для местных жителей эти маршруты выполняют социальную функцию.

Развитие локальной дорожной сети рассматривается как важнейший фактор экономического роста территорий, удаленных от крупных центров. По оценке минтранса, обеспечение связности таких поселений способствует развитию малого предпринимательства и внутреннего туризма, а также формирует устойчивую социально-экономическую базу. Ведомство ожидает, что до конца 2025 года в нормативное состояние придут около 3,5 тысячи километров подъездов к малым населенным пунктам.

В общей сложности в 2025 году в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» запланированы работы более чем на 26 тысяч километров федеральной, региональной и местной дорожной сети. Особое внимание будет уделено подъездам к медицинским, образовательным и спортивным объектам, а также этапному обновлению опорной сети автомобильных дорог.

Росавтодор отмечает, что в текущем году планируется привести в нормативное состояние свыше 4,5 тысячи километров федеральных трасс, часть их расширят до четырех полос. К концу 2025 года доля таких дорог в нормативном состоянии должна достичь почти 73 процентов.

Работы продолжают на дорогах, обеспечивающих связность с важнейшими объектами. Например, в Амурской области ремонтируют участок трассы Благовещенск—Свободный, ключевой для снабжения космодрома Восточный. ●

ПЕРСПЕКТИВА / Отраслевые национальные проекты поднимут перевозку людей и товаров по стране на принципиально новый уровень

Скоро приедем

Владимир Косой,
президент Центра экономики
инфраструктуры

Сегодня в России реализуются два крупных национальных проекта, напрямую связанных с транспортом, но на самом деле их перечень гораздо шире, ведь многие программы промышленного развития тоже влияют на состояние транспортной системы. Центральный среди них — «Эффективные транспортные системы». Именно в нем сосредоточены самые масштабные задачи на ближайшие годы: повышение межрегиональной связности страны, обеспечение логистики внешнеторговых операций, развитие безопасных и устойчивых маршрутов.

В контексте предстоящих задач важно подчеркнуть преемственность: прошлые транспортные программы доказали свою эффективность, хотя часть задач пришлось скорректировать, сначала — из-за пандемии, затем — в связи с изменением внешнеэкономической обстановки. Но в любом случае за последние годы при рекордных объемах финансирования удалось заметно изменить картину в транспортной отрасли. Если раньше в стране фактически существовала одна платная дорога — М-4 «Дон» и частично ЗСД в Санкт-Петербурге, то уже сейчас создана целая сеть: введены в строй магистрали М-11, М-12, ЦКАД.

Значительно улучшилось и общее состояние федеральной дорожной сети: многие региональные трассы переведены в федеральное подчинение, построены обходы городов, модернизированы существующие участки.

Серьезные изменения произошли и в авиационной инфраструктуре, активно развивались морские порты: Россия увеличила экспортные мощности,



АКЦЕНТ
СНИЖЕНИЕ КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ СДЕЛАЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ИНТЕРЕСНЕЕ ДЛЯ БИЗНЕСА

создала новые логистические узлы на южных и восточных направлениях. Все это позволило улучшить связность территорий и повысить устойчивость внешней торговли. В ближайшие годы в рамках новых нацпроектов предстоит использовать эти достижения как основу для очередного эволюционного скачка.

Финансовые риски

Пик бюджетных вложений в транспортные мегапроекты пришелся на 2019—2023 годы.

Эти средства позволили добиться реальных изменений, но уже с 2024 года началось сокращение инфраструктурных расходов. В проекте федерального бюджета на 2026 год и последующие периоды не предусмотрены столь крупные ассигнования, как прежде. На фоне высокой инфляции и роста издержек это может привести к недофинансированию ряда направлений.

В течение 2025 года активно обсуждалась идея привлечения частных инвестиций. Однако при нынешнем уровне ключевой ставки такие проекты не так привлекательны для бизнеса, как этого хотелось бы. Есть отдельные примеры участия крупнейших компаний, как в проекте ВСМ Москва—Санкт-Петербург, но в целом для регионов и локальных инициатив это малореализуемо.

Государство, конечно, должно учитывать финансовую устойчивость бюджета, но не всегда можно подходить к инфраструктуре с бухгалтерской логикой. Некоторые проекты, например развитие трассы Жубга—Сочи вдоль Черноморского побережья, важны не только с экономической точки зрения, но и стратегически: они создают условия для развития внутреннего туризма, комфортного отдыха граждан и всех со-

путствующих бизнес-направлений. Такие задачи требуют вложений, даже если есть понимание, что финансовая отдача от них быстрой не будет.

Стоит сказать, что во всем мире транспортная инфраструктура — привлекательная сфера для долгосрочных инвестиций. Пенсионные фонды традиционно размещают средства в облигациях железнодорожных или дорожных проектов, получая стабильный доход на 20—30 лет. В России этот подход только формируется. В том же проекте ВСМ Москва — Санкт-Петербург участвует управляющая компания «Лидер», и это логично: такие вложения надежны и долговечны, пусть и в моменте обладают умеренной доходностью в сравнении с более короткими финансовыми инструментами.

И все же главная сложность — высокая стоимость заемных средств. При текущей ставке ЦБ менеджерам трудно обосновать вложения с доходностью ниже ее уровня. Хотя долгосрочные прогнозы минфина и регулятора предполагают снижение инфляции и ставок до 4—5 процентов, для принятия решений «здесь и сейчас» этого недостаточно. Поэтому до стабилизации финансовой ситуации и смягчения монетарной политики говорить о масштабном частном участии в инфраструктуре пока рано.

Международная логистика и регионы

За последние годы структура внешней торговли России существенно изменилась, что нахо-

Поезд «Белый кречет» будет ходить между двумя столицами со скоростью до 400 км/ч.

дит отражение и в глобальных планах развития транспортной логистической сферы. Западные пограничные переходы используются меньше, а восточные и южные направления требуют ускоренного развития. Однако ключевая проблема заключается не столько в самой физической инфраструктуре, сколько в цифровизации процессов.

Для ускорения перевозок нужны сквозные цифровые решения: единые транспортные документы, согласованные стандарты обмена данными, соответствующие межправительственные соглашения. Развитие такой цифровой среды становится не менее важным, чем строительство новых дорог или портов: она напрямую влияет на скорость и прозрачность международной торговли.

Отдельное внимание уделяется развитию северных территорий. Один из приоритетных проектов — модернизация Северного морского пути для обеспечения связи центральных регионов с зонами северного завоза и транзитных перевозок, которая превратит его в Трансарктический транзитный коридор.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации. Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Рынок транспортного ИИ готовится к новому витку развития и может вырасти почти до 140 миллиардов рублей

СОТРУДНИЧЕСТВО / Международные пути стимулируют торговлю Напрямую быстрее

Михаил Калмацкий

Логистические маршруты, которые развивает Россия, имеют большое значение как для нашей страны, так и для других государств. Эти международные транспортные коридоры (МТК) позволяют связать Европу и Азию, северные и южные территории. В результате получается выгодная для всех альтернатива традиционным торговым путям.

Наша страна сегодня активно формирует новую логику, развивая международные транспортные коридоры в южном и восточном направлениях, отметил председатель правительства РФ Михаил Мишустин. Он пояснил, что это делается для увеличения экспорта в направлении рынков ЕАЭС, СНГ, объединения БРИКС и ШОС, а также стран Азии, Африки и Латинской Америки.

Наращиванию внешнеторговых потоков России способствует развитие пяти международных транспортных коридоров: «Восточное направление», «Северо-Западное направление», «Азово-Черноморское направление», «Север—Юг», а также Севморпуть, рассказали в разговоре с «РТ» представители «Дирекции международных транспортных коридоров».

«Масштабная работа по развитию МТК осуществляется путем модернизации и развития транспортной инфраструктуры. Одним из ярких примеров является расширение Восточного полигона, которое повысит пропускную способность БАМа и Транссиба более чем на 80 процентов», — отметили в дирекции.

Восточное направление стало стратегически важным для нашей страны в условиях западных санкций. А МТК «Восток—Запад» — основной железнодорожный маршрут для торговли с государствами Азии. По данным РЖД, в 2024 году по железным дорогам между Россией и Китаем были перевезены рекордные 174 миллиона тонн грузов.

КАДРЫ / Водителям пора переучиваться на операторов

Управляют без рук

Даниэль Камари

В России сохраняется нестабильность на рынке труда, которая проявляется в дисбалансе между спросом и предложением рабочей силы. Противоречия в оценке кадрового дефицита во многом связаны с двумя ключевыми факторами — трудностями перехода на отечественное производство и неоднородностью статистических данных.

Эксперты отмечают, что часть оценок о нехватке или избытке специалистов не имеет под собой оснований, а дополнительную неопределенность внесла масштабная публичная дискуссия вокруг искусственного интеллекта: массовые прогнозы о том, что ИИ заменит человека, поставили под вопрос будущее сотен тысяч рабочих мест по всему миру. Сейчас эта волна панических настроений постепенно спадает, однако интерес к автоматизации и цифровизации рабочих процессов остается высоким.

Проблема неоднозначных кадровых оценок особенно заметна в транспортной отрасли. Несмотря на заявления о дефиците персонала, статистика автопарка показывает иную динамику. Общее число транспортных средств в России за последние пять лет выросло с 58,6 до 62 миллионов единиц, но количество грузовиков при этом сократилось. Ряд крупных производителей грузовой техники приостановил, а некоторые компании перевели сотрудников на сокращенную рабочую неделю.

В этих условиях говорить о нехватке кадров в грузоперевозках некорректно. Аналогичная ситуация и в легковом сегменте: число автомобилей выросло на 2,5 миллиона единиц за тот же период, но темпы прироста снижаются.

ЦЕЛИ / Эксперты видят острую потребность в развитии авиации Взлет разрешен

Евгений Семенов

Региональная авиация — одна из ключевых основ транспортной связности России, и от ее стабильной работы напрямую зависит качество жизни в десятках тысяч населенных пунктов. По данным единого плана по достижению национальных целей, к 2030 году коэффициент авиационной подвижности должен вырасти с 0,72 до 1,08 — это среднее количество перелетов на жителя страны. «РГ» выяснила у экспертов, какие барьеры мешают развитию отрасли и что поможет ускорить ее модернизацию.

По словам директора по авиаперевозкам компании «Транзит» Максима Асташина, зависимость региональных грузоперевозок от пассажирских рейсов — одно из главных препятствий в развитии авиационной логистики.

Дело в том, что более 90 процентов всех внутренних авиагрузов доставляется в багажных отсеках регулярных пассажирских рейсов, а специализированные грузовые борта почти исчезли с рынка. Поэтому любые изменения в расписании — отмена рейса или замена борта — сразу бьют по перевозкам, особенно в труднодоступных территориях. Снижение пассажирского трафика в 2025 году дополнительно обострило ситуацию: гибкость расписания уменьшилась, а стоимость логистики выросла.

Эксперт в сфере гражданской авиации Андрей Блудов видит ключевую проблему в ограниченном развитии авиационного сообщения. По его словам, сегодня основная доля авиаперевозок между регионами лежит на отечественных SSJ-100, а местные линии продолжают опираться на L-410, Ан-2 и Ан-28, значительная часть которых уже близка к исчерпанию ресурса. Он напоминает, что к 2030 году будут списаны 339 самолетов и 200 вертолетов. При этом сроки запуска новых машин — ЛМС-901 «Байкал», ЛМС-192 «Осейр», ТВРС-44 «Ладoga» — сдвигаются.



Больше 60 процентов товаров в Калининградскую область попадают именно морским путем.

стущий оборот Северного морского пути (СМП). Потенциал у этого направления колоссальный.

«На данный момент всем требованиям безопасной грузовой навигации соответствуют лишь 15 процентов акватории Севморпути. Остальные участки нуждаются в детальном изучении, и для исследовательской деятельности тоже нужны соответствующая инфраструктура и оборудованные суда. Перспективный об-

ем инвестиций в развитие портов этого направления может превысить 400 миллиардов рублей», — рассказал и.о. генерального директора ФГУП «Гидрографическое предприятие» Андрей Чумаченко.

Кроме того, СМП сегодня становится одним из главных векторов развития мультимодальных морских маршрутов.



MAX
MAX.ru/rg.ru



Дзен
DZEN.ru/rg.ru



Telegram
T.ME/rgrunews



ВКонтакте
VK.COM/rg.ru



Одноклассики
OK.ru/rg.ru

Российская газета
www.rg.ru
18 ноября 2025
вторник № 261 (9800)

Скоро приедем

A1 Кроме того, законодательство о транспортной безопасности не дифференцирует требования: для небольшого аэродрома с двумя рейсами в неделю они такие же, как для крупных узлов вроде Московского транспортного хаба. В мире подобные вопросы решаются проще — временными мерами и мобильными службами безопасности. Такой гибкий подход необходимо внедрять и у нас.

Санкции и теснотуверенитет

Санкционное давление остается серьезным вызовом для транспортных нацпроектов. Оно влияет как на сроки реализации, так и на цепочки поставок оборудования. Переориентация торговли на южные и восточные порты требует дополнительных мощностей, и, хотя портовая инфраструктура России в целом достаточно развита, нужны резервные мощности для повышения гибкости логистики.

Еще более сложный вопрос — технологический суверенитет. В стране есть сильный инженерный потенциал и развитое машиностроение, но уровень локализации во многих сегментах пока недостаточен. Грузовой транспорт частично зависит от китайских комплектующих, авианпром — от импортных систем авионики и двигателей. Построить самолет полностью на отечественных компонентах возможно, но тогда теряется эффективность и экономичность таких авиасудов.



РИС-СЛУЖБА ЦДН

Владимир Косой: Завершенные в 2024 году дорожные нацпроекты доказали свою эффективность.

Кроме того, тревогу вызывает излишний оптимизм в планах: создание современных лайнеров за два-три года выглядит нереалистично. Даже у ведущих мировых производителей цикл вывода новой модели занимает около десяти лет. Чтобы не терять качество и безопасность, важно соблюдать баланс между амбициями и инженерными возможностями.

Что увидят люди

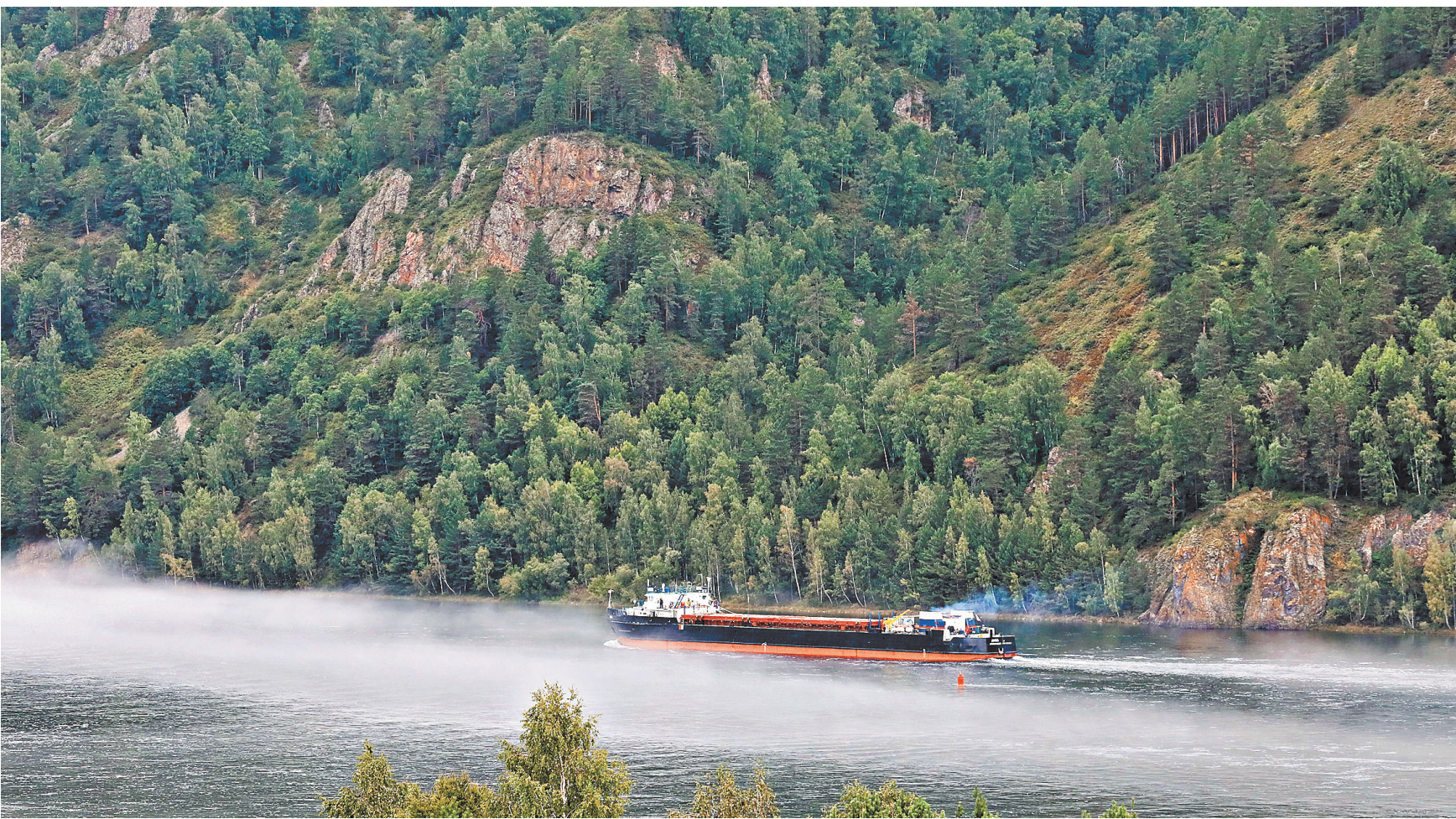
Главный результат транспортных нацпроектов с точки зрения граждан — повышение мобильности внутри страны. Люди смогут легче перемещаться между регионами, что даст импульс внутреннему туризму и развитию рекреационной инфраструктуры. Для большинства россиян это означает появление новых возможностей — коротких поездок выходного дня, расширения маршрутов без необходимости лететь через Москву.

Изменения ощущаются уже сейчас: на железных дорогах появляются современные двухэтажные поезда, уровень комфорта заметно вырос. Развитие сети платных магистралей тоже имеет эффект — даже те, кто ими не пользуется, выигрывают от снижения трафика на бесплатных трассах. В итоге все получают возможность быстрее и безопаснее передвигаться по стране.

Особую роль в этом контексте играет развитие растущий рынок электронной коммерции. Создание передовой транспортно-логистической системы позволит значительно ускорить товарооборот на территории всей страны и укрепить конкуренцию на рынке за счет новых возможностей для сбыта товаров производителей даже из самых отдаленных регионов.

Транспортная система постепенно становится более связной. Это долгий путь, но результаты видны уже сейчас — и именно они лучше всего показывают, ради чего создавались отраслевые нацпроекты. ●

Напрямую быстрее



РИА НОВОСТИ

A1 Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железно-

дорожных магистралей должна увеличить их провозную способность до 210 миллионов тонн в 2030 году.

Сегодня коридор «Восток — Запад» представляет собой самый оптимальный маршрут для перемещения товаров между Европой и Азией, поскольку он практически бесшовен, пояснил «РГ» президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

«Эту бесшовность обеспечивает железнодорожный транспорт. Данное преимущество очень заметно при контейнерных перевозках. По времени и уровню сервисов у него нет конкурентов», — уверен эксперт.

«Этот коридор важен для РФ, потому что он формирует стабильный грузовой поток, обеспечивает устойчивые внешнеторговые связи страны, отвечает переориентации на торговлю со странами Востока и Глобального Юга», — добавляет ведущий эксперт УК «Финан Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Собеседник «РГ» добавляет, что для азиатских стран данный коридор важен, потому что он обеспечивает транзитные перевозки во многие государства в других частях мира и расширяет сотрудничество с РФ. Для России это отличный способ рен-

АКЦЕНТ СОВОКУПНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ В 2024 ГОДУ СОСТАВИЛИ 174 МИЛЛИОНА ТОНН

ализовать преимущество своего географического расположения.

Еще один маршрут между Европой и Азией проходит по Северному морскому пути. В 2024 году грузопоток по СМП составил 37,9 миллиона тонн, почти в 10 раз больше, чем в 2014-м. Предполагается, что к 2030 году объем перевозок может достигнуть 100 миллионов тонн.

Задача увеличить грузопоток выполнима, но требует синхронизации нескольких направлений: модернизации портов и пунктов базирования флота, завершения создания ледокольного эшелона нового поколения и внедрения систем цифрового управления логистикой на трассе, отметил в разговоре с «РГ» генеральный директор экспертного центра «Проектный офис развития Арктики (ПОРА)» Максим Даныкин.

«Важным фактором станет развитие перевалки в Мурманске, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке, чтобы сформировать непрерывный маршрут «порт — порт» без по-

терь времени и стоимости на перевалке, — добавил эксперт. — Не менее важно обеспечить ритмичную работу навигации в зимне-весенний период за счет новых ледоколов — таких как «Якутия» и «Чукотка», которые вводятся в строй в 2025–2026 годах».

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Транзитный потенциал может быть обеспечен китайским экспортом в Европу и обратно с импортом в Китай. Тут будет важен баланс перевозок», — сказал эксперт.

Этой осенью на СМП впервые состоялся контейнерный транзит из КНР в Европу. Путь из китайского порта Нинбо до британского Фелкстона занял всего 20 дней — почти вдвое меньше, чем по южным маршрутам.

«Россия и КНР сегодня обсуждают расширение регуля-

рных рейсов, включая транзитные контейнерные линии и поставки сырья и удоберий в восточном направлении», — отметил Максим Даныкин. — Для мировой экономики СМП — дополнительный устойчивый маршрут. А для России это инвестиции в отечественное судостроение, навигацию, энергетику и прибрежные города Арктики».

Другое стратегическое направление для России — «Север — Юг». Идет активное развитие одноименного транспортного коридора от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи в Индии. МТК включает три маршрута: западная ветвь проходит через Азербайджан, восточная — через Казахстан, Туркменистан, а транскаспийская — через Каспийское море.

«По статистическим данным за девять месяцев 2025 года, по МТК «Север — Юг» перевезено порядка 12 миллионов тонн грузов железнодорожным и морским транспортом. Активное увеличение грузооборота наблюдается на восточном маршруте (без учета грузоперевозок в сообщении со странами Центральной Азии), — сообщили в дирекции международных транспортных коридоров. — В этом году продолжается активная модернизация и реконструкция железнодорожных путей и автодорог, а также увеличение мощностей морских портов. Можно отметить

Первый европейско-китайский транзит по СМП прошел в 2,5 раза быстрее традиционного пути.

совместную работу России, Азербайджана и Ирана по строительству участка железнодорожной линии Решт — Астана, который позволит обеспечить прямую и быструю доставку грузов железнодорожным транспортом на всем протяжении западного маршрута МТК «Север — Юг».

Генеральный директор ГК «РусИранЭкспос» Александр Шаров сообщил, что на различных маршрутах МТК «Север — Юг» успешно работают почти 100 транспортных компаний России и стран СНГ.

«С каждым годом происходит рост грузооборота на 10–20 процентов, причем без привлечения существенных государственных субсидий», — подчеркнул эксперт. — Например, на западном маршруте пошел большой поток экспортных грузов автомобильным транспортом не только в Иран, но и в Ирак, ОАЭ, Катар, Саудовскую Аравию».

МТК «Север — Юг» может составить конкуренцию остальным маршрутам мировой торговли, считает Дмитрий Баранов.

«Нагрузка на другие коридоры растет, и в этих условиях коридор «Север — Юг» может стать весьма востребованным», — подытожил эксперт. ●

Инфраструктура на вырост

A1 Это позволяет оперативно доставлять грузы из Китая напрямую в Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург и Калининград.

Морскую линию, связавшую самый западный регион страны с Поднебесной через Северную столицу, многие уже окрестили новым шелковым путем. Первый контейнеровоз «Кристал Владивосток» уже отправился в тестовый рейс 12 ноября.

Калининградское направление является для многих перевозчиков весьма перспективным, поскольку львиная доля товаров — свыше 60 процентов, по данным областного правительства, — завозится в регион паромом и сухогрузами.

Столь высокие показатели связаны с непростым геополитическим положением, в котором сегодня оказался российский эксклав. Литовские соседи всячески ограничивают железнодорожный и автомобильный грузовой транзит, объемы которого, по оценке экспертов, снижаются минимум на 25 процентов каждый год. Это увеличивает нагрузку на морской транспорт.

«В качестве примера можно привести 2022 год, когда морским каботажом доставляли больше двух миллионов тонн грузов. К концу 2025 года эта цифра может вырасти до пяти миллионов тонн. К сожалению, сегодня мы наблюдаем сценарий, когда объемы железнодорожного транзита снижаются минимум на четверть по году», — рассказал руководитель калининградского управления «Росморпорта» Андрей Мошков.

Позтому любое новое судно, вступающее на калининградские морские линии, делает логистику быстрее и удобнее.

С контейнеровозом «Кристал Владивосток» все несколько интереснее. Прямая доставка грузов в регион без необходимости дополнительной перевалки в Петербурге может положительно сказаться на их стоимости, убеждены эксперты.

«Китай оставался для Калининградской области очень дальним партнером. Северо-Западу в целом тяжело поворачивать на восток с экономической точки зрения, а российский эксклав еще и отрезан теперь уже недоброжелательными соседями в лице Польши и Литвы. Новая морская линия в перспективе позволит более эффективно доставлять комплектующие для калининградского автомобилестроительного завода, который активно локализует производство китайских машин», — объяснил финансовый аналитик Артур Поляков.

Новый глубоководный порт в Архангельске позволит обслуживать 24,8 миллиона тонн грузов ежегодно

Упростится и доставка товаров народного потребления. Ведь уже в ближайшее время на территории Калининградской области построят сортировочный центр крупного российского маркетплейса. Теперь грузы из Поднебесной, которые раньше накапливали в Москве и Петербурге, быстрее попадут в регион. Уменьшение расходов на перевалку в портах в теории сделает китайские товары дешевле, убежден Поляков.

Важность китайского направления отмечают и в Балтийском металлургическом кластере. По оценке бизнеса, Поднебесная сохраняет лидерство в мировой металлургии. В 2023 году доля Китая на этом рынке составляла 54 процента мирового производства стали — свыше одного миллиарда тонн. В России за аналогичный период произвели лишь 7,5 миллиона тонн стали. По этой причине основными поставщиками металла для калининградских металлургов являются компании из Поднебесной, несмотря на их удаленность.

«Китай является ключевым партнером для отечественных компаний, включая металлотрейдеров нашего региона. Однако в последнее время азиатская логистика заметно усложнилась. Маршруты стали длиннее, выросли финансовые и временные издержки, начались заминки в китайских портах. Это связано, конечно, с санкционным давлением. А вот расчеты по внешнеэкономическим контрактам, напротив, упростились. Отпала необходимость в агентских схемах. Один из крупных банков осуществляет переводы нашим партнерам в Китае в течение одного дня. Мы надеемся, что эта позитивная практика сохранится», — подчеркнул вице-президент Союза промышленников и предпринимателей Калининградской области Олег Чернов.

На новую морскую линию, ориентированную на Китай, калининградские металлурги смотрят с оптимизмом, хоть и признаются, что уже приспособились и разработали собственные комбинированные маршруты. Металлопрокат завозят в эксклав по следующей схеме: автоперевозки по России — порт в Санкт-Петербурге — сухогруз — автомобильный транспорт по региону.

Другой пример усиления инфраструктуры Севморпути — будущий глубоководный порт в Архангельске. Исполнительный директор объекта Евгений Воловник рассказал, что основная проблема многих портов заключается в их недостаточной глубине, из-за чего они не могут принять суда с большой осадкой. ●

КСТАТИ

Аналитики рынка отмечают, что номенклатура грузов и их сезонность изменились. Так, например, вырос спрос на черные металлы и древесину. Хороший урожай, в свою очередь, провоцирует рост экспортных поставок на Ближний Восток, в Африку и страны Юго-Восточной Азии.

Чем больше у порта возможности по погрузке и перевалке различных видов грузов, тем комфортнее он ощущает себя на рынке, особенно в условиях растущей конкуренции. Во многом именно поэтому можно наблюдать положительную динамику у Большого порта в Санкт-Петербурге. Балтийский бассейн в целом очень сильно зависит от перевозки нефти и нефтепродуктов. Если экспортные поставки падают из-за экономической и политической ситуации, то параллельно снижается и общий грузооборот портов. Предстоит поработать и над рентабельностью морских перевозок, которые пока остаются дорогими. В той же Калининградской области за тонну груза на пароме и сухогруз платят примерно на шесть тысяч рублей больше, чем за доставку по суше. Эксперты убеждены, что улучшить ситуацию даже на новых маршрутах могут только субсидии. К примеру, на обеспечение льготного тарифа на калининградском направлении в бюджете 2026 года закладывается 5 миллиардов рублей.

Российская Газета



УЧРЕДИТЕЛЬ
ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГАЗЕТА ИЗДАЕТСЯ С 11 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

Главный редактор
«Российской газеты»:
БА Фрокин
Адрес редакции и издателя:
ул. Правды, 24, стр. 4, Москва 125993
ФГУ «Издательство «Российская газета»
Адрес в Интернете: www.rg.ru
Телефон: 8 499 257 5650
Факс: 8 499 257 5892
Контакт-центр по вопросам
подписки и доставки:
8 800 100 1113
(включен бесплатный по России)

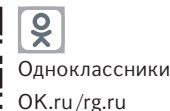
Генеральный директор
ФГУ «Редация «Российской газеты»:
П.А. Непомнящий
Распространитель:
ул. Правды, 24, стр. 4, Москва 127137
АО «Издательство «Российская газета»
Телефон: 8 499 257 5970, rginfo@rg.ru
Факс: 8 499 257 5122
Подписные индексы:
на год: ПН800, 10042
на полгода: ПН391, 15588
на три месяца: ПН107, 50202
Комплекты: ПМ155, ПМ342, 17991

Заказы на размещение рекламы в «РГ» и ее приложениях:
телефон: 8 499 257 3752, 786 6787; факс: 8 499 257 5764, 8 499 257 5041, reklama@rg.ru
П.А. Непомнящий
Справки по подписке и доставке: тел. 8 800 100 1113 (включен бесплатный);
по розничным продажам: 8 499 257 4023;
Справки по вопросам экономики: тел. 8 499 257 5380, ecosp@rg.ru;
политики: тел. 8 499 257 5970, rginfo@rg.ru
Справки по официальным публикациям:
тел. 8 499 257 5236, rginfo@rg.ru
Справки по международным изданиям: тел. 8 499 257 5903, fore@rg.ru
Региональные сети: тел. 8 499 257 3603, reg-sm@rg.ru;
спорт: тел. 8 499 257 5045, sport@rg.ru;
публикации: тел. 8 499 257 5256, info@rg.ru;
общества: society@rg.ru
Новости: тел. 8 499 257 5348, hotnews@rg.ru;
культуры: тел. 8 499 257 5113, culture@rg.ru

Отпечатано в типографии
АО «Принт Принт Москва»
141707, Московская область, г. Долгопрудный,
Лихачевский проезд, д. 58
Время подписания в печать:
По графику: 18.00
Фактически: 18.00
Дата выхода в свет: 18.11.2025 г.
Приложение является составной частью
«Российской газеты» и распространяется
только в составе газеты
Свободная цена
ТИП № 2763

Региональные филиалы ФГУ «Редация «Российской газеты» в городах:
Архангельск (882) 20 18 31 info@rg.ru; Барнаул (385) 66 72 31 info@rg.ru; Бийск (399) 632 300 834
info@rg.ru; Благовещенск (426) 59 20 65 info@rg.ru; Владивосток (423) 22 35 31 info@rg.ru;
Волгоград (844) 92 35 08 info@rg.ru; Воронеж (473) 250 23 05 info@rg.ru; Екатеринбург (343) 371 24 84 info@rg.ru;
Иркутск (395) 28 83 82 info@rg.ru; Казань (843) 200 04 25 info@rg.ru; Калининград (401) 53 10 10 info@rg.ru;
Кемерово (384) 65 15 48 info@rg.ru; Краснодар (861) 259 21 11 info@rg.ru; Красноярск (391) 200 15 45
info@rg.ru; Мурманск (815) 260 74 23 info@rg.ru; Нижний Новгород (831) 422 48 21 info@rg.ru;
Новосибирск (383) 223 80 29 info@rg.ru; Омск (3812) 25 80 15 info@rg.ru; Пермь (342) 236 56 55 info@rg.ru;
Ростов на Дону (863) 261 91 41 info@rg.ru; Санкт-Петербург (812) 449 65 45 info@rg.ru; Самара (846) 242 69 24
info@rg.ru; Саратов (8452) 26 13 63 info@rg.ru; Симферополь (365) 288 86 70 info@rg.ru;
Ставрополь (861) 239 21 11 info@rg.ru; Томск (38453) 35 24 94 (38453) 35 25 11 info@rg.ru; Уфа (347) 276 42 40
info@rg.ru; Хабаровск (4212) 31 62 00 info@rg.ru; Челябинск (351) 721 73 33 info@rg.ru;
Южно-Сахалинск (0242) 43 20 69 info@rg.ru; Якутск (4112) 42 54 info@rg.ru

© ФГУ «Редация «Российской газеты». Все права защищены.
— Любая переписка без письменного согласия
правообладателя запрещена. Иные использование
статей возможно только со ссылкой на правообладателя.
Приобретение авторских прав: тел. 8 499 257 56 50
— Рукописи не рецензируются и не возвращаются.
— Неотвеченные редакцией материалы редакцией
ответственности не несут.
— Материалы в рамках публикации на некоммерческой основе.
— За текст опубликованных подписчиков «Российской
газеты» не несет ответственности редакция.
— Региональные выпуски газет редакцией
могут быть внесены изменения.



ИННОВАЦИИ / Рынок транспортного ИИ готовится к новому витку роста Перевозят с умом

Александр Лесных

Цифровизация транспортно-логистического сектора в России выходит на качественно новый уровень. В центре внимания—развитие отечественных решений, способных повысить эффективность, безопасность и устойчивость перевозок. Ключевым инструментом трансформации отрасли становится искусственный интеллект, причём власти и компании последовательно формируют условия для его внедрения.



Сergey Golitsyn: Будущее отрасли за мультимодальными системами для решения бизнес-задач.

Сегодня интеллектуальные технологии применяются в управлении движением, профилактическом обслуживании, планировании маршрутов и контроле технического состояния транспортных средств. На некоторых предприятиях, внедряющих такие решения, удаётся снизить убытки от простоев и ремонтов до 65 процентов, сократить общие логистические расходы до 40 процентов и повысить производительность спецтехники на четверть.

Но переход на «умные» системы требует значительных вложений и глубокой перестройки бизнес-процессов. Основные сложности связаны с нехваткой квалифицированных кадров, качеством исходных данных и необходимостью постоянной адаптации программного обеспечения под особенности каждого предприятия.

Тем не менее практика показывает, что даже при ограниченных инвестициях возможен ощутимый экономический эффект—прежде всего в области предиктивной аналитики, оптимизации загрузки мощностей и интеграции цифровых двойников инфраструктуры.

Российский рынок транспортно-логистического ПО пока неравномерен по уровню зрелости. В сегментах управления автопарками и транспортной аналитики уже сформировался устойчивый спрос, однако в ряде ниш—от мультимодальных перевозок до комплексных систем планирования цепочек поставок—все еще ощущается дефицит качественных отечественных решений. При этом большинство компаний стремятся перейти от точечных цифровых продуктов к единой экосистеме, где данные из разных источников объединяются и анализируются в реальном времени.

«Вау-эффекты, связанные с магией ИИ, ушли в прошлое. Бизнес все чаще использует прагматичный подход: инвестиции оправданы—внедряем, если нет—откладываем. Во многом это результат возросшей вовлеченности топ-менеджмента и понимания, что представляет из себя искусственный интеллект на практике»,—объясняет потребности компаний руководитель направления Т1 ИИ ИИТ-холдинга Т1 Сергей Голицын.

Интеграция таких систем позволяет компаниям получать единый источник достоверной информации, выстраивать прозрачные финансовые и логистические процессы, оперативно моделировать сценарии и принимать решения на основе фактов. Примером может служить опыт одной из крупных транспортных компаний. Внедрение единой платформы бюджетирования и анализа сократило сроки подготовки отчетов и повысило точность финансового планирования.

Отраслевые игроки отмечают, что ИИ-технологии особенно востребованы при планировании графиков, оптимизации маршрутов и прогнозировании пассажиропотока. В авиации, например, интеллектуальные алгоритмы позволяют формировать идеальные графики работы летных экипажей, учитывая квалификацию, предпочтения сотрудников и требования регламентов. Такая оптимиза-

ция снижает расходы на 5–7 процентов и повышает эффективность использования ресурсов. Аналогичные решения применяются для планирования ремонтов, анализа технического состояния активов и прогнозирования спроса на перевозки.

В ближайшие годы рынок транспортного ИИ, по оценкам аналитиков, переживет этап стабилизации и подготовится к новому витку роста. После текущего периода сдержанных инвестиций ожидается ускорение цифровых проектов: объем сегмента к 2027 году может вырасти почти в полтора раза—до 138 миллиардов рублей.

Будущее отрасли, уверен Сергей Голицын,—за мультимодальными системами, объединяющими обработку визуальных, текстовых и аудиоданных, и за развитием языковых моделей, способных предоставлять аналитику по запросу менеджера без участия специалистов по машинному обучению.

Принцип таких систем заключается в объединении различных видов транспорта—автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного—в единую цифровую среду, где все этапы логистической цепочки взаимосвязаны и управляются с помощью ИИ. Такие решения позволяют синхронизировать расписания, оптимизировать использование инфраструктуры, сокращать затраты на перевалку и обеспечивать сквозное отслеживание грузов.

Примером мультимодальной бизнес-задачи может служить разработка индивидуальной ценовой политики в B2B-сегменте. В этом случае процесс строится в виде аналитической цепочки: сначала прогнозируется спрос на услуги, затем рассчитывается чувствительность клиентов к изменению цены и оцениваются возможные риски. На завершённом этапе проводится оптимизация—определяется наиболее выгодный уровень цены и состав предлагаемого пакета. Последовательное выполнение этих шагов позволяет компаниям повышать доходность и поддерживать устойчивость коммерческой модели.

Объем рынка ИИ для логистики вырастет до 138 миллиардов рублей уже к началу 2027 года

Отдельное направление—внедрение связи больших языковых моделей и классического машинного обучения в работу клиентских подразделений. Модели прогнозируют вероятность покупки и помогают формировать список перспективных клиентов. В то же время большая языковая модель выступает интерфейсом между аналитической системой и менеджером: запросы можно формулировать в обычной речевой форме, а система автоматически преобразует их в параметры для запуска моделей.

Сергей Голицын отметил, что для эффективного управления такими решениями предприятия создают «фабрики моделей», в которых объединены ресурсы для разработки, хранения и сопровождения ИИ-инструментов. Репозиторий моделей позволяет переиспользовать наработанные решения, а единая платформа обеспечивает контроль качества и прозрачность эксплуатации.

Такие программные продукты уже скоро получат широкое распространение в транспортно-логистической сфере. В течение пяти лет должны появиться «умные» транспортные хабы, где управление потоками, планирование и контроль безопасности будут вестись в едином цифровом контуре. Мультимодальные модели, на основе которых будут функционировать такие хабы, станут основой для создания цифрового контура национальной транспортной системы. Это позволит России значительно повысить эффективность грузоперевозок и интегрировать внутренние маршруты с международными коридорами.

Цифровая модернизация транспорта уже сегодня повышает прозрачность и управляемость процессов. А с развитием отечественных решений и расширением применения ИИ Россия сможет укрепить технологический суверенитет в одной из ключевых отраслей экономики, обеспечив конкурентоспособность на глобальном уровне. ●

Управляют без рук



Задачи по управлению движением транспорта перейдут к искусственному интеллекту, а люди будут контролировать его работу.

A1 Исключением остается общественный транспорт, где нехватка водителей сохраняется годами и сейчас усиливается на фоне общего замедления экономики.

В ближайшем будущем на ситуацию будет влиять целый комплекс факторов. Среди них—политика импортозамещения, предстоящее повышение утилизационного сбора и вступление в силу с 1 марта 2026 года Федерального закона № 116-ФЗ о локализации такси, который вводит систему баллов за использование российских комплектующих. Хотя мера и направлена на стимулирование внутреннего производства и усиление контроля над отраслью, эксперты предупреждают, что слабые темпы развития отечественного автопрома могут привести к сокращению численности таксопарков: значительная доля машин по-прежнему импортируется из-за рубежа, главным образом из Китая.

Ситуацию способно стабилизировать наращивание объемов производства. Так, планы АвтоВАЗа выпустить до 600 тысяч автомобилей в 2026 году могут стать заметным шагом вперед. К аналогичным мерам, вероятно, присоединятся и другие автопроизводители, которые не смогут оставаться в стороне от процесса локализации. Падение спроса на отечественные легковые и коммерческие автомобили в 2025 году, приведшее к переводу части работников на неполную занятость, должно смениться ростом в 2026–2027 годах.

Главный вызов для отрасли—модернизация компонентной базы и развитие собственных

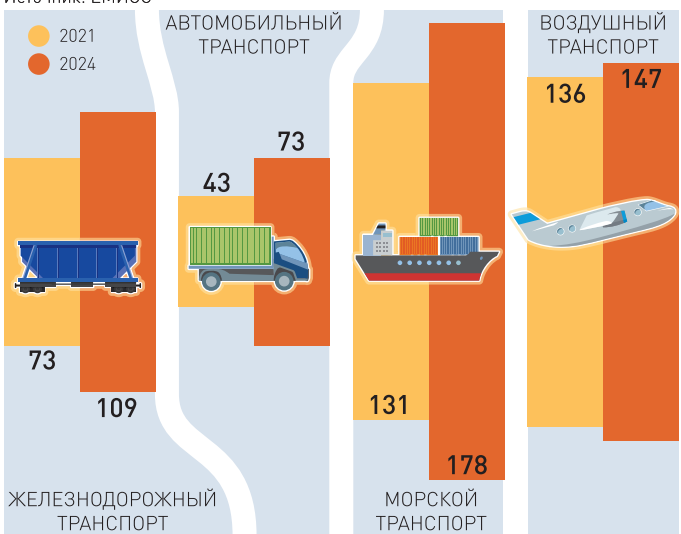
технологий, без чего невозможно догнать мировых лидеров, достигнув при этом технологического суверенитета в отрасли. Пока отечественные компании уступают по уровню автоматизации, производительности и внедрению беспилотных систем, но направление задано, и ситуация постепенно меняется к лучшему.

Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности до 2035 года, Россия планирует повысить производительность труда, снизить издержки, создать собственную компонентную базу и увеличить экспорт. Для этого потребуются дополнительные инвестиции в НИОКР и расширение мер государственной поддержки. Речь идет не только о прямом финансировании предприятий, но и о создании условий для развития инженерных школ, подготовке кадров и стимулировании технологических стартапов.

Мировой автопром тем временем развивается стремительно. По прогнозам, к 2040 году общее количество транспортных средств в мире удвоится—за счет масштабных инфраструктурных проектов в транспортной, энергетической и социальной сферах. Для России это направление особенно важно: развитие транспортной инфраструктуры обеспечивает связность регионов, снижает логистические издержки, открывает доступ к сырьевым базам и повышает мобильность населения. Однако при росте масштабов перевозок неизбежно встанет вопрос о рациональности использования человеческих ресурсов, что приведет к ускоренному внедре-

ИЗМЕНЕНИЕ СРЕДНЕМЕСЯЧНОЙ НОМИНАЛЬНОЙ НАЧИСЛЕННОЙ ЗАРПЛАТЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ТЫС. РУБ.

Источник: ЕМИСС



нию автоматизированных технологий.

Резких перемен в автономных перевозках до 2030 года не ожидается, но в последующие десятилетия их доля может резко вырасти. По оценке UBS, к 2030 году в Китае будет до 300 тысяч беспилотных такси—около 5 процентов от общего числа такси в стране. В США прогнозируется около 35 тысяч, а в России—менее 2 тысяч единиц. К 2040 году мировой рынок беспилотных автомобилей может достичь показателя в 1 триллион долларов и около 30 процентов мирового автопарка. В первую очередь изменения затронут коммерческий транспорт: водители трудозвоков и автобусов может сократиться более чем наполовину, что для России означает риск потери около 4 миллионов рабочих мест низкой квалификации.

Железнодорожная отрасль первой начала активно внедрять технологии автономного управления. Компании ежегодно увеличивают инвестиции в НИОКР, тестируют цифровые системы мониторинга и дистанционного управления. В будущем исчезновение локомотивных бригад будет компенсировано ростом числа инженеров и операторов, контролирующих работу ИИ. В целом процесс автоматизации приведет к снижению спроса не только на рабочие профессии, но и на ряд квалифицированных специалистов автопрома. Поэтому государству предстоит наращивать поддержку отрасли и инвестировать в переподготовку кадров, чтобы обеспечить их адаптацию к технологическим изменениям и сохранить устойчивость рынка труда. ●

ГОРОД / Электросамокаты набирают популярность

С попутным ветром

Евгения Мамонова

Россияне, живущие в крупных городах, все больше привыкают к электросамокатам как к новому виду транспорта. Это подтверждают цифры. Так, с начала сезона и до сентября этого года в столице было совершено 59 миллионов поездок на электросамокатах. Это на 2 миллиона больше, чем за аналогичный период годом ранее. Похожая ситуация роста наблюдается практически во всех крупных городах.

Но вместе с развитием нового вида транспорта увеличи-

лось и количество травмоопасных ситуаций на дорогах. Однако эксперты уверены, что существующее на данный момент положение дел—«проблема роста», которая постепенно сойдет на нет при условии регулирования отрасли и формирования соответствующей культуры езды.

«Постепенно СИМ займут прочное место в системе городского транспорта»,—уверен член Общественного совета при Росстандарде Михаил Якимов.—Уже сейчас электросамокаты являются своеобразным приложением к традиционному



Новые технологии не позволяют ездить вдвоем на одном самокате.

му городскому транспорту. По сути, это и есть тот элемент, который позволяет сделать бесшовную городскую транспортную инфраструктуру, связав подъезд городского дома с оставшейся частью общественного транспорта или станцией метро».

По данным Московского проката, с января по сентябрь этого года количество ДТП с участием СИМ сократилось на 44 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (731 случай в этом году против 1309 в прошлом). Положительная динамика стала результатом системной работы по повышению безопасности поездок. В частности, была введена верификация через Mos ID, что позволило заблокировать 76 тысяч аккаунтов небезопасных пользователей. Введен онлайн-контроль за ситуацией на дорогах, который позволил передавать необходимую информацию операторам СИМ, а те, в свою очередь, могли блокировать доступ в сервис легким нарушителям ПДД.

Нормативное регулирование отрасли СИМ действует с марта 2023 года. В частности, были утверждены правила, устанавливающие приоритетность движения на дороге, введены ограничения скорости СИМ. Сами операторы кикшеринговых сервисов также принимают меры, способствующие повышению безопасности как своих пользователей, так и других участников дорожного дви-

жения. Например, внедрены механизмы, которые не позволяют слишком юным горожанам воспользоваться электросамокатами. Благодаря внедрению современных систем электросамокаты «научились» самостоятельно ограничивать скорость на определенных участках дорог и в зонах движения вместе с пешеходами. А одна из ведущих компаний в сфере кикшеринга разработала технологию для борьбы с ездой вдвоем на самокатах. Технология способна анализировать более 120 параметров движения, таких как угол наклона и разница в ускорении. Если умный алгоритм распознает парную езду, то электросамокат замедлится до 5 километров в час и не ускорится до тех пор, пока второй пассажир не сойдет с самоката.

«Развитие СИМ в городе—это всегда комплексная задача»,—отмечает старший преподаватель кафедры управления транспортными комплексами Государственного университета управления (ГУУ) Галина Ласточкина.—Это и создание инфраструктуры, и четкие правила пользования, и интеграция СИМ с общественным транспортом, и совместная работа с операторами, и, конечно же, воспитание культуры ответственного пользования. СИМ могут и должны стать неотъемлемой частью транспортной экосистемы больших городов». Главные сейчас—построить культуру пользования СИМ. ●

РЕГИОНЫ / Самозанятых таксистов на личных авто ограничат квотами Допустят не всех

Тарас Фомченков

Для самозанятых владельцев такси в региональных реестрах могут быть введены квоты в размере 25 процентов от общего количества зарегистрированных автомобилей такси на начало года. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму группой депутатов.

С 1 марта 2026 года вступает в силу федеральный закон № 116-ФЗ, согласно которому к использованию в качестве легкового такси допускаются три категории транспортных средств. Это автомобили, набравшие достаточное количество баллов локализации (3200 баллов и более), произведенные в рамках специальных инвестиционных контрактов (СПИК), заключенных или изменившихся в период с 2022 по 2025 год, а также те авто, в отношении которых правительство РФ приняло согласие о допуске к использованию в качестве легкового такси.

В списке разрешенных для такси
автомобилей минпромторг указал
22 модели, в том числе от брендов Lada,
«Москвич», УАЗ, Sollers и Evolute

Ранее минтранс опубликовал список из 22 моделей автомобилей, которые можно будет использовать в такси. В него вошли машины российских брендов и марок: Lada Granta, Iskra, Vesta, Aura, Largus, «Москвич» 3, 3e, -6, -8, а также машины иностранных брендов, которые собираются на территории России.

По данным доклада международного евразийского форума «Такси» (МЕФТ) по итогам 2024 года, самой востребованной маркой в сфере частного извоза в России стала корейская Kia. В топ-3 вошли Lada и еще один корейский бренд—Hyundai. Популярными также автомобили Volkswagen, Skoda, Renault, Toyota, Chery, Haval, Geely, Nissan и Chevrolet.

По закону самозанятые граждане, использующие собственные автомобили, не соответствующие новым требованиям, фактически лишаются возможности заработка в данной сфере.

Таксистов, зарегистрированных в качестве самозанятых, насчитывается около 540 тысяч человек, причем в основном они сосредоточены в малых и средних населенных пунктах. По данным исследования ВЦИОМ, более 50 процентов опрошенных граждан в населенных пунктах с численностью жителей до 950 тысяч человек подрабатывают в такси. При этом, уточняют авторы законопроекта в пояснительной записке к документу, «основная масса данных лиц использует транспортные средства, принадлежащие им на праве собственности».

По экспертной оценке, подработка в такси приносит дополнительный ежемесячный доход в среднем около 45 тысяч рублей. В Аналитическом центре при Правительстве РФ подсчитали, что объем выпадающих доходов водителей из-за новых ограничений составит до 289 миллиардов рублей. Более того, по оценкам НИУ «Высшая школа экономики», такие меры также приведут к снижению налоговых поступлений в бюджет в размере 25,4 миллиарда рублей в год.

«В целях обеспечения поэтапного и сбалансированного перехода к требованиям локализации законопроектом предлагается предусмотреть до 1 января 2033 года ежегодную квоту в размере двадцати пяти процентов от общего количества записей в региональном реестре легковых такси для физических лиц, которые не соответствуют требованиям закона о локализации автомобилей в такси, если транспортное средство принадлежит им на праве собственности в течение как минимум 6 месяцев»,—предлагают авторы законопроекта.

Право на введение квот для таксистов
у регионов было и раньше,
но за 12 лет им воспользовалась
только Вологодская область

Минтранс при этом может устанавливать свои квоты, но должен будет информировать о них ежегодно не позднее 20 января, а в отношении 2026 года—не позднее 1 марта 2026 года. Такая инициатива позволит, по данным ВШЭ, сохранить налоговые поступления совокупно в размере до 76,2 миллиарда рублей за три прогнозных года.

Главное условие попадания в квоту для самозанятого таксиста на личном автомобиле—право собственности на машину должно действовать не менее полугода. По регламенту Госдумы законопроект все равно не успеет принять до 1 марта 2026 года, так как обычно на прохождение любого закона через все необходимые инстанции уходит около полугода, считает руководитель Центра компетенции Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус. В предыдущем законе о такси был такой механизм, напоминает эксперт.

«У субъектов РФ было право вводить квотирование разрешений. И за 12 лет действия предыдущего закона только один субъект, Вологодская область, это квотирование вводил. Тогда из подобной инициативы ничего не получилось. И в итоге положительной практики введения квотирования в части такси не существует»,—отметил он.

Что касается размера квоты в 25 процентов, то неясна причина появления именно этой цифры. «Вполне возможно, что необходимо было указать какой-то порог для начала обсуждения»,—резюмирует эксперт. ●

В ТЕМУ

Платформы онлайн-такси обязаны проверять уровень локализации каждой подключаемой машины. Если автомобиль не соответствует установленным требованиям, его отключают от системы. За нарушения предусмотрены санкции: сервис может временно лишиться возможности распределять заказы в конкретном регионе.

Для операторов этот закон—не только техническая задача, но и риск сокращения числа активных водителей. Если значительная часть парка не пройдет проверку, это снизит доступность машин и увеличит время подачи. Чтобы смягчить последствия, сервисы запускают программы обновления автопарка: субсидии, трейд-ин, аренду с последующим выкупом. Такие меры особенно актуальны для водителей, которые выбирают подходящие модели автомобилей под новые требования рынка.

Среди автопарков в зону риска попадают небольшие региональные организации, у которых большинство автомобилей не подходит под новые требования законодательства. Эксперты отмечают, что при нынешних кредитных ставках многие из этих автопарков просто не смогут закупить достаточное количество подходящих машин.



ЗЕРНО



ЗЕРНО

ДЛЯ ТЕХ, КТО В ПУТИ



РЕКЛАМА

АВТОЗАПРАВОЧНЫЙ
КОМПЛЕКС
НОВОГО ФОРМАТА

