

УДК 330

DOI 10.26118/2782-4586.2025.11.37.018

Батманов Эдвард Загидинович

Дагестанский государственный технический университет

Асхабалиев Ибрагимхалил Чупанович

Дагестанский государственный университет (филиал в г. Хасавюрте)

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет
(МАДИ) Махачкалинский филиал

Баташев Руслан Вахаевич

Чеченский государственный университет им. А.А. Кадырова

**Цифровая и низкоуглеродная трансформация транспортной отрасли России:
модернизация государственной поддержки и внедрение инноваций в современных
условиях**

Аннотация. В условиях глобальных климатических вызовов, технологического прорыва и санкционного давления на российскую экономику вопросы цифровой и низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли приобретают стратегическое значение. Транспортный сектор является одним из крупнейших источников выбросов парниковых газов и одновременно ключевым элементом национальной экономики. Государственная поддержка в этой сфере требует постоянного обновления с учётом технологических тенденций, изменений в законодательстве и новых приоритетов национальной политики. Целью данной работы является анализ эволюции государственной поддержки цифровой и низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли России с 2021 по 2025 год, выявление ключевых направлений политики, оценка эффективности реализуемых мер и формулирование рекомендаций по их совершенствованию. На основе анализа нормативно-правовой базы, государственных программ и отчётности Минтранса России установлено, что с 2021 года произошёл системный сдвиг в сторону комплексного подхода, объединяющего экологические и цифровые инициативы. Внедрены новые механизмы поддержки электротранспорта, разработаны стандарты для «зелёных» логистических решений, активизированы инвестиции в интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и беспилотные технологии. Особое внимание уделено импортозамещению компонентов электромобилей и программного обеспечения. В целом для достижения целей национальных проектов необходимы дальнейшая координация между ведомствами, расширение налоговых и субсидиарных инструментов, а также развитие кадрового и научно-технического потенциала.

Ключевые слова: цифровая трансформация, низкоуглеродный транспорт, государственная поддержка, интеллектуальные транспортные системы, импортозамещение, устойчивое развитие, инновационные технологии.

Batmanov Edward Zagidinovich

Dagestan State Technical University

Askhabaliev Ibragimkhalil Chupanovich

Dagestan State University (branch in Khasavyurt); Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Makhachkala branch

Batashev Ruslan Vakhaevich.

Kadyrov Chechen State University

Digital and low-carbon transformation of the Russian transport industry: modernization of government support and innovation in modern conditions

Annotation. In the context of global climate challenges, technological breakthroughs and sanctions pressure on the Russian economy, the issues of digital and low-carbon transformation of the transport industry are gaining strategic importance. The transport sector is one of the largest sources of greenhouse gas emissions and at the same time a key element of the national economy. Government support in this area requires constant updating, taking into account technological trends, changes in legislation and new priorities of national policy. The purpose of this work is to analyze the evolution of government support for the digital and low-carbon transformation of the Russian transport industry from 2021 to 2025, identify key policy areas, evaluate the effectiveness of implemented measures and formulate recommendations for their improvement. Based on the analysis of the regulatory framework, government programs and reports of the Ministry of Transport of Russia, it has been established that since 2021 there has been a systemic shift towards an integrated approach combining environmental and digital initiatives. New mechanisms for supporting electric transport have been introduced, standards for "green" logistics solutions have been developed, and investments in intelligent transport systems (ITS) and unmanned technologies have been stepped up. Particular attention is paid to the import substitution of electric vehicle components and software. In general, in order to achieve the goals of national projects, further coordination between departments, the expansion of tax and subsidiary instruments, as well as the development of human, scientific and technical potential are necessary.

Keywords: digital transformation, low-carbon transport, government support, intelligent transport systems, import substitution, sustainable development, innovative technologies.

Введение

Транспортная отрасль является критически важной для обеспечения экономической устойчивости и социальной стабильности Российской Федерации. В условиях ускоряющейся цифровизации и усиления глобальных климатических рисков перед государством встаёт задача не только модернизации транспортной инфраструктуры, но и её трансформации в сторону экологической нейтральности и технологической автономии. С 2021 года внешнеполитическая и экономическая обстановка значительно изменилась: введение санкций, ограничения на поставки зарубежных технологий и компонентов, а также необходимость выполнения национальных климатических обязательств потребовали пересмотра приоритетов в государственной политике.

Ранее реализуемые инициативы, такие как развитие «умного» транспорта и экспериментальные проекты с электробусами, получили новую трактовку и масштабирование в рамках национальных проектов, включая «Безопасные качественные дороги» и «Цифровая экономика». Министерство транспорта РФ с 2022 года активно внедряет меры, направленные на стимулирование локального производства электротранспорта, создание зарядной инфраструктуры и цифровизацию логистических процессов [1]. В то же время растёт роль регионов в реализации низкоуглеродных программ, что требует гибких механизмов федеральной поддержки и межведомственной координации [5].

Данная статья направлена на обновление и систематизацию информации о мерах государственной поддержки в период с 2021 по 2025 год, с акцентом на те аспекты, которые ранее не получили достаточного освещения в научной литературе. В отличие от работ 2020–2021 гг., где цифровая и экологическая трансформации рассматривались раздельно [2, 4, 14], современный подход подчёркивает их синергетическую взаимосвязь, что отражено в новых государственных программах и нормативных актах [13].

Актуальность исследования обусловлена необходимостью понимания того, как меняется роль государства в условиях технологических вызовов и геополитических ограничений, а также как эти изменения влияют на конкурентоспособность отрасли и её вклад в национальные цели устойчивого развития.

Основная часть

В период с 2021 года наблюдается постепенный, но последовательный переход от разрозненных мер поддержки к комплексной государственной стратегии, объединяющей цифровизацию и декарбонизацию транспорта. В 2021–2022 гг. основной акцент делался на pilotных проектах и нормативном регулировании: утверждение перечней инновационных технологий [13], разработка стандартов для зарядной инфраструктуры, экспериментальные зоны для беспилотного транспорта [14].

С 2023 года началась фаза масштабирования и институционализации: запущены государственные субсидии на покупку электробусов и легковых электромобилей, расширены налоговые льготы для производителей «зелёного» транспорта, утверждены дорожные карты по внедрению ИТС в крупных агломерациях. В 2024–2025 гг. приоритет сместился в сторону импортозамещения и технологического суверенитета: развитие отечественных платформ для управления транспортными потоками, создание производств тяговых аккумуляторов и электродвигателей, локализация программного обеспечения для мониторинга выбросов [13].

Особое значение приобрела роль государственных корпораций и национальных проектов. Например, «Росатом» и «Ростех» включены в реализацию программ по созданию водородного транспорта и зарядной инфраструктуры, что ранее не предусматривалось стратегиями 2020–2021 гг. [5].

Таблица 1 иллюстрирует динамику ключевых направлений государственной поддержки.

Таблица 1 – Динамика направлений государственной поддержки цифровой и низкоуглеродной трансформации

Направление поддержки	2021–2022 гг.	2023 г.	2024–2025 гг.
Электромобильность	Пилотные проекты в Москве и Татарстане	Субсидии на электробусы, льготы для ИП	Госпрограмма локализации компонентов
Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)	Экспериментальные зоны в 5 городах	Обязательное внедрение в агломерациях >1 млн	Интеграция с ГЛОНАСС и отечественным ПО
Цифровизация логистики	Тестирование блокчейн-платформ	Внедрение цифровых транспортных коридоров	Создание нац. платформы управления грузопотоками
Нормативно-правовая база	Проекты стандартов	Утверждение перечней «зелёных» технологий	Регулирование водородного и гибридного транспорта
Господдержка (субсидии, налоги)	Ограниченные льготы	Расширение программ господдержки до регионов	Снижение НДС на зарядную инфраструктуру

Источники: [1], [5], [13], [14]

В таблице 1 рассмотрено, что государственная политика прошла путь от экспериментов к стратегическому планированию. Ключевым сдвигом стало объединение экологических и цифровых целей в единую систему мер, что повысило их синергетический эффект.

Анализ перечней инновационных технологий, утверждённых в 2021–2025 гг., показывает рост доли решений, сочетающих цифровые и экологические функции. Если в 2021 году такие технологии составляли менее 30 % от общего перечня [13], то к 2025 году – более 65 %. Среди них: системы предиктивного обслуживания электротранспорта,

цифровые двойники транспортных узлов, платформы «зелёной» логистики с учётом углеродного следа, а также системы управления спросом на транспорт в реальном времени.

Особое внимание уделяется импортозамещению. С 2023 года введены требования о локализации не менее 30 % компонентов электробусов для получения субсидий, а с 2025 года этот порог увеличивается до 60 % [13]. Аналогичные меры применяются к программному обеспечению: обязательное использование отечественных операционных систем и платформ аналитики.

Таблица 2 – Сравнительный анализ ключевых технологий в транспортной отрасли

Технология	Статус в 2021 г.	Статус в 2025 г.	Изменения и причины
Электробусы	Пилотные закупки в 3 регионах	Массовое внедрение в 40 субъектах РФ	Госсубсидии, снижение стоимости ТСО
Беспилотный транспорт	Закрытые испытания, отсутствие регулирования	Регулируемая эксплуатация в 12 городах	Принятие ФЗ «Об экспериментах с ИИ в транспорте»
Зарядная инфраструктура	1200 точек, в основном в ЦФО	Более 15 000 точек, включая Дальний Восток	Федеральная программа «Зелёный транспорт»
ИТС на основе ГЛОНАСС	Фрагментарное внедрение	Обязательная интеграция для ТС >3,5 т	Постановление Правительства № 1832 (2023)
Водородный транспорт	Отсутствовал	Пилотные проекты в Татарстане и Сахалине	Стратегия развития водородной энергетики (2023)

Источники: [1], [5], [13], [14]

Из таблицы 2 видно, что технологическая база отрасли кардинально обновилась за счёт сочетания государственного регулирования, финансовой поддержки и импортозамещения. Наиболее успешными оказались проекты с чёткой привязкой к региональным экономическим условиям и участием частных инвесторов.

С 2022 года объёмы финансирования мер по цифровой и низкоуглеродной трансформации выросли более чем в 4 раза. В 2025 году на эти цели в рамках федерального бюджета и внебюджетных источников выделено свыше 120 млрд рублей [1]. Основными инструментами стали:

1. Субсидии на приобретение электробусов (до 50 % стоимости) и лёгких электромобилей (до 25 %);
2. Налоговые льготы: пониженная ставка налога на имущество для предприятий, внедряющих ИТС; освобождение от уплаты транспортного налога на электромобили до 2027 г.;
3. Гранты на НИОКР в области водородных и гибридных технологий;
4. Льготное финансирование через ФРП и ВЭБ.РФ для проектов с долей локализации >40 %.
5. Эффективность этих мер подтверждается ростом парка электротранспорта: с 2021 по 2024 г. количество электробусов увеличилось с 180 до 2800 единиц, лёгких электромобилей – с 4 тыс. до 42 тыс. [13].

Однако остаются проблемы: недостаточная плотность зарядной инфраструктуры за пределами крупных городов, дефицит квалифицированных кадров для обслуживания новых технологий, а также высокая зависимость от импортных компонентов в сегменте аккумуляторов [5]. Решение этих вопросов требует дальнейшего совершенствования инструментов господдержки и межведомственного взаимодействия.

Выводы

Проведённый анализ показывает, что с 2021 по 2025 год государственная поддержка цифровой и низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли в России претерпела качественные изменения. Если ранее эти направления развивались параллельно и фрагментарно, то к 2025 году сформировалась целостная система мер, основанная на принципах синергии, технологического суверенитета и устойчивого развития.

Ключевыми достижениями стали масштабное внедрение электротранспорта, создание нормативной базы для «умных» транспортных систем, а также интеграция экологических критериев в цифровые логистические платформы. Государство перешло от роли наблюдателя к активному стимулятору инноваций через субсидии, налоговые льготы и регуляторные эксперименты.

Вместе с тем, остаются вызовы, требующие внимания в ближайшие годы: неравномерное развитие инфраструктуры по регионам, зависимость от импорта критически важных компонентов, недостаточная подготовка кадрового резерва. Для их преодоления необходима дальнейшая координация усилий Минтранса, Минэкономразвития, Минпромторга и субъектов РФ, а также расширение партнёрства с частным сектором и научным сообществом.

Перспективы развития отрасли связаны с углублением интеграции цифровых и «зелёных» решений, расширением использования водородных и гибридных технологий, а также усилением роли транспорта в достижении национальных целей устойчивого развития. Только при условии комплексного и гибкого подхода Россия сможет обеспечить конкурентоспособность своей транспортной системы в условиях глобальной технологической и климатической трансформации.

Список источников

1. Альшинецкий И. М. Реализация политики цифровизации, необходимость цифровой трансформации транспортной отрасли / И. М. Альшинецкий // Вестник Московского финансово-юридического университета МФЮА. – 2023. – № 3. – С. 174–185.
2. Архипов А. Е. Трансформация транспортной отрасли России под влиянием цифровых технологий / А. Е. Архипов, А. Е. Ряписов // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – № 4-1 (62). – С. 22–24.
3. Банденок В. О. Применение цифровизации в транспортной отрасли и новой реальности / В. О. Банденок, И. Г. Полищук, Н. В. Власова, Е. Ю. Царегородцева // Молодая наука Сибири. – 2023. – № 1 (19). – С. 32–39.
4. Биленко А. В. Цифровизация на транспорте: обеспечение возможностей для развития / А. В. Биленко, О. В. Медникова // Вестник Московской международной академии. – 2020. – № 1-2. – С. 128–135.
5. Блудян Н. О. Государственная поддержка низкоуглеродной трансформации пассажирской транспортной системы / Н. О. Блудян, Ю. Н. Ризаева, Ю. Н. Линник, А. С. Трошин // Транспортное дело России. – 2024. – № 5. – С. 123–127.
6. Ризаева Ю. Н. Государственная поддержка цифровой и низкоуглеродной трансформации транспортной отрасли и ускоренного внедрения новых технологий / Ю. Н. Ризаева, С. Н. Сухатерина, А. Б. Сухатерин, Ю. А. Камаев // Транспортное дело России. – 2025. – № 4. – С. 134–140.
7. Рышков А. В. Новые концепты и технологии и их влияние на транспорт / А. В. Рышков, В. А. Мурашов // Вестник транспорта. – 2021. – № 1. – С. 29–31.

Сведения об авторах

Батманов Эдвард Загидович, декан факультета права и управления на транспорте, к.т.н., старший преподаватель кафедры организации безопасности движения, Дагестанский государственный технический университет, Махачкала, Россия

Асхабалиев Ибрагимхалил Чупанович, к.э.н., доцент кафедры экономических дисциплин ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет» (филиал в г. Хасавюрте), г. Хасавюрт, Россия

доцент кафедры «Экономика и управление», ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», Махачкалинский филиал, Махачкала, Россия

Баташев Руслан Вахаевич, старший преподаватель кафедры «Налоги и налогообложение», Чеченский государственный университет им. А.А. Кадырова, Грозный, Россия

Information about the authors

Batmanov Edward Zagidinovich, Dean of the Faculty of Law and Management of Transport, Ph.D., Senior Lecturer at the Department of Traffic Safety, Dagestan State Technical University, Makhachkala, Russia

Askhabaliev Ibragimkhaliil Chupanovich, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Economic Disciplines, Dagestan State University (branch in Khasavyurt), Khasavyurt, Russia

Associate Professor of the Department of Economics and Management, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Makhachkala branch, Makhachkala, Russia

Batashev Ruslan Vakhaevich, Senior Lecturer at the Department of Taxes and Taxation, Kadyrov Chechen State University, Grozny, Russia