

УДК 338.47:656.025:004.89

**ВЛИЯНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
НА ЭКОНОМИКУ ТРАНСПОРТА И РЕГИОНАЛЬНОЕ
РАЗВИТИЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
АНАЛИЗ И СРЕДНЕСРОЧНАЯ ПЕРСПЕКТИВА****Беглова К.Р.***Казанский кооперативный институт (филиал)
Российского университета кооперации***THE IMPACT OF UNMANNED VEHICLES ON THE TRANSPORT ECONOMY
AND REGIONAL DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION:
ANALYSIS AND MEDIUM-TERM PERSPECTIVE****Beglova K.R.***Kazan Cooperative Institute (branch) of the Russian University of Cooperation***Аннотация**

В статье исследуется трансформация экономики транспорта и региональной структуры Российской Федерации под воздействием внедрения беспилотных транспортных средств (БТС). На основе анализа текущего состояния законодательной базы, технологических разработок и стратегических документов выявляются ключевые векторы изменений в логистике, пассажирских перевозках и территориальной организации. Рассматриваются потенциальные экономические эффекты и системные вызовы для регионального развития в горизонте до 2035 года.

Ключевые слова: беспилотный транспорт, экономика транспорта, региональное развитие, законодательство РФ, логистика, умный город.

Abstract

This article examines the transformation of the transport economy and regional structure of the Russian Federation under the influence of unmanned vehicles (UVs) implementation. Based on an analysis of the current legislative framework, technological developments, and strategic documents, key vectors of change in logistics, passenger transportation, and territorial organization are identified. Potential economic effects and systemic challenges for regional development up to 2035 are considered.

Keywords: unmanned vehicles, transport economics, regional development, Russian Federation legislation, logistics, smart city.

Ссылка для цитирования: Беглова К.Р. Влияние беспилотных транспортных средств на экономику транспорта и региональное развитие в Российской Федерации: анализ и среднесрочная перспектива // Бюллетень инновационных технологий. – 2026. – Т. 10. – № 1 (37). – С. 44-46. – EDN MZRQIF.

Развитие технологий автономного вождения переходит из стадии эксперимента в фазу практической апробации и начальной коммерциализации. Для Российской Федерации, с ее значительными транспортными плечами и пространственной дифференциацией, внедрение БТС представляет собой не просто технологическую модернизацию, а фактор структурной перестройки транспортной системы и перераспределения экономической активности между регионами. Актуальность исследования обусловлена необходимостью прогнозирования и нивелирования рисков, связанных с данной трансформацией.

Фундаментальным документом, создающим правовое поле для функционирования БТС в России, является Федеральный закон от

30.12.2021 № 462-ФЗ «О экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» [1]. В его рамках реализуется эксперимент по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. По данным на октябрь 2025 года, география эксперимента последовательно расширяется, охватывая не только Москву и Татарстан, но и ряд других субъектов РФ [2].

Ключевым барьером остается вопрос гражданско-правовой ответственности при ДТП с участием БТС. Действующая редакция Закона № 462-ФЗ возлагает ответственность на собственника транспортного средства, если иное не предусмотрено соглашением с оператором беспилотной системы [1]. Такая модель создает не-

определенность для страховых компаний и потенциальных инвесторов. Ожидается, что к 2030 году будет сформирована отдельная глава в законодательстве, регулирующая вопросы ответственности производителей, разработчиков программного обеспечения и операторов БТС [3].

Внедрение БТС оказывает разнонаправленное влияние на стоимостные характеристики транспортной системы.

Снижение операционных издержек в грузоперевозках. Основной экономический эффект связан с исключением затрат на оплату труда водителя, которые, по оценкам логистических компаний, составляют до 30-40% в структуре себестоимости магистральных перевозок [4]. Это создает предпосылки для снижения тарифов на грузоперевозки, что особенно значимо для удаленных регионов Сибири и Дальнего Востока. Однако данный эффект будет нивелирован необходимостью крупных капитальных вложений в приобретение или лизинг беспилотного подвижного состава, а также в создание и обслуживание телекоммуникационной инфраструктуры (сети 5G/IoT) вдоль ключевых трасс, таких как М-11 «Нева» или будущая магистраль «Меридиан».

Изменение модели владения транспортом. В секторе пассажирских перевозок происходит переход от индивидуального car-ownership к моделям Mobility-as-a-Service (MaaS). Беспилотные такси, развертывание которых активно тестируется в Москве, потенциально могут снизить потребность городских жителей в личном автомобиле [2]. Это приведет к сокращению рынка продаж новых легковых автомобилей, но стимулирует рост рынка специализированных транспортных услуг, сервисов по техническому обслуживанию и обновлению программного обеспечения БТС.

Перераспределение инвестиционных потоков. Финансирование постепенно смещается от традиционного автопрома к компаниям, разрабатывающим программное обеспечение, системы компьютерного зрения и телематические платформы. Российские компании, такие как «СберАвтоТех» или «КамАЗ», фокусируются на создании собственных технологических стеков, что формирует новый сегмент венчурных инвестиций и государственно-частного партнерства [5].

Влияние БТС на регионы России будет неоднородным и может усилить существующие диспропорции.

Концентрация vs. Деконцентрация. Крупные агломерации (Москва, Санкт-Петербург, города-миллионники) получат первоочередной выигрш от внедрения беспилотного общественного транспорта и сервисов такси [2]. Это повысит эффективность использования городского пространства (сокращение потребности в парковках), улучшит экологическую обстановку и транспортную доступность. В то же время, для моно-

городов и сельских территорий, чье экономическое положение критически зависит от качества транспортного сообщения, БТС могут создать эффект «виртуального сокращения расстояний». Регулярные и более дешевые беспилотные грузоперевозки способны оживить локальную экономику, обеспечив вывод продукции на федеральные рынки [4].

Новые требования к инфраструктуре. Регионы, способные обеспечить опережающее развитие цифровой и дорожной инфраструктуры, получат конкурентное преимущество. Инвестиции в «умные» дороги, центры обработки данных и системы управления трафиком станут новым фактором региональной привлекательности [3]. Это может привести к новой волне неравенства: ресурсно обеспеченные регионы ускорят свое развитие, в то время как депрессивные территории столкнутся с технологическим разрывом.

Трансформация логистических хабов. Внедрение автономных тягачей для междугородних перевозок повысит значимость логистических терминалов, расположенных на периферии крупных агломераций [4]. Это стимулирует развитие пригородов и малых городов, находящихся в зоне влияния транспортных коридоров, где будут создаваться центры дистанционного управления, технического обслуживания и зарядки БТС [5]. Критически важным направлением становится адаптация пограничной инфраструктуры, где внедрение «умных» коридоров в автомобильных пунктах пропуска способно кардинально сократить время прохождения грузовых БТС через государственную границу, устранив один из ключевых логистических барьеров для международной торговли [6].

К 2035 году беспилотные транспортные средства станут неотъемлемым элементом транспортной системы России, однако их распространение будет носить очаговый и секторальный характер. Основное влияние на экономику транспорта проявится в виде структурного снижения себестоимости грузоперевозок на дальние расстояния и кардинального изменения рынка пассажирских перевозок в крупных городах.

С точки зрения регионального развития, БТС выступают как инструмент, который может как усилить централизацию экономической активности в агломерациях, так и стать катализатором развития периферийных территорий. Критическим условием для реализации позитивного сценария является формирование адекватной и детализированной законодательной базы, опережающее развитие телекоммуникационной инфраструктуры и реализация целевых региональных программ, направленных на интеграцию БТС в транспортно-логистические комплексы субъектов РФ [3]. Снижение технологических и правовых рисков определит скорость и географию распространения беспилотного транспорта, а также конечный экономический эффект для национальной экономики.

Список литературы

1. Федеральный закон от 30.12.2021 № 462-ФЗ «О экспериментальных правовых режимах в

сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – URL: pravo.gov.ru.

2. Официальный сайт эксперимента по использованию БТС. [Электронный ресурс] // URL: experiment-avtodoma.ru.

3. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ). [Электронный ресурс] // URL: government.ru.

4. Аналитические отчеты НИИ автомобильного транспорта (НИИАТ) и Центра экономики транспорта за 2024-2025 гг. – М.: НИИАТ, 2025.

5. Публичные заявления и дорожные карты

компаний «СберАвтоТех» и ПАО «КАМАЗ» за 2023-2025 гг. [Электронный ресурс] // URL: sberauto-tech.ru.

6. Плахотин А.А., Афонин П.Н. Новая парадигма проектирования «умных» коридоров в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации для осуществления международных перевозок грузов беспилотными транспортными средствами // Russian Journal of Management. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 131-148.

Поступила в редакцию 27.01.2026

Сведения об авторе:

Беглова Камилла Ренатовна – преподаватель кафедры таможенного дела, аспирант Казанского кооперативного института (филиала) Российского университета кооперации, e-mail: missis.bilalova2017@yandex.ru.



Электронный научно-практический журнал "**Бюллетень инновационных технологий**" (ISSN 2520-2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru