



ЦИПР-2026 · АНАЛИТИКА

ИИ на транспорте и в логистике

От точечных пилотов к цифровому каркасу отрасли – обзор по материалам ЦИПР-2026

Оглавление

Краткое резюме и ключевые выводы	3
ИИ на транспорте: от пилотов к массовому использованию	5
Беспилотный транспорт и автономные системы	7
Цифровизация пассажирских перевозок и биометрия	9
Цифровой каркас грузовой логистики и обязательный ЭДО	11
Электронная подпись и Госключ: инфраструктура доверия	13
AI-агенты и информационный слой логистики	15
Игроки темы: компании и спикеры ЦИПР-2026	17
Цитаты-якоря	19
Сводная таблица ключевых метрик ЦИПР-2026	21

1. Краткое резюме и ключевые выводы

На ЦИПР-2026 тема ИИ на транспорте и в логистике охватила пять профильных сессий: «ИИ на транспорте. От отдельных внедрений к массовому использованию» (Минтранс России), «Цифровизация пассажирских перевозок» (Минтранс России), «Цифровой каркас грузовой логистики. Платформы, документы, экосистемы» (Минтранс России), «Технология мобильной электронной подписи «Госключ» в транспортной отрасли» (Минцифры России) и «Поехавшие МИГОМ. Путешествия без паспорта» (партнёрская сессия ЦБТ). Вместе они дают полный срез: от государственной нормативной рамки до конкретных экономических эффектов на уровне компаний.

1. Уровень готовности транспортного ИИ вырос с единиц до девятого уровня за шесть лет. В 2020 году транспортная отрасль стартовала практически с нулевых значений; к 2026 году достигнут девятый уровень готовности технологий ИИ, принят закон об УАЦ, «Белая книга» по этике ИИ переведена на английский и представлена в комитете БРИКС (Метелкин Петр, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»).
2. ИИ в авиации даёт измеримый экономический эффект свыше 1 млрд руб. в год. Шереметьево прогнозирует каждый рейс с точностью свыше 95%, что влияет на более 60% операционных затрат аэропорта; совокупный экономический эффект от ИИ превышает 1 млрд руб. в год, а соглашение с Новапортом обеспечивает тиражирование решений на 26 региональных аэропортов (Ильин Дмитрий, АО «МАШ»).
3. РЖД закрывает 60% обращений в техподдержку ИИ-чат-ботом и запустила биометрическую посадку. Интеллектуальный чат-бот, машинное зрение для осмотра вагонов и динамическая модель загрузки инфраструктуры объединены в экосистему; флагман – «Цифровая железнодорожная станция» в Челябинске; с апреля 2026 года запущена биометрическая посадка на поезда на трёх маршрутах (Семион Кирилл, ОАО «РЖД»; Петров Антон, ОАО «РЖД»).
4. ИИ способен сократить затраты на логистику на 40%, что критично для России с её 9 трлн руб. расходов. Применение ИИ в информационном и физическом слоях логистики суммарно даст экономию до 40%; рынок информационного слоя оценён в 1–2 трлн руб. из общих 9 трлн руб. затрат на логистику (Некрасов Евгений, Национальный перевозчик).
5. Беспилотный грузовик Navio проехал ~3000 км без водителя. Компания Navio проехала почти три тысячи километров на полигоне НАМИ без водителя в кабине; беспилотная «Газель» МФТИ даёт расчётную экономию опексов до 45%; VLA-модели названы ключевым переходом от детерминированных алгоритмов к ИИ-управлению (Соломин Иван, Navio; Смирнова Анна, Институт ИИ МФТИ).
6. Обязательный ЭДО с 1 сентября 2026 года – системообразующий шаг для грузовой логистики. В ГИС ЭПД оформлено почти 40 млн документов; 92% документов РЖД уже в цифре; с 1 сентября 2026 года электронные перевозочные документы становятся обязательными для автомобильного, железнодорожного и воздушного

транспорта (Ташимов Борис, Министерство транспорта Российской Федерации; Чаркин Евгений, РЖД).

7. Госключ подписал более 53 млн документов и охватывает 8 из 11 операторов ЭПД. Госключ определён приоритетным инструментом масштабирования ЭПД; для ИП-перевозчика это экономия 5–6 тыс. руб. в год на КЭП; 75–80% грузовых транспортных средств принадлежат ИП, что делает мобильные решения критически важными (Клин Роман, Минцифры России; Малышев Денис, Тензор; Терехин Степан, ГК «Астрал»).

8. Единая биометрическая система накопила 70 млн образцов и провела 270+ млн транзакций. Биометрия работает в 6 метрополитенах России; Московский метрополитен имеет 800 тыс. пользователей и 215 млн проходов; с 1 июня 2026 года стартовал эксперимент по биометрической посадке на самолёты по маршруту Шереметьево–Пулково (Скворцова Татьяна, Минцифры России; Ермолина Жанна, ГУП «Московский метрополитен»).

9. Открытые данные – ключевой дефицит: водный транспорт заявляет о «многих судах», но не имеет ни одного открытого датасета. Дефицит открытых датасетов тормозит переход от точечных пилотов к отраслевому масштабу; в мировой практике таких датасетов «сотни точно», в России – ноль по водному транспорту (Попов Павел, РУТ (МИИТ)).

10. AI-агенты заменяют ручные переговоры диспетчеров в грузовой логистике. Информационный слой логистики (15–30% от общих затрат) подлежит автоматизации через агентные системы: «агенты этих людей будут договариваться о том, куда и на каких условиях машину подать» вместо двух диспетчеров (Некрасов Евгений, Национальный перевозчик).

2. ИИ на транспорте: от пилотов к массовому использованию

Сессия «ИИ на транспорте. От отдельных внедрений к массовому использованию» (трек Минтранс России, второй день ЦИПР-2026) собрала представителей государства, крупнейших перевозчиков и технологических компаний. Общий вывод: точечные пилоты дают измеримый экономический эффект, однако переход к масштабному тиражированию тормозится дефицитом открытых датасетов и разрозненными усилиями компаний.

2.1 Государственная рамка и нормативное развитие

Уровень готовности технологий ИИ в транспортной отрасли вырос с единиц в 2020 году до девятого уровня в 2026-м (Метелкин Петр, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»). Принят закон об УАЦ, разграничивающий ответственность при эксплуатации автономного транспорта. «Белая книга» по этике ИИ переведена на английский язык и представлена в комитете БРИКС. Нормативная рамка создаёт базу для масштабирования, но практическое

применение пока опережает регулирование в ряде сегментов.

2.2 РЖД: широкая экосистема применений ИИ

Кирилл Семион (ОАО «РЖД») описал экосистему, охватывающую несколько направлений: интеллектуальный чат-бот закрывает 60% обращений в техподдержку без привлечения персонала; речевая аналитика в call-центре; машинное зрение для коммерческого осмотра вагонов и предиктивного обслуживания инфраструктуры; динамическая модель загрузки инфраструктуры в режиме реального времени. Флагманский комплексный проект – «Цифровая железнодорожная станция» в Челябинске.

2.3 Шереметьево: ИИ в управлении аэропортом

Шереметьево (Ильин Дмитрий, АО «МАШ») применяет ансамбль методов ИИ, прогнозирующий пассажиропоток каждого рейса с точностью свыше 95% на перспективе нескольких месяцев. Прогноз пассажиропотока влияет на более 60% всех операционных затрат аэропорта. Экономический эффект от ИИ (прогнозирование, цифровой двойник, управление задачами) превышает 1 млрд руб. в год. Соглашение с Новапортом позволяет тиражировать решения на 26 региональных аэропортов.

2.4 FESCO: цифровая зрелость портовой логистики

Дмитрий Суровец (FESCO) сообщил, что порт Владивосток устойчиво находится на третьем уровне цифровой зрелости из пяти. Пятый уровень – «порт без людей» – остаётся перспективной, но не ближайшей целью. Порт Владивосток на протяжении 6 лет лидирует по контейнерному обороту в России.

2.5 Дефицит открытых датасетов как системный барьер

Павел Попов (РУТ (МИИТ)) обозначил принципиальный системный барьер: при декларируемом масштабе флота по водному транспорту у России нет ни одного открытого датасета, тогда как в мире их «сотни точно». Разрозненность данных не позволяет строить отраслевые модели ИИ и тиражировать точечные решения. Преодоление этого барьера требует координации между государством и отраслью.

3. Беспилотный транспорт и автономные системы

Автономный транспорт на ЦИПР-2026 перешёл из категории R&D-демонстраций в категорию измеримых пилотов с конкретными метриками. Ключевая тема – переход от детерминированных алгоритмов к ИИ-управлению (VLA-модели) как технологическому скачку, аналогичному переходу языковых моделей к токено-генерации.

3.1 Navio: ~3000 км без водителя и VLA-переход

Иван Соломин (Navio) сообщил, что компания проехала почти три тысячи километров на полигоне НАМИ без водителя в кабине, отработав все ключевые сценарии. Navio

продемонстрировала модели VLA (Vision-Language-Action) как переход от детерминированного алгоритмического подхода к ИИ-управлению автономным грузовиком. Для обучения системы было сегментировано 17 категорий экспертных навыков вождения. Фотореалистичный симулятор на основе гауссиан позволяет тестировать редкие сценарии (30% сценариев не поддаются описанию кодом) со скоростью воспроизведения 30 кадров/с. Navio также является единственной российской компанией, представленной на площадке ООН по вопросам автономного транспорта (Соломин Иван, Navio).

3.2 МФТИ: беспилотная «Газель» с экономией 45% опексов

Институт ИИ МФТИ разработал беспилотную «Газель»; расчётная экономия операционных расходов при её эксплуатации на предприятиях партнёров составляет 45% (Смирнова Анна, Институт ИИ МФТИ). Системы МФТИ достигают горизонта реакции в 3 секунды для прогнозирования траектории – ключевой метрики безопасности автономных транспортных средств.

3.3 БПЛА: грузоподъёмность 300 кг

КБ Грамова представило средний беспилотный летательный аппарат грузоподъёмностью 300 кг, уже апробируемый в рамках регионов (Метелкин Петр, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»). Развитие грузовых БПЛА рассматривается как элемент нормативной рамки, создаваемой в том числе законом об УАЦ.

3.4 Яндекс: коммерческая эксплуатация беспилотного такси с 2028 года

Яндекс (Енокаев Валентин, ООО «ЯНДЕКС») ориентировочно планирует начать серьёзную коммерческую эксплуатацию беспилотного такси в 2028 году. Ключевые барьеры: несовместимость налоговых режимов для «белкового» и «кремниевых» водителей (региональный vs. федеральный налог) и неурегулированная уголовная ответственность разработчика беспилотных систем. Спикер поставил принципиальный вопрос: что важнее – соблюдение правил или жизни людей – и указал, что этот ответ должен быть зафиксирован на уровне системы.

4. Цифровизация пассажирских перевозок и биометрия

Сессии «Цифровизация пассажирских перевозок» и «Поехавшие МИГОМ» зафиксировали быстрый прогресс биометрических технологий на транспорте: от метро и железных дорог до аэропортов. Параллельно прорабатываются вопросы цифровых льгот, AI-трафика в продажах и регулирования микромобильности.

4.1 Единая биометрическая система: масштаб и транзакции

Татьяна Скворцова (Минцифры России) сообщила: в базе ЕБС содержится 70 млн биометрических образцов, из них 35 млн связаны с учётными записями Госуслуг;

проведено более 270 млн транзакций по 45 сервисам. Биометрия работает в 6 метрополитенах России: Екатеринбурге, Казани, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре и Санкт-Петербурге.

4.2 Московский метрополитен: 800 тыс. пользователей и 215 млн проходов

Жанна Ермолина (ГУП «Московский метрополитен») представила результаты биометрии в московской подземке: 800 тыс. пользователей, 215 млн проходов с момента запуска. В 2025 году после оснащения всех турникетных линеек число пользователей выросло на 50%. Скорость транзакции – 0,7–1,2 секунды. Если транзакция превышает 1,5 секунды – сервис не запускается: таков стандарт метрополитена для массового транспорта. В Москве реализована система умных светофоров: 70% светофоров подключены к АСУДД; после внедрения АИС АВГА количество грузового транспорта в пределах МКАД снизилось на 50%.

4.3 РЖД и аэропорты: биометрическая посадка в реальном времени

С апреля 2026 года запущена биометрическая посадка на поезда на маршрутах Москва – Кострома, Москва – Иваново и Москва – Нижний Новгород: 400+ пассажиров уже воспользовались сервисом, средняя скорость идентификации – ~30 секунд (Петров Антон, ОАО «РЖД»). С 1 июня 2026 года стартовал совместный эксперимент Аэрофлота, Шереметьево и Пулково. Биометрия охватывает 80% российского авиатрафика Пулково; три из пяти точек контроля упраздняются, ускорение прохода пассажира – +20%, рост производительности труда – +35% (Сергеев Леонид, ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»).

4.4 AI-трафик и голосовые ассистенты в продажах

РЖД – Цифровые пассажирские решения (Чухнова Евгения) зафиксировали: ~10% трафика платформы «Инновационная мобильность» уже является AI-трафиком – голосовые помощники и агенты начинают выписывать билеты по согласию пользователя. Компания ежегодно выписывает более 55 млн билетов и услуг, из них 82% билетов на дальнейшее следование продаётся в электронном виде. Агентская сеть насчитывает ~900 компаний, объём продаж через агентский канал в 2025 году вырос на 25% в денежном выражении.

4.5 Кикшеринг: 300 млн поездок и треть экономически активного населения

Иван Туринге (Юрент) показал масштаб микромобильности: 300 млн поездок на самокатах за 2025 год, 25 млн пользователей в сезон – треть экономически активного населения; в Москве самокаты обеспечивают 500 тыс. поездок в день – половину от такси. 90% поездок носят транспортный, а не развлекательный характер. Верификация через ЕСИА и передача данных по протоколу MDS городам названы базовым стандартом ответственной микромобильности.

4.6 Цифровые льготы и ФГИС Такси

За 2026 год авиакомпании S7 и Аэрофлот выдали 2 млн электронных подтверждений льгот – пассажирам более не требуется лично обращаться в кассу (Кисляков Александр, СИЦ Минтранса России). ФГИС Такси содержит 7 млн записей при первоначальном прогнозе 300 тысяч – превышение в 5 раз. В 2026 году парк беспилотных трамваев в Москве планируется расширить до 15 единиц (Ташимов Борис, Министерство транспорта Российской Федерации).

5. Цифровой каркас грузовой логистики и обязательный ЭДО

Сессия «Цифровой каркас грузовой логистики» зафиксировала исторический момент: переход на обязательный электронный документооборот с 1 сентября 2026 года. Одновременно формируется НСТЛП – Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа, создание которой поручено президентом.

5.1 Обязательный ЭДО: нормативная рамка и готовность

С 1 сентября 2026 года электронные перевозочные документы становятся обязательными для автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта (ФЗ № 140-ФЗ от 7 июня 2025 года). Борис Ташимов (Министерство транспорта Российской Федерации) обозначил позицию: «без внедрения обязательных электронных перевозочных документов невозможно дальше строить платформенные решения, невозможно дальше повышать эффективность перевозок». В ГИС ЭПД с 2022 года оформлено почти 40 млн документов; за 2025 год – более 19 млн; с января по апрель 2026 года – более 8 млн при стабильном ежемесячном приросте (Техтелев Виталий, Минтранс России).

5.2 РЖД и FESCO как якорные исполнители НСТЛП

Евгений Чаркин (РЖД) подтвердил: 92% документов РЖД уже в цифре в системе ЭТРАН. Архитектурный принцип НСТЛП – единое окно: участники рынка передают массив данных, из которого ведомства самостоятельно берут нужное, без повторного заполнения бумаг. РЖД совместно с FESCO и 1С определены якорными исполнителями работ по НСТЛП. Пётр Иванов (FESCO) проиллюстрировал проблему кейсом: доставка креветок из Вьетнама в Подмоскowie потребовала 56 документов, 26 из которых вводились 2–3 раза, и заняла более 50 дней.

5.3 Интеллектуальные пункты пропуска

Иван Беломестнов (ФГКУ РОСГРАНСТРОЙ Минтранса России) сообщил о программе модернизации пунктов пропуска: президент установил норматив – 10 минут на досмотр грузового транспорта. После внедрения системы мониторинга число негативных обращений граждан по содержанию пунктов пропуска снизилось на 60%. К 2030 году интеллектуальными технологиями будут оснащены ≥50 пунктов пропуска на приоритетных участках; в 2026 году первые 5 пунктов на Дальнем Востоке получают эту технологию. Навигационные пломбы применены в 36 000 перевозок в ЕАЭС с февраля по

середину мая 2026 года.

5.4 Малый бизнес: барьеры и инструменты вовлечения

Степан Терехин (ГК «Астрал») обозначил ключевой вызов: 75–80% перевозчиков – индивидуальные предприниматели с низким уровнем цифровой зрелости. Для них разработан базовый пакет подключения к ЭПД стоимостью 3 600 руб./год. За последние месяцы информационной работой охвачено 50 000 компаний совместно с операторами ЭДО; обучено 1 250+ специалистов франчайзи-сети 1С для внедрения и консультирования по ЭПД.

5.5 Ценность возникает на стыке ЭПД и TMS

Том Ширинян (VEZUBR) сформулировал архитектурный принцип: «ЭПД без платформенных TMS – это XML вместо бумаги. TMS без ЭПД – это операционный процесс без юридической силы. Ценность возникает как раз на стыке». Такой подход предполагает глубокую интеграцию транспортных систем управления с юридически значимым электронным документооборотом, что и является целью НСТЛП.

6. Электронная подпись и Госключ: инфраструктура доверия

Параллельная сессия по Госключу показала: ключевым инструментом массового перехода на ЭПД станет мобильная электронная подпись, а не аппаратный токен. Это принципиально меняет экономику подключения для малого бизнеса и ИП.

6.1 Масштаб Госключа

По данным Романа Клима (Минцифры России), приложение Госключ подписало более 53 млн документов; к нему подключены более 4 тыс. компаний и 8 из 11 операторов ЭПД; доступно 500+ государственных услуг. Скорость передачи документа через Госключ – менее 30 секунд от отправки до появления в приложении. Госключ обеспечивается государством бесплатно.

6.2 Экономика подписи для ИП

Для ИП-перевозчика Госключ обеспечивает экономию 5–6 тыс. руб. в год на КЭП; для небольшого автопарка экономия превышает 200 тыс. руб. (Малышев Денис, Тензор). Абонентская плата оператора ЭПД для малого и среднего бизнеса – от 500 до 2 000 руб./мес. в зависимости от тарифа. Стоимость подключения к ЭПД варьируется от 50 тыс. до нескольких млн руб. при сложной интеграции (данные ПЭК).

6.3 Практика внедрения: СТЛ и Авто-ПЭК

Пилот СТЛ (Литвин Евгений): успешно подписано 297 транспортных накладных, среднее время подключения водителя – 30 минут; самому возрастному водителю – 67 лет – это удалось чуть дольше норматива. 33% партнёров-перевозчиков СТЛ уже перешли на ЭПД. ПЭК (Ярцев Арсений) за три года сформировал 110 тыс. ЭТРН: переход на ЭТРН ускорил

оформление документов в 2 раза, сократил долю рутинных операций на 50%, а оплату услуг перевозки – в 4+ раза, до 1–2 дней. 83% компаний, использующих кадровый ЭДО ГК «Астрал», уже применяют Госключ.

6.4 Криптографический суверенитет

Станислав Смышляев (КриптоПро) зафиксировал позицию: «технологии, которые лежат в основе и Госключа, и Криптоключа, – это то, что не имеет аналогов в мире с точки зрения криптографии безопасности». Российская мобильная электронная подпись сочетает суверенную криптографию с массовой доступностью через смартфон.

7. AI-агенты и информационный слой логистики

Сессия по ИИ на транспорте отдельно выделила тему AI-агентов как следующего шага после базовой автоматизации. Логистика с её сложными переговорными процессами – один из наиболее перспективных полигонов для агентных систем.

7.1 Информационный слой: 1–2 трлн руб. из 9 трлн

Евгений Некрасов (Национальный перевозчик) структурировал потенциал ИИ в логистике через два слоя: физический (маршруты, загрузка) и информационный (переговоры, диспетчеризация, документооборот). Общие затраты на логистику в России – 9 трлн руб.; информационный слой составляет 15–30% от общих затрат – то есть 1–2 трлн руб. Суммарная потенциальная экономия от ИИ в обоих слоях – до 40%, что «не просто улучшение, а прямо критически важная история» для страны с высокими логистическими издержками.

7.2 AI-агенты вместо диспетчеров

Ключевой тезис Некрасова: «уже не два человека будут договариваться о том, какую машину куда подать, а агенты этих людей будут договариваться о том, куда и на каких условиях машину подать». Автоматизация переговорного процесса через AI-агенты – принципиальный переход, который меняет архитектуру всего информационного слоя грузовой логистики.

7.3 Нормативная рамка для автономных агентов

Нормативное регулирование автономных агентов в транспорте пока отстаёт от практики. Яндекс (Енокаев Валентин, ООО «ЯНДЕКС») обозначил системную проблему: при полном переходе на «кремниевых водителей» регионы лишатся налоговых поступлений от «белковых», что создаёт стимулы к сопротивлению роботизации. Необходим специальный налоговый механизм, нейтрализующий региональный–федеральный перекос. Аналогичная логика применима к агентным системам в логистике.

8. Игроки темы: компании и спикеры ЦИПР-2026

Тему ИИ на транспорте и в логистике на ЦИПР-2026 формировали представители государственных органов, крупнейших перевозчиков, технологических компаний и отраслевых объединений. Ниже – ключевые участники пяти профильных сессий.

- Министерство транспорта Российской Федерации – Ташимов Борис (заместитель министра): государственная повестка по ЭДО, НСТЛП, беспилотникам, биометрии; установка норматива 10 минут на пункте пропуска и задачи роста перевозок по МТК в 1,5 раза.
- ОАО «РЖД» – Семион Кирилл (начальник департамента информатизации), Данилов Юрий (заместитель начальника Департамента информатизации), Чаркин Евгений (заместитель генерального директора), Петров Антон (начальник Дирекции скоростного сообщения): ИИ-экосистема от чат-бота до машинного зрения; 92% документов в цифре; биометрическая посадка на поезда.
- АО «МАШ» (Шереметьево) – Ильин Дмитрий (заместитель генерального директора по ИТ): прогноз пассажиропотока >95%, эффект >1 млрд руб./год, тиражирование на 26 аэропортов Новапорта.
- FESCO – Суровец Дмитрий (вице-президент по информационным технологиям), Иванов Пётр (генеральный директор): цифровая зрелость порта Владивосток (уровень 3), роль якорного исполнителя НСТЛП.
- Navio – Соломин Иван (управляющий директор по маркетингу и работе с государственными структурами): ~3000 км без водителя, VLA-переход, единственная российская компания на площадке ООН по автономному транспорту.
- Институт ИИ МФТИ – Смирнова Анна (коммерческий директор): беспилотная «Газель», экономия опексов 45%, горизонт реакции 3 секунды.
- Национальный перевозчик – Некрасов Евгений (первый заместитель генерального директора): AI-агенты в грузовой логистике, потенциал экономии 40%, рынок информационного слоя 1–2 трлн руб.
- ООО «ЯНДЕКС» – Енокаев Валентин (вице-президент по стратегии транспортных и промышленных сервисов): беспилотное такси с 2028 года, налоговые барьеры роботизации, этика беспилотного вождения.
- ГУП «Московский метрополитен» – Ермолина Жанна (заместитель начальника метрополитена): 800 тыс. пользователей биометрии, 215 млн проходов, 70% умных светофоров, -50% грузового транспорта в МКАД.
- Минцифры России – Скворцова Татьяна (директор департамента), Клиш Роман (руководитель проекта «Госключ»), Зазыкин Владислав (руководитель проекта «Госуслуги Авто»): ЕБС с 70 млн образцов, Госключ с 53+ млн подписанных документов.

- РЖД – Цифровые пассажирские решения – Чухнова Евгения (генеральный директор): 55+ млн билетов, 82% электронных продаж, 10% AI-трафика, ~900 агентов-партнёров.
- Юрент – Туринге Иван (генеральный директор): 300 млн поездок, 25 млн пользователей, верификация через ЕСИА.
- ГК «Астрал» – Терехин Степан (директор по развитию бизнеса): 12+ млн записей в ГИСЕ, предрейсовая подготовка с 1 часа до 15 минут, 83% клиентов используют Госключ.
- Тензор – Малышев Денис (руководитель направления транспорта и логистики): экономика Госключа для ИП, барьеры для малого перевозчика.
- СТЛ – Литвин Евгений (руководитель проекта): пилот ЭПД, 33% партнёров перешли, среднее время подключения 30 минут.
- КриптоПро – Смышляев Станислав (генеральный директор): криптографический суверенитет российских мобильных ЭП.
- АО «ФИНТЕХ» – Юртанов Сергей (заместитель генерального директора): биометрия на пунктах пропуска, выявлено 600+ злоумышленников за 4 месяца, 300+ пунктов пропуска к 2030 году.
- Аналитический центр ВЦИОМ – Даудрих Андрей (директор по социальным исследованиям): 75% осведомлённость о биометрии, 43% положительное отношение граждан.
- ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Пулково) – Сергеев Леонид (генеральный директор): -3 точки контроля, +20% ускорение прохода, +35% производительность труда.
- VEZUBR – Ширинян Том (основатель, генеральный директор): архитектурная логика ЭПД+TMS.
- ФГКУ РОСГРАНСТРОЙ Минтранса России – Беломестнов Иван (заместитель руководителя): программа интеллектуальных пунктов пропуска.
- СИЦ Минтранса России – Кисляков Александр (директор): ФГИС Такси (7 млн записей), 2 млн электронных льготных подтверждений.
- ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» – Метелкин Петр (советник генерального директора): уровень 9 готовности ИИ в транспорте, БПЛА 300 кг, «Белая книга» в БРИКС.
- РУТ (МИИТ) – Попов Павел (заместитель директора НИИТ): дефицит открытых датасетов в транспорте.

9. Цитаты-якоря

Опорные высказывания спикеров ЦИПР-2026 по теме ИИ на транспорте и в логистике.

ИИ и автономный транспорт

«уже не два человека будут договариваться о том, какую машину куда подать, а агенты этих людей будут договариваться о том, куда и на каких условиях машину подать»

Некрасов Евгений, первый заместитель генерального директора, Национальный перевозчик

«Если сложить экономию на физическом и информационном слое, мы верим, что общая экономия составит до сорока процентов от всех затрат на логистику. Вот в целом для России с ее затратами на логистику это не просто улучшение, мы считаем, а прямо критически важная история»

Некрасов Евгений, первый заместитель генерального директора, Национальный перевозчик

«получить эффект на одном аэропорту – это круто. Получить эффект на основных крупных хабах – это, по сути, трансформировать отрасль при помощи искусственного интеллекта»

Ильин Дмитрий, заместитель генерального директора по ИТ, АО «МАШ»

«мы в России правда передовые с точки зрения норм законодательства, сертификации, Белая книга и все. Мой коллега вернулся буквально с сессии ООН, которая проходила в Бангкоке три недели назад. Мы единственная компания, которая представлена на площадке ООН»

Соломин Иван, управляющий директор по маркетингу и работе с государственными структурами, Navio

Биометрия и цифровые сервисы

«На текущий момент в базе биометрической системы содержится семьдесят миллионов снимков, из них тридцать пять миллионов учётных записей Госуслуг. При этом более двухсот семидесяти миллионов транзакций было проведено.»

Скворцова Татьяна, директор Департамента, Минцифры России

«Если у нас транзакция в метрополитене проходит больше полутора секунд, мы этот сервис не запускаем. Сейчас у нас таймстемпы от ноль семи секунды проходят транзакции через турникет до один и двух.»

Ермолина Жанна, заместитель начальника метрополитена, ГУП «Московский метрополитен»

«Из пяти точек контроля три уйдут. То есть уйдёт регистрация, уйдёт паспортный контроль и уйдёт посадка на самолёт. С точки зрения эффективности по людям это сокращение на пятьдесят процентов.»

Сергеев Леонид, генеральный директор, ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Пулково)

«Уже примерно десять процентов трафика – это AI-трафик. Это значит, что к нам начинают заходить голосовые помощники, ассистенты, которые также начинают выписывать билеты, но пока по согласию пользователя.»

Чухнова Евгения, генеральный директор, РЖД – Цифровые пассажирские решения

Цифровой каркас логистики и ЭДО

«без внедрения обязательных электронных перевозочных документов невозможно дальше строить платформенные решения, невозможно дальше повышать эффективность перевозок.»

Ташимов Борис, заместитель Министра транспорта, Министерство транспорта Российской Федерации

«для того, чтобы сделать эту такую несложную операцию, казалось бы, потребовалось пятьдесят шесть документов, двадцать шесть из которых вводились два или три раза, и больше пятидесяти дней.»

Иванов Пётр, генеральный директор, FESCO

«Если взять ЭПД без платформенных ТМС, это будет XML вместо бумаги. Если взять ТМС без ЭПД, это будет операционный процесс без юридической силы. Ценность возникает как раз на стыке.»

Ширинян Том, основатель, генеральный директор, VEZUBR

«Самый главный толчок для внедрения – это тот самый кнут от государства. И когда Владимир Владимирович подписал, наконец, вот этот сто сороковой ФЗ, мы выдохнули, потому что у нас есть четкий срок, и мы просто сказали: если вы не успеете сделать это сейчас, вы останетесь зрителями, а не участниками этих процессов.»

Литвин Евгений, руководитель проекта, СТЛ

Открытые данные и масштабирование

«Водный транспорт. С одной стороны, много заявлений, что у нас много судов, ни одного открытого датасета, хотя в мире их, ну не знаю, сотни точно, я проанализировал»

Попов Павел, заместитель директора НИИТ, РУТ (МИИТ)

«нам действительно придется ответить на очень серьезный философский вопрос: что важнее – соблюдение правил или жизни людей? Это действительно важный вопрос. Каждый водитель решает сам за себя. А нам придется сейчас в машине как бы сказать.»

Енокаев Валентин, вице-президент по стратегии транспортных и промышленных сервисов, ООО «ЯНДЕКС»

10. Сводная таблица ключевых метрик ЦИПР-2026

Числовые показатели темы, прозвучавшие в выступлениях на ЦИПР-2026. Все значения приведены строго по материалам сессий.

Показатель	Значение	Источник
Уровень готовности технологий ИИ в транспортной отрасли России (2026)	уровень 9 (в 2020 году – единицы)	Метелкин Петр, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»
Точность прогноза пассажиропотока по рейсам Шереметьево	>95%	Ильин Дмитрий, АО «МАШ»
Экономический эффект от ИИ в Шереметьево	>1 млрд руб./год	Ильин Дмитрий, АО «МАШ»

Показатель	Значение	Источник
Доля операционных затрат аэропорта, зависящих от прогноза пассажиропотока	>60%	Ильин Дмитрий, АО «МАШ»
Региональные аэропорты Новапорта, охваченные тиражированием решений Шереметьево	26	Ильин Дмитрий, АО «МАШ»
Доля обращений в техподдержку РЖД, закрываемых ИИ-чат-ботом	60%	Семион Кирилл, ОАО «РЖД»
Пробег беспилотного грузовика Navio без водителя на полигоне НАМИ	~3 000 км	Соломин Иван, Navio
Расчётная экономия опексов при эксплуатации беспилотной «Газели» МФТИ	45%	Смирнова Анна, Институт ИИ МФТИ
Грузоподъёмность нового БПЛА КБ Грамова	300 кг	Метелкин Петр, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»
Потенциальная экономия от ИИ в логистике России	до 40%	Некрасов Евгений, Национальный перевозчик
Общие затраты на логистику в России	9 трлн руб.	Некрасов Евгений, Национальный перевозчик
Рынок информационного слоя логистики в России	1–2 трлн руб.	Некрасов Евгений, Национальный перевозчик
Биометрических образцов в базе ЕБС	70 млн	Скворцова Татьяна, Минцифры России
Транзакций проведено через ЕБС	270+ млн	Скворцова Татьяна, Минцифры России
Пользователей биометрии в Московском метрополитене	800 тыс.	Ермолина Жанна, ГУП «Московский метрополитен»
Биометрических проходов в Московском метрополитене с момента запуска	215 млн	Ермолина Жанна, ГУП «Московский метрополитен»
Документов оформлено в ГИС ЭПД с 2022 года	почти 40 млн	Ташимов Борис, Министерство транспорта Российской Федерации
Документов РЖД переведено в цифру в системе ЭТРАН	92%	Чаркин Евгений, РЖД

Показатель	Значение	Источник
Документов подписано через Госключ	более 53 млн	Клин Роман, Минцифры России
Ускорение оформления документов при переходе на ЭТРН	в 2 раза	Ярцев Арсений, Авто-ПЭК
Ускорение оплаты услуг перевозки при переходе на ЭТРН	в 4+ раза	Ярцев Арсений, Авто-ПЭК
Поездок на самокатах кикшеринга за 2025 год	300 млн	Туринге Иван, Юрент
Записей в реестре ФГИС Такси (при прогнозе 300 тыс.)	7 млн	Кисляков Александр, СИЦ Минтранса России

По материалам деловой программы ЦИПР-2026 (cipr.ru · platforms.su). Все цифры и формулировки приведены строго по выступлениям спикеров.