

РЕЗОЛЮЦИЯ
Съезда транспортников России
16 апреля 2025 г., г. Москва

В честь Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов по инициативе Союза транспортников России 16 апреля 2025 г. состоялся Съезд транспортников России.

В работе Съезда приняли участие **руководители ветеранских организаций транспортников, около 300** представителей транспортных администраций и предприятий **из 71 субъекта Российской Федерации, включая все 17 вузов транспортного комплекса России**, а также руководство Минтранса России, Минпромторга России, Комитета Государственной Думы по транспорту, представитель Администрации Президента Российской Федерации.

По 1 вопросу: Подвиг транспортников в Великой Отечественной войне:
вклад в историю и путь к новой Победе

Съезд проводился в канун 80-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Отмечая подвиг всего советского народа, бойцов и командиров, участники Съезда особо отметили вклад в Победу всех видов транспорта и работников тыла.

На Съезде выступили руководители отраслевых ветеранских организаций - членов Координационного совета ветеранских организаций при Министерстве транспорта Российской Федерации о подвиге моряков и речников, железнодорожников и автодорожников, автомобилистов и авиаторов в годы Великой Отечественной войны, а также о работниках тыла, машиностроителях, которые в годы войны сыграли значимую роль в приближении Великой Победы.

На Съезде была проложена связь поколений победителей, ветеранов, молодого поколения. В этой связи Союз транспортников России при поддержке ОАО «Российские железные дороги», Департамента по безопасности движения ОАО «РЖД» и СРО СУЖДР, Свердловской железной дороги, Рсожелдора Ространадзора, участия Общественных советов при Минтрансе России и Ространснадзоре провел в честь 80-летия Победы всероссийский конкурс профессионального мастерства по железнодорожным специальностям для студентов высших и средних профессиональных учебных заведений, в котором приняли участие более одной тысячи студентов из 41 образовательного учреждения железнодорожного транспорта. По итогам теоретического отборочного тура были сформированы 17 команд от образовательных учреждений Дальневосточного, Приволжского, Уральского и Сибирского регионов и сборная команда Урала. В связи с празднованием 80-летия Победы в Великой Отечественной войне была объявлена номинация «Роль транспорта для победы в Великой Отечественной войне 1941-1945гг».

Победители конкурса участвовали в Съезде транспортников России, на котором Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации В.О. Иванов вручил им награды и ценные подарки.

Участники Съезда транспортников России решили:

1.1. В целях повышения профессионального мастерства и популяризации профессий **рекомендовать** членам СТР проведение подобных конкурсов среди студентов высших и средних профессиональных образовательных учреждений транспорта.

1.2. Союзу транспортников России **обратиться в Федеральное агентство железнодорожного транспорта** и ОАО «РЖД» о поддержке и проведении ежегодной Викторины на знание Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации среди студентов и учащихся отраслевых образовательных учреждений на постоянной основе с целью придания ей статуса федерального уровня с оказанием государственной финансовой поддержки.

1.3. Отметить личный вклад генерального директора СРО «Союз участников железнодорожного рынка» С.Н. Агеева в формирование кадрового потенциала отрасли промышленного железнодорожного транспорта, взаимодействие с профессиональными средними и высшими учебными заведениями транспорта, организацию на протяжении 6 лет на площадке Союза транспортников России Общесетевой Викторины на знание Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации среди студентов и учащихся отраслевых образовательных учреждений.

По 2 вопросу: Взаимодействие власти и бизнеса по реализации национального проекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности»

По национальному проекту технологического лидерства в промышленном обеспечении транспортной мобильности как одного из четырех новых национальных проектов технологического лидерства для достижения технологического суверенитета во всех ключевых сегментах транспортной отрасли, включающий в себя отдельные федеральные проекты по авиастроению, судостроению, производству инновационного транспорта, проинформировал Первый заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации В.С. Осьмаков. Для решения задач по обеспечению транспортной мобильности необходимо принятие решений, связанных с дозагрузкой производственных мощностей и формированием спроса на технологические составляющие.

I. Отсутствие системы поддержания исправности подвижного состава в течение жизненного цикла

Участники Съезда считают, что **приоритетная задача государства** - создание не только конкурентной высокотехнологичной локализованной продукции, но и **обеспечение ее необходимыми техническими, технологическими и материальными системами, обеспечивающими надежное техническое состояние этой продукции в течении всего жизненного цикла.**

В настоящее время система поддержания исправности подвижного состава автопроизводителями в Российской Федерации не действует, что может привести к массовому выходу из строя транспортных средств, вследствие чего будет нарушена система жизнеобеспечения экономики и социальной сферы.

Во всех странах созданы гарантирующие системы поддержания исправности подвижного состава в течение всего жизненного цикла.

В СССР такая система создавалась одновременно с введением в эксплуатацию заводов КАМАЗ и ВАЗ для поддержания исправности транспортных средств в течение жизненного цикла, а также для обеспечения компонентами и субкомпонентами **широкой сети станций технического обслуживания**, которые были включены в реестр заводов и обеспечивали подготовку кадров, внедрение технологий, обеспечение технической документацией, инструментарием.

II. Отсутствие в Российской Федерации промышленного восстановления изношенных компонентов

Во всех развитых странах гарантированная система поддержания исправности подвижного состава базируется на промышленном восстановлении вышедших из строя агрегатов в целях **снижения до 50%** инвестиций в создание производственных мощностей по компонентам, поставляемым в сервисную сеть, а также **снижения до 60-80% потребления энергии, металла и трудозатрат** во многих странах создана **индустрия промышленного восстановления компонентов**, поскольку в компоненте изнашивается только часть субкомпонентов.

В то же время за счет этого **стоимость** компонентов на рынке **снижается до 50 процентов.**

Законодательно-нормативная база в странах, где развивается индустрия промышленного восстановления компонентов, **гарантирует 80% качества восстановленных компонентов от оригинальных.** В этой связи **производители техники применяют жесткие требования** к изготовителям восстановленных компонентов по наличию технологической документации и инструментария с **обязательным наличием финального оборудования** по определению качества и квалифицированного персонала.

Промышленное восстановление компонентов требует использования **оригинальных субкомпонентов от производителя.**

В зарубежных странах (КНР, Турция, ЮАР, США, ЕС и др.) до **50%** рынка для ремонта транспортных средств **обеспечивается за счет восстановленных компонентов.**

Для автомобилей зарубежных брендов, поставляемых в Россию, также в сервисную сеть **нашей страны**, из стран-производителей **поставлялись в том числе восстановленные компоненты.**

В Китае в целях развития этой индустрии был включен комплекс необходимых мер в план 14-ой пятилетки и план Государственного Совета КНР до 2030 года; создан Комитет по восстановлению компонентов.

В Евросоюзе принят ряд директив ЕС по промышленному восстановлению компонентов. **В США** принята соответствующая нормативная база.

В Российской Федерации такой сектор промышленной индустрии **отсутствует и его создание на ближайшее время не предусматривается**, при этом поставщикам иностранных брендов также **не предъявляется обязательное требование о создании производства восстановленных компонентов на территории России.**

В настоящее время пассажирские и грузовые перевозки на территории России обеспечиваются **6,7 млн. грузовых автомобилей, 1 млн. автобусов, 60 млн. легковых автомобилей физических лиц.**

Негативные последствия отсутствия индустрии промышленного восстановления отработанных компонентов особенно **ярко проявляются** в условиях жестких санкций и снижения потенциала автомобильной промышленности.

По данным Российского союза автостраховщиков доля ремонта на станциях технического обслуживания упала до **10 процентов**, что ведет к **непредсказуемому снижению уровня технического состояния подвижного состава.**

В соответствии с широким международным опытом в качестве одной из мер по поддержанию эффективного и безопасного функционирования рынка автомобильных перевозок **может стать промышленное восстановление отработанных компонентов** на базе объединения мощностей автомобильных заводов, а также малого и среднего бизнеса **с соответствующей законодательно-нормативной базой и системой допуска претендентов к такому производству по гарантиям качества.**

Практика зарубежных стран показала, что создание нового индустриального сектора промышленного восстановления компонентов **требует не только законодательно-правового обеспечения, но и создания в структуре Минпромторга России соответствующего департамента по государственной политике в этом секторе промышленности.**

Участники Съезда решили:

2.1. Поддержать инициативу Министра транспорта Российской Федерации Р.В. Старовойта и Председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Е.С. Москвичева провести совместное совещание Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и Министерства транспорта Российской Федерации с участием Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации по реализации предложений Съезда транспортников России:

2.1.1. утвердить регламент гарантированной системы поддержания исправности подвижного состава в течение жизненного цикла;

2.1.2. принять Государственную программу по созданию индустрии промышленного восстановления компонентов.

2.1.3. создать межведомственную рабочую группу по вопросам производства транспортных средств, их поддержания в технически исправном состоянии в течение всего срока эксплуатации с участием Министерства транспорта Российской Федерации, Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, Союза транспортников России, объединений сервисной и ремонтной инфраструктуры, других заинтересованных ведомств и организаций в целях эффективного взаимодействия производителей и потребителей транспортных средств.

III. Обеспечение дорожно-строительной техникой российского производства

Участники Съезда обращают внимание на почти полное отсутствие локализованного в Российской Федерации производства современной дорожной техники. В Российской Федерации в соответствии с поручением Президента Российской Федерации В.В. Путина реализуются масштабные проекты по строительству, реконструкции, ремонту федеральной и региональной опорных сетей, а также автомагистралей, соединяющих Москву с городами Сибири и Дальнего Востока, что требует высокопроизводительной современной техники с цифровыми системами управления.

В этой связи подрядные организации вынуждены закупать дорожную технику иностранного производства на сотни миллиардов долларов, что в условиях санкций приводит к нарушению сроков поставки запасных частей и агрегатов, их удорожанию и, как следствие, удорожанию стоимости эксплуатации дорожной техники, ограничению доступности высокотехнологичных решений, зависимости от импорта расходных материалов и компонентов. Ограниченный выбор поставщиков ведет к росту себестоимости продукции и услуг, оказываемых дорожно-строительными организациями.

Поскольку федеральные программы финансирования строительства и ремонта автодорог предусматривают десятки миллиардов рублей ежегодно, для минимизации негативных последствий и повышения устойчивости дорожной отрасли необходима активная поддержка отечественных производителей специализированной техники и оборудования, что позволит сократить зависимость от иностранных технологий и снизить финансовые затраты. Внедрение комплекса мер по снижению зависимости от зарубежной техники позволит обеспечить стабильность и развитие дорожной инфраструктуры России даже в сложных экономических условиях.

Участники Съезда решили:

2.2. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением проработать вопрос о разработке отдельного национального проекта, направленного на формирование обеспечения технологической независимости и роста объемов производства дорожно-строительной техники отечественного производства, или о включении соответствующих показателей в существующие национальные проекты.

По 3 вопросу: О реформе высшего и среднего профессионального образования

I. Развитие транспортного образования

В настоящее время Правительство Российской Федерации разрабатывает проект **Стратегии развития образования на период до 2036 года и на перспективу до 2040 года.**

Участники Съезда отмечают, что для транспортной отрасли мероприятия **Стратегии развития образования** должны быть направлены на то, чтобы подготовленные ими научные и технические кадры соответствовали современным требованиям для реализации тех амбициозных национальных, федеральных проектов в сфере транспорта, которые приняты в стране во исполнение поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

В области транспорта **в соответствии с Указом № 309 приняты** важнейшие комплексные программы, которые во многом определили вектор развития отечественного транспорта.

Подготовленные по поручению Президента Российской Федерации новые национальные проекты **«Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни»** уже заработали.

В 2023 году Президент страны В.В. Путин подписал Указ, в котором раскрыл содержание новой системы образования: базовое высшее образование - 4–6 лет, специализированное высшее образование - 1–3 года.

С 1 сентября 2026 года планируется переход на новую систему образования во всех высших учебных заведениях России.

Вместе с тем, по мнению участников Съезда, образование в сфере транспорта должно формироваться и развиваться с учетом того, что **транспортные системы являются особо опасной сферой экономики и особо значимой в социальной жизни.**

Подготовка специалистов в транспортных вузах - авиационного, железнодорожного, автомобильного, водного транспорта, требует специальных знаний и особого подхода в разрезе каждого вида транспорта - как в плане **лабораторно-тренажерных занятий**, так и прохождения обязательной **практики на производственных предприятиях в условиях рабочего режима и на реальных рабочих местах.**

В учебном процессе подготовки специалистов для транспортного комплекса в вузах и средних профессиональных образовательных учреждениях **должно широко применяться учебное тренажерное оборудование**, причем оно должно периодически обновляться и модернизироваться, чтобы соответствовать уровню инновационного развития транспортной системы страны. Стоимость используемых в транспортных вузах и средних профессиональных образовательных учреждениях тренажерных систем, узлов, агрегатов, модулей, учебно-лабораторного оборудования **сопоставима со стоимостью реальных транспортных средств, узлов, агрегатов, систем.**

В настоящее время это не учитывается при финансировании транспортных вузов и средних профессиональных образовательных учреждений.

Участники Съезда отмечают, что в нормативной правовой базе в настоящее время **не закреплены механизмы стимулирования предприятий** всех форм собственности, осуществляющих эксплуатацию, ремонт и обслуживание транспортных средств, для приема студентов и учащихся на прохождение производственной практики.

В настоящее время наметился дефицит кадров, в том числе экономистов и юристов **именно со знаниями специфики в сфере конкретного вида транспорта.**

В транспортной сфере по каждому виду транспорта специалисты должны владеть знаниями огромного количества нормативных правовых актов, регулирующих деятельность конкретного вида транспорта как на внутреннем, так и на международном рынке.

Юристы и экономисты общего направления или со знаниями, например, в сфере автомобильного транспорта или авиационной отрасли не смогут без

дополнительной подготовки полноценно осуществлять свою деятельность в сфере другого вида транспорта, например, железнодорожного или водного, и наоборот.

Поэтому в транспортных вузах должна быть предусмотрена не только подготовка технических специалистов, но и подготовка экономистов и юристов в сфере конкретного вида транспорта. **Сегодня такие специалисты очень востребованы на рынке труда.**

Однако в системе транспортного образования на указанные специальности бюджетные места практически отсутствуют. В этой ситуации представляется целесообразным с целью максимального удовлетворения кадровых потребностей юристов и экономистов с учетом специфики конкретных видов транспорта **сохранить объемы платного приема на указанные специальности.**

На основании изложенного в целях повышения эффективности образовательной деятельности как ведущего образовательного и научно-исследовательского комплекса в сфере транспорта, объективно оценивая сложившуюся ситуацию в транспортном образовании, **участники Съезда транспортников России решили:**

3.1.1. Для включения в проект Стратегии развития образования на период до 2036 года и на перспективу до 2040 года поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову от имени Съезда транспортников России направить в Правительство Российской Федерации, в целях учета специфики подготовки специалистов транспортной отрасли, следующие предложения:

1) предусмотреть для транспортных вузов и средних профессиональных образовательных учреждений приоритетное финансирование закупок (с определением источников финансирования) тренажерных систем, узлов, агрегатов, модулей, учебно-лабораторного оборудования, используемого в образовательной и научно-исследовательской деятельности;

2) утвердить нормативную правовую базу для стимулирования предприятий всех форм собственности, осуществляющих эксплуатацию, ремонт и обслуживание транспортных средств, для приема студентов и учащихся на прохождение производственной практики (с предварительной проработкой данного вопроса в рамках рабочих групп с участием Минобрнауки России, вузов и средних профессиональных образовательных учреждений, а также работодателей-транспортных предприятий);

3) для определения потребности в кадрах для транспортного комплекса предусмотреть формирование Минтрансом России совместно с Минобрнауки России заявок от транспортных администраций регионов и организаций транспорта на целевое обучение и бюджетные места для подготовки экономистов и юристов в транспортных вузах и средних профессиональных образовательных учреждениях;

3.1.) при обучении на бюджетных местах и целевом обучении предусмотреть требование об обязательной отработке подготовленными специалистами в соответствующих транспортных организациях не менее 3-х лет;

4) во избежание наметившегося дефицита кадров - экономистов и юристов **именно со знаниями специфики транспортной отрасли, законодательства в сфере каждого вида транспорта, как российского, так и международного, предусмотреть сохранение в системе транспортного образования объемов платного приема** на указанные специальности.

II. Развитие отраслевой науки

Задача достижения технологического лидерства и прорывных технологий – одна из национальных целей, сформулированная в Указе № 309 Президента Российской Федерации. Исполнение данной задачи невозможно без развития отраслевой науки. Однако в транспортной Стратегии Российской Федерации до 2030г. с прогнозом на период до 2035г. отсутствует раздел, посвященный развитию отраслевой науки в целях реализации Транспортной стратегии.

Как констатировали участники Съезда, для того, чтобы осваивать инновационные виды транспорта, развивать и совершенствовать инфраструктуру на основе новейших технологий и разработок с участием искусственного интеллекта и цифровых форматов, создавать современные товаро-транспортные технологии для обеспечения доставки грузов точно в срок, за нормированное время и ритмичность - от грузоотправителя до грузополучателя, с высокой производительностью транспортных систем в целях обеспечения гарантированного обслуживания всех отраслей экономики, необходимо проведение глубоких научных исследований и выработка научно обоснованных решений.

На Съезде Президент Российской Академии транспорта А.С. Мишарин вышел с предложением формирования инструмента, способного обеспечить выполнения задач, поставленных в новых национальных проектах. Для этого необходимо комплексное научно-технологическое сопровождение выполнения задач новых национальных проектов. Это комплексная работа, охватывающая все стадии жизненного цикла транспортного объекта от замысла до ввода в эксплуатацию и дальнейшая модернизация с применением передовых научных знаний, технологических решений и лучших международных практик. Это путь к эффективности и инновационному устойчивому развитию отрасли. Научно-исследовательское сопровождение, это, по сути, междисциплинарный инструмент – он объединяет транспорт, энергетику, цифровые технологии, экологию и другие смежные сферы. Такой подход позволяет находить действительно сбалансированные и перспективные решения при реализации проектов в транспортно-дорожном комплексе страны.

Участники Съезда решили:

3.2. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову от имени участников Съезда обратиться с просьбой:

3.2.1. к Министру транспорта Российской Федерации Р.В. Старовойту:

1) дать соответствующие поручения о разработке отдельного раздела Транспортной стратегии «О развитии отраслевой науки»;

2) утвердить правила о комплексном научно-техническом сопровождении Российской академией транспорта выполнения задач, поставленных в новых национальных проектах;

3.2.2. в Правительство Российской Федерации разрешить Минтрансу России направлять из выделенных ему бюджетных средств на реализацию транспортных проектов 2% на создание учебной базы, а также на финансирование научно-исследовательских работ, направленных на научное обоснование разработки и совершенствования товаро-транспортной системы с учетом включения в нее всех видов транспорта для выполнения целей и задач Транспортной стратегии.

III. О восстановлении специальностей для дорожного строительства

Участники Съезда отметили, что ликвидация **специальностей «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Автодорожные мосты и тоннели» - большая ошибка**, поскольку данные специальности весьма значимые и необходимые для дорожного строительства. В целях подготовки инженерных кадров по указанным, ранее существовавшим, строительным специальностям **необходимо восстановление в Федеральном государственном образовательном стандарте высшего образования укрупненных групп специальностей «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Автодорожные мосты и тоннели».**

Проблема связана с тем, что в условиях перехода на болонскую систему образования эти специальности были ликвидированы в качестве отдельных, а при дальнейшей оптимизации образования с 1 сентября 2025 г. в соответствии с приказом Минобрнауки России от 01.02.2022 № 89 подтверждается окончательная ликвидация этих высококвалифицированных специальностей.

С просьбой восстановить указанные дорожные специальности в Минобрнауки России обращались:

- Российская Ассоциация автодорожных строителей «РАДОР» - именно руководители тех предприятий, для которых готовят этих специалистов;

- Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, который постановлением от 21.02.2024 № 46-СФ рекомендовал внести изменения в приказ Минобрнауки России № 89 с целью восстановления указанных специальностей;

- Комиссия Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Инфраструктура для жизни», по итогам заседания которой 12.03.2025

председателем Р.Н. Миннихановым утверждено соответствующее решение по восстановлению дорожных специальностей;

- Минтранс России, который направил соответствующие предложения в адрес Минобрнауки России и в адрес Правительства Российской Федерации.

К сожалению, Минобрнауки России не реагирует и самостоятельно, без учета мнения потребителей кадров и федеральных органов законодательной и исполнительной власти, принимает только ему понятные решения.

Участники Съезда решили:

3.2. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову обратиться от имени Съезда транспортников России к Президенту Российской Федерации В.В. Путину по восстановлению в транспортных вузах строительных специальностей «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Автодорожные мосты и тоннели».

IV. О предложениях Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета

Участники Съезда поддержали инициативы Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), связанные с целесообразностью разработки на основе исследований актуализированных документов: Федерального государственного образовательного стандарта высшего образования и образовательных программ в рамках направления 16 «Строительство и ЖКХ», включая специализации по дорожной инфраструктуре.

При этом было принято во внимание, что МАДИ решением экспертного совета Содружества Независимых Государств от 14 июня 2018 года наделен статусом базовой организации государств – участников СНГ по подготовке, профессиональной подготовке и повышению квалификации кадров в отраслях автомобильно-дорожного комплекса.

В этой связи участники Съезда предложили создать на базе МАДИ отраслевой Координационный совет с участием Минобрнауки России, Минтранса России, а также вовлечением наиболее широкого круга заинтересованных ведомств, транспортных университетов и ведущих работодателей дорожной отрасли для реализации приоритетных направлений и глубокой экспертной проработке такие вопросы как:

- выявление перспективных профессий будущего в сфере дорожного строительства и сопутствующих технологий;
- сравнительное изучение международных моделей подготовки специалистов в области транспортного строительства;
- формирование перечня компетенций, необходимых для специалистов в условиях цифровой трансформации, внедрения искусственного интеллекта,

спутникового мониторинга, устойчивого строительства и технологий информационного моделирования для инфраструктуры сферы дорожного хозяйства;

- разработка и запуск сетевых программ подготовки на базе ведущих вузов, подведомственных Минобрнауки России и Минтрансу России, в рамках пилотного проекта с параллельным тестированием обновлённой системы компетенций и др.

Участники Съезда решили:

3.3. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову обратиться от имени Съезда транспортников России в Минобрнауки России с предложением о создании распоряжением Минобрнауки России на базе МАДИ указанного отраслевого Координационного Совета.