

УДК 004.67, 656.96

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Борисова О.С. (Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Научный руководитель – д.э.н., профессор Будрина Е.В. (Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

В работе анализируются использование инновационных информационных технологий в транспортной отрасли. Раскрываются проблемы сбора и обмена достоверными данными между участниками процесса грузовых автомобильных перевозок. Рассмотрены перспективы цифровой трансформации транспортной отрасли.

Введение. В рамках реализации программы «Цифровая экономика Российской Федерации» государством разрабатываются и тестируются новые технологии сбора, хранения и обработки данных, на основании которых будет происходить регулирование грузовых перевозок.

Основная часть. Цифровая трансформация транспортной отрасли стимулирует внедрение инновационных информационных технологий в деятельность как государственных, так и коммерческих организаций. В то же время возникает необходимость в безопасном обмене достоверной информацией между участниками экономической деятельности. Решением этой задачи должна стать Цифровая платформа транспортного комплекса - ведомственная программа Минтранса РФ, утвержденная 05.09.2019. Государство установит единые правила информационного обмена между участниками, а также обеспечит юридическую значимость данных о транспортной инфраструктуре и транспортных средствах. Цифровая платформа транспортного комплекса объединит все информационные сервисы, действующие и создаваемые на транспорте — как государственные, так и частные. Одним из таких государственных сервисов являются автоматические пункты весогабаритного контроля (АПВГК). Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) запустило систему 1 октября 2016 года. По состоянию на декабрь 2019 года на подведомственных Росавтодору трассах функционирует 71 пункт автоматической видео фиксации весогабаритных параметров транспортных средств. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2024 году на федеральных трассах планируется установить 387 пунктов весогабаритного контроля, на региональных — 366. Автоматические пункты весогабаритного контроля будут размещены через каждые 100-150 км, охватив тем самым всю сеть автомобильных дорог Российской Федерации. К сожалению, многие АПВГК были установлены с нарушением требований Приказа Министерства транспорта РФ от 29 марта 2018 г. № 119 "Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств", что стало причиной фиксации ошибочных показаний. На основании некорректных показаний было наложено огромное количество штрафов на владельцев транспортных средств. Многочисленные жалобы на неверные показания пунктов АПВГК и на отсутствие информирования водителя и (или) собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортного средства вынудили государство обратить внимание на эту проблему. В результате, работа многих АПВГК была приостановлена до устранения ошибок в работе, а владельцы транспортных средств в судебном порядке обжаловали постановления о наложении штрафов. Понимая важность и экономическую целесообразность соблюдения норм-весогабаритных параметров владельцы транспортных средств начали оснащать свою технику различными приборами учета. Что позволяет контролировать, например, осевые нагрузки транспортного средства до его выезда в рейс. Более того, достаточное

распространение среди перевозчиков получили различные телематические технологии и цифровые сервисы, которые позволяют в режиме реального времени отслеживать многие параметры работы автомобилей, включая их текущее местоположение, потребление топлива и время работы водителя. В то же время, многие владельцы транспортных средств сознательно стремятся избежать контакта с АПВГК. Одна из причин – недоверие к показаниям АПВГК. Перевозчики используют различные способы уклонения от фиксации своего транспортного средства на АПВГК. Например, закрывают регистрационные номера при подъезде к АПВГК или объезжают его по региональным дорогам, стремительно разрушая последние. Для этого используются различные информационные ресурсы, предлагающие карты с указанием местоположения АПВГК. Решением этой проблемы является оцифровка транспортных потоков. Например, в Белгородской области установили 20-30 камер до и после АПВГК, которые создают цифровой след автомобиля. Нейросети вычисляют транспортное средство, похожее на то, что едет с закрытым номером, на участках, где оно едет с открытым номером. Полученная информация передавалась мобильным постам весового контроля в качестве рекомендации останавливать такие автомобили для проверки.

Выводы. При всех своих текущих недостатках, цифровизация транспортной отрасли уже показала свою эффективность. Представители бизнеса оптимизируют свои издержки, собирая и анализируя информацию о работе своих транспортных средств. Аналогично, но в более глобальном масштабе, оптимизирует свои издержки и государство. В частности, автоматический контроль за движением транспортных средств значительно снизил количество правонарушений и увеличил собираемость штрафов. Задачу комплексного подхода в обеспечении стабильного развития транспортной отрасли должна решить создаваемая ЦПТК. Платформа выступит в качестве агрегатора информации о транспорте, который гарантирует недискриминационный доступ к данным всех заинтересованных участников отрасли. ЦПТК позволит контролировать качество транспортных услуг и создаст основу цифрового обеспечения безопасности на транспорте.

Борисова О.С. (Автор)

Будрина Е.В. (Научный руководитель)