

Акбарова Лайло Унашевна
и.о. доцента кафедры Транспортная экономика
Ташкентский транспортный университет

ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. в статье исследована роль цифровых технологий в экономике, уровень использования специальных программных средств и интернет-технологий на транспорте в сравнении со средними значениями по предпринимательскому сектору экономики. Рассмотрены перспективы развития цифровой экономики на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: цифровая экономика, цифровые технологии, специальные программные средства, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт, инновации, «цифровая железная дорога».

Akbarova Laylo Upashevna
Acting Associate Professor of the Department of Transport Economics
Tashkent Transport University

DIGITAL ECONOMY IN TRANSPORT

Abstract. The article examines the role of digital technologies in the economy, the level of use of special software and Internet technologies in transport in comparison with the average values in the entrepreneurial sector of the economy. The prospects for the development of the digital economy in rail transport are considered.

Keywords: digital economy, digital technologies, special software, transport infrastructure, rail transport, innovation, "digital railway".

В Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису и народу Узбекистана Стратегия пространственного развития страны с целью сбережения народа Узбекистана, повышения благополучия и качества жизни граждан включает развитие городов и других населенных пунктов, связанность которых должна быть «прошита» современными коммуникациями. Основу коммуникаций составляют магистральные транспортные инфраструктуры страны, требующие комплексного плана модернизации и расширения с использованием собственных цифровых платформ и технологий, совместимых с глобальным информационным пространством. Узбекистан должна стать не только ключевым логистическим транспортным узлом планеты, но и одним из мировых центров хранения, обработки, передачи и защиты информационных массивов. В проекты развития транспортной инфраструктуры следует закладывать возможности технологической революции, позволяющие совместить инфраструктуру с беспилотным транспортом, цифровой морской и воздушной навигацией, организовать с помощью искусственного интеллекта логистику.

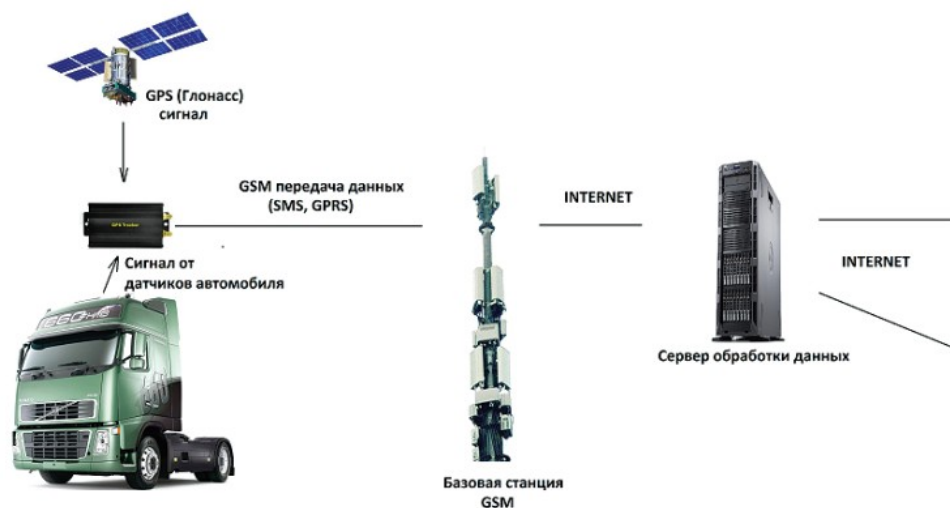
Таким образом, в Послании Президента Республика Узбекистан впервые определены векторы научно-образовательного, технического и технологического прорыва в транспортной сфере. Следует отметить, что транспорт как обслуживающая система входит составной частью в экономику страны. Развитие и реализация цифровой транспортной экономики должны соответствовать программе «Цифровая экономика Узбекистана», утвержденной распоряжением Правительства Республика Узбекистан от 28 июля 2017 г. № 1632-р. Настоящая Программа исходит из того, что цифровая экономика представляет собой хозяйственную деятельность, в которой ключевым фактором производства становятся данные в цифровой форме, что позволяет практически формировать информационное пространство с учетом, например, спроса потребителей

транспортных услуг, предложений перевозчиков и характеристик транспортных инфраструктур. При этом показатели производственной деятельности транспортной сферы должны быть унифицированы, по нашему мнению, по метрологии и совместимы при интегрировании, взаимодействии и координации работы видов транспорта в различных сегментах.

Указанная Программа определяет общие условия реализации цифровой экономики по сферам деятельности, дает перечень основных сквозных цифровых технологий и предусматривает создание условий для появления новых платформ и технологий с соответствующими разделами и «дорожными картами»

Реализация цифровой транспортной экономики возможна при консолидации науки, образования, бизнеса и государства, что требует креативного развития существующих и создания новых сквозных цифровых платформ и технологий. Среда, необходимая для развития платформ и технологий, эффективного взаимодействия субъектов транспортного рынка и отраслевой экономики, включает нормативно-правовую базу, информационную структуру, кадры и образование, информационную безопасность и интероперабельность. Единый цифровой контур для пользователей транспортных услуг обеспечит эффективное взаимодействие участников перевозочного процесса, что повысит конкурентоспособность страны, качество жизни граждан, обеспечит экономический рост и национальный суверенитет.

Целевым результатом функционирования цифровой транспортной экономики является соблюдение баланса между спросом и предложением транспортных услуг и логистики доставки грузов и пассажиров на основе космического мониторинга перевозок.



Наиболее востребован и восприимчив к цифровой экономике, по нашему мнению, автомобильный транспорт (АТ), особенно пассажирский общественный транспорт, формирующий главным образом комфортность городской среды, выступающий показателем обновления и гармоничного пространственного развития страны. Отметим, что предлагается повсеместно внедрить валидацию транспортных карт (возможность пользоваться при пересадках единой картой) и спутниковую навигацию общественного транспорта с использованием системы ГЛОНАСС, что позволит обеспечить регулярность движения общественного транспорта и даст возможность пассажирам спланировать поездки.

В основу алгоритма прикладных исследований и создания единого цифрового контура для пользователей транспортных услуг по видам транспорта закладываются существующие платформы и технологии, интегрированные на получение эффективного целевого результата с учетом стратегии развития вида транспорта.

В качестве примера системного подхода к реализации цифровой экономики целесообразно рассмотреть АТ в связи с Распоряжением Правительства Республика Узбекистан от 28 апреля 2018 г. № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Республика Узбекистан на период до 2025 года» и Указом Президента Республика Узбекистан от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и

стратегических задачах развития Республика Узбекистан на период до 2024 года», в котором к числу приоритетных направлений стратегического развития отнесены безопасные и качественные автомобильные дороги (БКД) и цифровая экономика.

Совокупность перевозочных средств, выпускаемых автопромом РФ, и БКД должны обеспечить качественное и эффективное функционирование АТ посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений с использованием возможностей как единого федерального оператора мониторинга АТ по всем индикаторам подключенных автомобилей.

Для разработки цифровой экономики в области пассажирских автомобильных перевозок необходима их сегментация по специфике перевозок. По видам сообщений внутренние (внутригосударственные) перевозки пассажиров и багажа автобусами общего пользования классифицируют в городском, пригородном, междугородном и сельском сообщении. По назначению (особенностям перевозок) различают перевозки общего назначения, экскурсионные, туристские, школьные, служебные, вахтовые и специальные (по заказам предприятий, организаций и населения).

Перевозки общего назначения, социально значимые, определяющие возможности жизнедеятельности поселений, осуществляются автобусами общего пользования в различных видах сообщений по маршрутным расписаниям. Предусмотрено, что расписание составляется для каждого остановочного пункта маршрута регулярных перевозок, в котором предусмотрена обязательная остановка автобуса. При этом автобусы оборудуются аппаратурой спутникового навигационного мониторинга, обеспечивающего диспетчеризацию и регулярность перевозок, а также интерактивность движения автобусов на маршрутах для цифровых сервисов (смартфонов и планшетов) пассажиров.

Разработка цифровой экономики в области грузовых автомобильных перевозок базируется на регистрации загруженности и дорожного трафика

грузового подвижного состава, перевозящего тяжеловесные, крупногабаритные и особо опасные грузы.

В развитии АТ и автомобильных дорог сложилась парадоксальная диспропорция. По данным Федерального дорожного агентства «Росавтодор» автодорожная сеть страны по темпам развития в три раза отстает от автомобильного парка. Состояние дорог может не соответствовать реальным осевым нагрузкам движущегося АТ. Это становится причиной преждевременного разрушения автомобильных дорог, для компенсации ущерба введена система взимания платы (СВП).

Концессионное соглашение между УзАвтойул и ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС) основано на СВП «Платон» в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, масса которых превышает максимальный разрешенную — 12 т. Кроме того, развернуты системы автоматизированных стационарных постов весогабаритного контроля (СПВК) с функцией фотовидеофиксации на контролируемых автомобильных дорогах. Полученные по СВП «Платон» средства используются для приведения в нормативное состояние и обеспечения необходимого уровня безопасности движения на дорожной сети федерального значения. Практика использования СВП «Платон» показала ее эффективность.

В настоящее время компания-оператор системы «Платон» (РТИТС) и АО «ГЛОНАСС» разрабатывают национальную цифровую телематическую платформу в сфере АТ на основе создаваемого совместного предприятия. Представляется разумным распространить опыт контролируемого трафика с федеральных дорог на региональные, чтобы реализовать софинансирование развития региональных дорог по механизму государственно-частного партнерства в рамках приоритетного направления стратегического развития

Республика Узбекистан «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Однако, что принципиально важно, необходимо сменить акценты взимания платы из области «в счет возмещения вреда» в область уплаты налога за пользование дорогами, т. е. взимать плату за качество автомобильных дорог, обеспечивающее инновационные транспортные технологии, надежную, безопасную, экономичную, гарантированную логистику доставки грузов и пассажиров с предоставлением сервисных услуг. При этом не исключается взимание дополнительной платы за причинение вреда автомобильным дорогам в случае превышения допустимых значений параметров АТ.

Для оптимизации совместимости взаимодействующих объектов в комплексном развитии автомобильно-дорожной отрасли необходима, по нашему мнению, разработка единого технического регламента (стандарта), гармонизированного с международным стандартом АТ, как основы для проектирования и производства грузовых автотранспортных средств и их эксплуатации во внутреннем и международном сообщениях, а также для проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог и искусственных сооружений в соответствии с требованиями Транспортной стратегии Республика Узбекистан на период до 2030 г.

При этом может быть заложена конструктивная эквивалентность грузовых автотранспортных средств для обращения по дорогам всех категорий без разрушающего эффекта дорожного полотна и мостовых сооружений независимо от осевой нагрузки по критерию допустимого удельного давления, который используется при производстве тяжеловозов для перевозок особо тяжеловесных неделимых грузов по обычным автомагистралям и мостам.

Высшей ступенью инновационного развития автомобильно-дорожной отрасли и самым востребованным инновационным объектом в сфере

транспорта в ближайшее время должно стать создание наземных беспилотных транспортных средств и применение на транспорте беспилотных технологий, включая повсеместное внедрение интеллектуальных транспортных систем.

Предложенные инновационные системные подходы в развитии автомобильно-дорожной отрасли могут стать платформой для формирования принципов цивилизованных взаимоотношений владельцев и пользователей автомобильных дорог, для создания инновационного климата в областях, обеспечивающих эффективное функционирование, качественное развитие отрасли согласно Транспортной стратегии Республика Узбекистан на период до 2030 г.

Общность транспортных проблем и единство цифровых показателей работы позволяют адаптировать инновационные разработки в области цифровой инфраструктуры по видам транспорта к условиям любой страны, ее регионов и поселений. При этом важное значение имеют национальные приоритеты в разработке базовых документов, определяющих единую государственную стратегию цифровизации различных видов транспорта. Унификация требований к платформам и технологиям, аппаратному и программному обеспечению цифрового транспорта необходима для совместимости, взаимодействия и координации работы видов транспорта в логистических бизнес-процессах. Это определяет новую национальную парадигму (модель) управления и развития транспортной сферы РФ, которая должна быть представлена в виде национальной программы «Цифровой транспорт и логистика» Правительством Республика Узбекистан до 1 октября 2018 г. для рассмотрения на заседании Совета при Президенте Республика Узбекистан по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Литература:

1. Kushakova, M. N., & Salimov, I. (2023). Requirements to the specialist of the Digital Economy. *Conferencea*, 22-28.

2. Кушакова, М. Н. (2023). Этапы распространения высоких цифровых технологий в предприятиях. *Экономика и социум*, (5-1 (108)), 595-598.
3. Kushakova, M. N. (2023). New priorities for the development of the digital economy in Uzbekistan. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 402, p. 08039). EDP Sciences.
4. Kushakova, M. N. (2022). Management methods for rail transport service personnel. *Экономика и социум*, (10-1 (101)), 881-883.