

динации между различными уровнями власти, активное участие гражданского общества и бизнеса, а также эффективное использование инновационных подходов и технологий.

Дальнейшее совершенствование системы стратегического управления позволит России укреплять свои позиции на международной арене, повышать благосостояние населения и обеспечивать устойчивое развитие в будущем.

Таким образом, система стратегического планирования продолжает развиваться и совершенствоваться, интегрируя новые подходы и инструменты, чтобы обеспечить устойчивое развитие экономики страны в условиях меняющегося мира.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ.

2. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил разработки, корректировки и мониторинга выполнения государственных программ» от 26 декабря 2017 г. №1238.

3. Попова Л.Ф. Современные подходы к стратегическому управлению регионом // Управление регионом. – 2019. – Вып. 10. – С. 45–55.

4. Притула О.Д. Стратегическое планирование на местном уровне как фактор снижения рисков в развитии сельских территорий // В сборнике: Современные подходы к развитию агропромышленного, химического и лесного комплексов. Проблемы, тенденции, перспективы. Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Великий Новгород, 2021. С. 361-367.

5. Тарасов А.Ю. Цифровизация стратегического управления: возможности и ограничения // Экономические исследования. – 2019. – No. 3. – p. 21–30.

УДК 658.7

Э.В. Морозов, соискатель
(СГТУ имени Гагарина Ю.А., г. Саратов, Россия)

ИННОВАЦИИ НА ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ АНАЛИЗ СЦЕНАРИЕВ ПЕРЕХОДА К НОВОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Методы и модели организации городского транспорта (ГТ), применяемые в современных городах, существенно влияют на общую эффективность работы городской транспортной системы (ГТС). Это затрагивает его привлекательности для пассажиров, удобство использо-

вания, степень воздействия на окружающую среду. При выборе технологии организации ГТ городские власти должны принимать во внимание интересы минимум трёх ключевых групп [1].

Сам город в лице его муниципальной власти выступает субъектом, который должен рассматриваться как единая структура. В городских условиях организация транспорта должна обеспечивать надёжность для передвижения жителей, привлекательность для предпринимателей, сокращение вредных выбросов, привлечение инвестиций от частных лиц и из бюджетов разных уровней т. д. Другим субъектом, имеющим личный интерес, являются транспортные компании. Они преследуют собственные цели, которые можно обобщить в виде интегрального показателя - обеспечение прибыльности их деятельности в сфере перевозок. Третья сторона – это жители города, которые пользуются ГТС. Их интерес заключается в том, чтобы удовлетворить свои транспортные потребности, получить качественные услуги и минимизировать расходы [2].

Современные исследователи считают, что в будущем ГТС существенно изменится, изменения затронут общественный и личный транспорт. Наиболее важные изменения связаны с широким распространением беспилотных автомобилей, повышением качества транспортных средств выпускаемых серийно, новыми экономическими механизмами в общественном транспорте и широким использованием искусственного интеллекта для помощи водителю [3].

Уже сейчас в городах можно заметить, что происходят существенные изменения в способах передвижения. Всё больше людей отказываются от личного транспорта в пользу использования общественного. Особенно выделяется молодое поколение, они не хотят тратить большие деньги на покупку автомобиля или брать дорогостоящие кредиты, поэтому выбирают аренду автомобиля. Это в перспективе приведет к существенным экономическим преобразованиям в сфере использования транспортных средств ГТС [4].

Приобретение автомобиля для личного пользования было экономически целесообразным и социально приемлемым поведением. Для многих стран автомобильная и строительная отрасли стали движущей силой инновационного развития и источником кредитных ресурсов. Однако в современных условиях ситуация меняется. Происходят значительные изменения в системе городской мобильности, которая долгое время оставалась неизменной. Это требует разработки новых моделей и подходов, создания новых экосистем для ГТС и разработки специфических механизмов реализации городской мобильности, которые будут выгодны для всех заинтересованных сторон [5].

В разных странах и городах мира развитие транспортных систем происходит с разной скоростью. Даже в пределах одного города могут существовать различные варианты организации ГТС. Это создаст трудности для транспортных компаний внутри городов, которым придется адаптировать свои услуги для разных групп клиентов. Рассмотрим более подробно характеристики каждого из четырех вариантов сценариев развития городской транспортной мобильности будущего, выполним оценку их потенциала и определим условия, которые будут способствовать их развитию.

Сценарий постепенной трансформации предполагает сохранение действующей системы ГТ и механизмов владения транспортными средствами. В настоящее время частная собственность на транспортные средства является нормой. Личный автомобиль позволяет потребителям получать необходимые услуги с максимальным уровнем безопасности и удобства. В рамках данного сценария вряд ли стоит значительных изменений в транспортной системе. Продажа автомобилей будет осуществляться через имеющиеся маркетинговые каналы, структура рынка и его экосистемы будут неизменными.

Второй сценарий развития рынка предполагает активное использование автомобилей в совместном пользовании. Отказ от частной собственности упрощает доступ к транспорту для всех групп населения, снижает затраты и способствует интенсивному использованию каждой единицы. Аренда автомобиля с водителем удобна для тех, у кого нет водительских прав или если человек не может управлять автомобилем по состоянию здоровья. Такая модель максимально безопасна для окружающей среды. Использование арендного транспорта позволит сократить количество личных автомобилей.

Третий сценарий предполагает активное использование беспилотного транспорта. Его активная реализация начнется, когда технология автономного управления станет надёжной и широкодоступной. Потребуется изменение общественного сознания и признание жителями городов безопасности автомобилей без водителя. Успех пилотных проектов таких систем в Китае способствует популяризации этого направления. Однако, автомобилисты продолжают покупать автомобили в собственность, особенно эксклюзивные. В рамках сценария вероятно повышение стоимости и изменение внешнего вида автомобилей. Рынок премиум-класса может активно развиваться, предлагая автомобили, существенно отличающиеся от современных.

Четвёртый вариант развития ГТС предусматривает использование автономных транспортных средств частными лицами без владения

ими. Компании, владеющие автономным транспортом, будут предлагать услуги ГТС по дифференцированным рыночным моделям. Активными пользователями такой системы станут жители городов, ищущие альтернативу стандартным способам передвижения. Автономные автомобили сократят время в пути за счёт оптимизации маршрутов и непрерывного анализа дорожной ситуации. Приоритетным становится создание интеллектуальной инфраструктуры для обеспечения безопасности движения и соблюдения правил дорожного движения.

Таким образом, в перспективе технологии ГТ будут совершенствоваться, что позволит оптимизировать процесс перевозки пассажиров и обеспечит им высокий уровень комфорта во время поездки. Создание новой инфраструктуры потребует значительных усилий и ресурсов, поскольку необходимо будет обеспечить безопасность и доступность по приемлемой цене. Однако даже на текущем этапе развития технологий существуют решения, которые могут быть применены в широком масштабе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Трегубов, В. Н. Модели синхронизации интересов сторон при выборе тарифа и обосновании потребного количества автобусов на городском маршруте / В. Н. Трегубов // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2009. – Т. 4, № 1(42). – С. 247-253. – EDN KZTMFD.

2. Кирясов А.С. Концепция информационной поддержки управления в логистических системах на основе “облачных” технологий / В. Н. Трегубов, А. С. Кирясов // Инновационная деятельность. – 2013. – № 1-2(24). – С. 54-58. – EDN RSKULX.

3. Морозов Э.В. Сравнение методов логистического администрирования на основе координации и синхронизации / В. Н. Трегубов, В. М. Разделкин, Э. В. Морозов // Инновационная деятельность. – 2015. – № 1(32). – С. 126-132. – EDN TZWBLB.

4. Трегубов, В. Н. Логистика и синхронизация в системе пассажирского транспорта. Развитие концепции синхронизации в логистических системах / В. Н. Трегубов // Российское предпринимательство. – 2010. – № 6-2. – С. 142-146. – EDN MTBILN.

5. Трегубов, В. Н. Интеллектуальные системы поддержки совместного использования автомобилей в городе / В. Н. Трегубов // Организация и безопасность дорожного движения : Материалы X международной научно-практической конференции, Том 1. – Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2017. – С. 446-450. – EDN XY-AXPT.