

Секция «Искусственный интеллект в управлении экономикой»

Интеллектуальные транспортные системы Японии: опыт внедрения и перспективы использования

Ребриков Дмитрий Данилович

Аспирант

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва,
Россия

E-mail: rebrikov_dmitrii@mail.ru

Одной из ключевых проблем для развитых стран на сегодняшний день стало перенасыщения национальных транспортных систем средствами передвижения, как личного пользования, так и коммерческого назначения. В связи с этим органы государственной власти сталкиваются с необходимостью внедрения информационного-коммуникационных технологий в сферу управления национальными, а в некоторых случаях и наднациональными транспортными системами. В частности, в Российской Федерации данная необходимость была закреплена в Национальном проекте «Безопасные и качественные дороги», в соответствии с которым с 3 декабря 2018 года в стране осуществляется внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек.

Пионером в данной области была Япония, где в 1973 году были предприняты первые попытки проведения исследований в сфере ИТС, а также комплексных систем управления транспортными потоками в стране. Во многом это было связано с экономическим бумом, который сопровождался активным развитием автомобилестроения, цифровых технологий и созданием первых автоматизированных систем управления [1]. В дальнейшем, в 1980-х, к разработкам в сфере интеллектуализации транспорта подключились Соединенные Штаты Америки и лишь в 1990-х года, началась работа по внедрению ИТС в Европе. Исходя из этого, в мире на сегодняшний день сформировалось три крупнейших центра развития интеллектуальных транспортных систем: Азия, Северная Америка и Европа. Поэтому, анализ опыта внедрения ИТС в данных странах является наиболее полезным для российской управленческой практики.

Как было сказано ранее, первые попытки внедрения интеллектуальных систем в транспортную сферу стали предприниматься в Японии. Для реализации данного проекта в 1996 году по инициативе премьер-министра Рютаро Хасимото и пяти профильных министерств был создан Штаб по внедрению интеллектуальных транспортных систем. В сферу его компетенций относились вопросы согласования действий различных уровней управления, контроль процедуры создания ИТС и обеспечение методологической и технологической поддержки бизнеса, осуществляющего свою деятельность в сфере ИТС. Фактически данный Штаб стал площадкой для согласования интересов различных экономических субъектов, которые были вовлечены в процедуру внедрения интеллектуальных транспортных систем [4]. Важно отметить, что в его работу вовлекались представители предпринимательского сообщества, академических кругов, представители промышленности, а также специально созданной компании «ИТС-Япония». Необходимо упомянуть, что компания «ИТС-Япония» была создана непосредственно органами исполнительной власти данной страны.

В структуре компании «ИТС-Япония» особое место занимает экспертный совет, в который входят представители всех крупнейших компании и университетов, занимающихся вопросами интеграции предпринимательских подходов к созданию интеллектуальных транспортных систем, посредством формирования различных методических рекомендаций, а

также алгоритмов взаимодействия. Поэтому проблем взаимодействия между различными уровнями управления и основными субъектами экономической активности в Японии при создании ИТС не возникало[4].

Таким образом, если внимательно исследовать опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем в Японии, можно отметить, что в данной стране отсутствие серьезных проблем было обусловлено изначальным формированием площадок для согласования позиций различных субъектов активности. В свою очередь, в Российской Федерации подобной площадкой взаимодействия могла бы стать ассоциация «Интеллектуальные транспортные системы России». Для повышения эффективности внедрения интеллектуальных транспортных систем в Российской Федерации необходимо прежде всего создать платформу для согласования интересов различных субъектов, вовлеченных в данный процесс.

Источники и литература

- 1) А.Э. Горев, О.В. Попов Развитие городского пассажирского транспорта // Транспорт Российской Федерации 2019. №2(8). С.45-47
- 2) Кабашкин И.В. Интеллектуальные транспортные системы: интеграция глобальных технологий будущего // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2010. №2 (27). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/intellektualny-e-transportnye-sistemy-integratsiya-globalnyh-tehnologiy-buduschego> (дата обращения: 16.02.2023).
- 3) Козлов Л.Н., Урличич Ю.М., Циклис Б.Е. О концептуальных подходах формирования и развития интеллектуальных транспортных систем в России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2009. №3-4 (22-23). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-kontseptualnyh-podhodah-formirovaniya-i-razvitiya-intellektualnyh-transportnyh-sistem-v-rossii> (дата обращения: 16.02.2023).
- 4) Костомарова В.В. Зарубежный опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем (ИТС) // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2016. №4-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-vnedreniya-intellektualnyh-transportnyh-sistem-its> (дата обращения: 26.12.2022).
- 5) Меренков А. О. Сравнительная характеристика отечественной и зарубежной практик в области создания единой структуры управления национальной интеллектуальной транспортной системой // Вестник ГУУ. 2016. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sravnitel'naya-harakteristika-otechestvennoy-i-zarubezhnoy-praktik-v-oblasti-sozdaniya-edinoy-struktury-upravleniya-natsionalnoy> (дата обращения: 16.02.2023).