



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА»

ЦИФРОВАЯ ГОНКА

Сегодня, наверное, нет отрасли экономики — по крайней мере из разряда системообразующих — в которой бы активно не внедрялась цифровизация. На эти цели направляются миллиарды рублей — с расчетом, что окупиться вложения смогут не через 10–12 лет, как инвестиции в традиционные инструменты, а гораздо раньше: горизонт планирования здесь составляет два-три года. Технологизация процессов — это не опция для компании, а необходимость, обуславливающая выживаемость на рынке. Согласно последним исследованиям компании Accenture, за последние три года возросший объем применения технологических инноваций констатировали 95% руководителей предприятий.

По подсчетам экспертов, в ближайшие годы деловой ландшафт в стране и мире будет подвергаться активной трансформации: процесс интеграции различных сфер бизнеса с каждым годом идет все активнее, компании примеряют к себе функционал из других отраслей. Финансовые услуги начинают предоставлять торговые фирмы, банки делегируют свои полномочия и приобретают новые компетенции. Прогнозировать, куда в итоге приведет эта цифровая гонка, пока не решаются даже опытные консультанты, а темп преобразований нарастает, как снежный ком.

Почти 80% менеджеров, опрошенных Accenture, считают, что цифровые технологии, в частности социальные, мобильные, аналитические и облачные, сегодня уже преодолели стадию разрозненности, свойственную периоду адаптации, и стали неотъемлемой частью технологической базы многих организаций.

При этом 71% респондентов считают, что уровень зрелости их сотрудников в отношении использования технологий существенно выше по сравнению с возможностями организаций. В результате персонал «ждет», пока организации смогут достичь их уровня.

Но у цифровизации есть и своя оборотная сторона. Уход в облачные технологии повышает уязвимость компаний, на первый план выходят вопросы безопасности — ведь система, которая полностью зависит от компьютера, может быть разрушена нажатием одной клавиши. Для контроля рисков должны создаваться новые модели управления, которые выходят за пределы компании и распространяются на целую экосистему организаций, говорят специалисты.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПАССАЖИРА

БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СОВЕРШИЛ РЫВОК И СТАЛ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО НА ТЕСТОВЫХ ПЛОЩАДКАХ, НО И ПОСТЕПЕННО ВСТРАИВАТЬСЯ, ПУСТЬ И С ОГОВОРКАМИ, В ДЕЙСТВУЮЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ. ОТДЕЛЬНО ВЫДЕЛЯЕТСЯ СФЕРА БЕСПИЛОТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. РАЗРАБОТКИ В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ ЕСТЬ, ОДНАКО СУЩЕСТВУЕТ РЯД СДЕРЖИВАЮЩИХ ФАКТОРОВ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ЕГО ШИРОКОМУ ПРИМЕНЕНИЮ. ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ



ОБЩИЙ ОБЪЕМ РЫНКА ЧАСТНЫХ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В МИРЕ К 2030 ГОДУ ДОСТИГНЕТ \$60 МЛРД, А ДОЛЯ РОССИИ В НЕМ БУДЕТ СОСТАВЛЯТЬ 5%

Согласно исследованию рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет», около 60% россиян готовы перейти на беспилотный автомобиль. Среди плюсов беспилотников респонденты выделили безопасность (30%) и возможность заниматься другим делом во время езды (55%). Среди минусов опрошенные указали на невозможность влияния на ситуацию (29%), возможность хакерского взлома (16%) и возможность технического сбоя (51%).

Общий объем рынка частных беспилотных автомобилей в мире, по данным «Автонет», ожидается на уровне \$60 млрд к 2030 году, а доля России составит 5%. При этом общий прогнозный объем мирового рынка дополнительных сервисов в автомобиле к 2030 году может превысить \$3 трлн. Предполагается, что в 2040 году в мире будет продано около 60 млн электромобилей, или 55% от общего количества проданных машин.

Минпромторг РФ в августе разработал концепцию обеспечения безопасности дорожного движения, учитывающую появление беспилотных автомобилей. Концепция должна повысить безопасность дорожного движения, создать безопас-

ную транспортную среду путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, которые совершает водитель. Интеллектуальная дорожная инфраструктура, которую планируется сформировать в рамках концепции, будет способна принять на себя часть задач, стоящих перед беспилотным транспортным средством, и распределить ответственность.

В декабре прошлого года замглавы ГИБДД Владимир Кузин допустил использование беспилотных автомобилей в пассажирских перевозках, обратив внимание на то, что сначала нужно опробовать их для доставки грузов. «Вполне возможно, что беспилотные транспортные средства могут использоваться в виде челноков на маршрутах общественного транспорта, которые следуют по строго определенным маршрутам», — отмечал он.

Замглавы ведомства подчеркивал, что беспилотный транспорт в первую очередь должен быть опробован в коммерческих перевозках. «Если в этой области начнутся серьезные подвижки, то только тогда вполне возможно, будет их применение и на других видах транспорта — допустим, таксомоторные перевозки. От каких-то гости-ниц в аэропорты или на вокзал. В целом же

понятно, что перспектива за подобными видами транспортных средств», — говорил он.

РАЗУМНАЯ ИНИЦИАТИВА Генеральный директор АО «Евролайнс» (российское представительство Lux Express Group. — BG) Райт Реммель отмечает, что в вопросе запуска беспилотного общественного транспорта важны три составляющие: политическое решение со стороны государства или региона, изменение законодательства и развитая технология, которая на 110% давала бы уверенность в безопасности такого транспортного средства для пассажиров и других участников дорожного движения.

«Если все три компонента совпадут, то в течение 10 лет вполне реально будет увидеть первые серьезные проекты в области беспилотного наземного общественного транспорта. Сейчас пока что такие проекты реализуются в относительно замкнутых пространствах. Есть беспилотные поезда метро или монорельсовый транспорт. В Финляндии или Эстонии беспилотные автомобили передвигались на небольших городских территориях. Например, в Таллине в парке Кадриорг беспилотный автобус доступен до конца года», — говорит он. → 17

ТРАНСПОРТ