# «СЕЙЧАС НА ПЕРВЫЙ ПЛАН ВЫХОДЯТ IT-КОМПАНИИ, ПРЕДЛАГАЮЩИЕ КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ»

**ОТРАСЛЬ IT ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЧУВСТВОВАЛА ПОСЛЕДСТВИЯ ОБОСТРЕНИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ. ЧТО ЖДЕТ IT-КОМПАНИИ, РАБОТАЮЩИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ РФ, КОРРЕСПОНДЕНТУ BUSINESS GUIDE ЕКАТЕРИНЕ РЯЗАНОВОЙ РАССКАЗАЛ КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ГК «УРБАНТЕХ» ДАНИИЛ ХАЗОВ.**

**BUSINESS GUIDE:** Как проекты, над которыми вы работаете (системы для слежения за мусоровозами, фотовидеофиксация, системы развития общественного транспорта), влияют на наш конкретный регион?

**ДАНИИЛ ХАЗОВ:** Начну с национального проекта «Безопасные и качественные дороги», который содержит ряд показателей по снижению аварийности и социальному риску — количество раненых, погибших. Руководители регионов и профильные ведомства на своем уровне несут ответственность за выполнение этих показателей до 2030 года. Для примера, по статистике ГИБДД России, ежемесячно в Ленинградской области погибает около 30 человек, и этот показатель не снижается в 2022 году по сравнению с 2021 годом. В Санкт-Петербурге ситуация лучше: в среднем 11–12 погибших в месяц в результате ДТП. Мы видим, что процесс автоматизации мониторинга нарушений ПДД идет с двух сторон — как со стороны федерального центра, так и со стороны региональных властей. Поэтому вопрос не в мотивации специалистов на местах автоматизировать свою работу, а в том, как сделать ее более эффективной и заметной для жителей Петербурга и Ленобласти. Это и новые технологии, которые уже работают в других регионах России, и сервисный подход к обслуживанию систем безопасности дорожного движения. Невозможно просто поставить комплексы фотовидеофиксации и забыть об обслуживании. Нужны эксплуатация, своевременный ремонт, замена оборудования и, конечно, же аналитика очагов аварийности для своевременной перестановки комплексов ФВФ.

Что касается строительных отходов, то Ленинградская область занимает четвертое место среди регионов России по количеству незаконных свалок. Примерно 2,5 млн тонн стройотходов из Санкт-Петербурга ежегодно незаконно вывозится и накапливается в лесах Ленобласти. На ликвидацию этих свалок из регионального бюджета в 2021 году потратили более 1 млрд рублей. Это уже не только вопрос экономического ущерба, но и прямая угроза благополучию жителей области. Для решения проблемы со строительными отходами недостаточно просто автоматизировать работу инспекторов. Необходимы и поправки в законодательстве регионов, и платформы, которые обеспечат прозрачный контроль перевозки каждого кубометра отходов от стройплощадки до легального полигона приемки и переработки. Московская область стала флагманом такой реформы среди регионов России. С середины 2021-го по середину 2022-го удалось вполовину снизить количество нелегальных свалок и сэкономить деньги на ликвидацию. Уверен, что опыт Московской области стоит распространять и на другие регионы России.

**BG:** Где еще рядовой гражданин, пусть и неосознанно, сталкивается с продуктами вашей компании?

**Д. Х.:** К декабрю 2022 года на ряде перекрестков городских улиц в Приморском, Выборгском, Невском, Красносельском и Калининском районах мы установим комплексы фотовидеофиксации, которые будут полностью обслуживаться нашей компанией.

Ранее, в 2020 году, наш партнер — компания OTS Lab — на основе собственной IT-платформы для транспортного планирования и моделирования городской мобильности разработал новую тарифную политику для Западного скоростного диаметра. В результате город

АНДРЕЙ НИКОЛЬСКИЙ / ГК «УРБАНТЕХ»

экономит до 5 млрд рублей на обязательных платежах концеденту за счет более тонкой настройки тарифов с учетом времени суток и плотности трафика на ЗСД.

**BG:** Есть ли проекты, которые еще не представлены общественности, но уже находятся в предрелизной стадии?

**Д. Х.:** Есть интересный проект, который мы обсуждаем с комитетом по транспорту правительства Санкт-Петербурга,— это платформа для онлайн-мониторинга операторов кикшеринга (прокат самокатов, велосипедов). В случае реализации система позволит автоматизировать процесс обмена данными для взаимодействия операторов с городскими властями и усилить мониторинг соблюдения правил использования и парковки прокатных самокатов и велосипедов.

**BG:** Сколько времени обычно уходит на внедрение собственных разработок?

**Д. Х.:** Это процесс небыстрый, но он идет. Например, недавно на форуме «Золотая осень» мы представили совместное решение с Минэкологии Московской области для мониторинга наличия карты технического осмотра самоходной сельскохозяйственной техники, которая контролируется региональным Гостехнадзором. В основе решения — ранее разработанная платформа с использованием искусственного интеллекта для мониторинга вывоза строительных отходов в Московской области. Разработка группы компаний «Урбантех» позволяет использовать данные с комплексов фотовидеофиксации, сверять государственные регистрационные знаки грузовиков с данными региональной платформы «Электронный талон». По аналогии платформа сверяет ГРЗ с реестром ТО и формирует данные для дополнительной проверки транспорта Гостехнадзором.

**BG**: Можно ли оценить какую роль среди всех IT-решений занимает сфера цифровизации транспорта?

**Д. Х.:** С конца февраля 2022 года российские IT-компании оказались в двойственной ситуации: с одной стороны, ограничен доступ к множеству технологий и компонентов, с другой — уход иностранных компаний сформировал спрос на разработку решений для замены ушедших партнеров. Поэтому прогнозы Gartner или IDC, опубликованные до февраля, невозможно наложить на актуальную карту российского рынка. До конца 2021 года доля решений для транспорта составляла 4,5–5% российского IT-рынка, но сейчас кратно вырос спрос на импортозамещение в ключевых направлениях нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». К ним относится проектирование и внедрение ИТС, системы автономного вождения и беспилотного транспорта, применение искусственного интеллекта. Мы работаем в этом контуре, предлагая государственным заказчикам решения, не зависящие от санкционных ограничений. С другой стороны, российская разработка не может быть единственным критерием для выбора партнеров. Важны также эффективность, стоимость, техническая поддержка команды заказчика 24/7 и обслуживание. Сейчас сложно оценить, насколько вырастет рынок в перспективе трех-пяти лет. Эксперты предрекают российскому рынку падение на 10% в лучшем случае в этом году. Поэтому мы фокусируемся на исполнении наших контрактных обязательств перед заказчиками в регионах России и постепенно ищем дополнительные новые ниши и рынки.

**BG:** Как кризис скажется на рынке цифровизации транспорта и дорожной инфраструктуры?

**Д. Х.:** На первый план выйдут российские компании с отечественными разработками, так как они устойчиво чувствуют себя на рынке и не зависят от внешнеполитической обстановки, при этом будет усиливаться и роль государства на инфраструктурном рынке. В выигрыше будут компании, способные полностью автономно работать на российском оборудовании, разрабатывать санкционно защищенное ПО и готовые комплексно обсуживать создаваемые продукты и системы.

**BG:** Каковы перспективы развития ваших разработок?

**Д. Х.:** Для нас как для российского интегратора изменений не произошло. Мы изначально собирали пул партнеров, поставщиков российских решений, чтобы обеспечить выполнение обязательств по государственным контрактам. С другой стороны, открываются новые ниши. Например, многие российские города и транспортные кафедры вузов использовали при проектировании городской дорожной инфраструктуры решения компании PTV. Оплаченные лицензии пока действуют, но уже сейчас пользователи сталкиваются с проблемами из-за отсутствия поддержки и актуализации данных. Например, я уже упоминал наш проект для Западного скоростного диаметра на основе российской платформы планирования городской мобильности, которая имеет шанс стать одним из эффективных решений вместо PTV. Или наша платформа для мониторинга оборудования (датчики, контроллеры, комплексы ФВФ), разработанная для региональных проектов. Сейчас она также получила перспективы применения в лесоперерабатывающей, горнодобывающей промышленности и других отраслях, которые остались без иностранных платформ для мониторинга работы и обслуживания оборудования.

**BG:** Какие компании в нынешней ситуации получают преимущества?

**Д. Х.:** Сейчас на первый план выходят IT-компании, способные предлагать комплексные решения, предоставляя для заказчика услугу «под ключ». Если посмотреть на ГК «Урбантех» и наш портфель продуктов и решений, то он вырос за последние два года. Мы расширяем портфолио продуктов и проектов в сфере цифровых двойников городской инфраструктуры и мобильности, V2X, распознавания лиц, видеоаналитики и применения искусственного интеллекта в транспортной отрасли, поддержки принятий решений. А главное, что у региональных заказчиков есть спрос на эти решения, независимо от внешнеполитической погоды. ■