



**НАУЧНЫЙ
ФОРУМ**
nauchforum.ru

ISSN: 2541-8408



№9(98)

**НАУЧНЫЙ ФОРУМ:
ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ**

МОСКВА, 2025



НАУЧНЫЙ ФОРУМ: ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ

*Сборник статей по материалам ХСVIII международной
научно-практической конференции*

№ 9 (98)
Сентябрь 2025 г.

Издается с ноября 2016 года

Москва
2025

УДК 33
ББК 65
НЗ4

Председатель редакционной коллегии:

Лебедева Надежда Анатольевна – доктор философии в области культурологии, профессор философии Международной кадровой академии, член Евразийской Академии Телевидения и Радио.

Редакционная коллегия:

Гайфуллина Марина Михайловна – канд. экон. наук, доцент, доцент Уфимской высшей школы экономики и управления ФГБОУ ВО «Уфимский государственный нефтяной технический университет»;

Дорошко Виталий Николаевич – канд. экон. наук, доцент, кафедра мировой и национальной экономики УО «Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации»;

Иконникова Альбина Викторовна - канд. экон. наук, доцент, каф. технологии и организации строительства, Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет;

Шайтура Сергей Владимирович – канд. тех. наук, доцент, Российский университет транспорта, кафедра Геодезии и геоинформатики, ректор Института гуманитарных наук, экономики и информационных технологий г. Бургас, Болгария.

НЗ4 Научный форум: Экономика и менеджмент: сб. ст. по материалам ХСVIII междунар. науч.-практ. конф. – № 9(98). – М.: Изд. «МЦНО», 2025. – 22 с.

ISSN 2541-8408

Статьи, принятые к публикации, размещаются на сайте научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU.

ISSN 2541-8408

ББК 65

© «МЦНО», 2025

Оглавление	
Экономика	4
1. Финансы, денежное обращение и кредит	4
ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ Хузин Булат Ильгизарович	4
2. Экономика и управление народным хозяйством	9
УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ РИСКАМИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО СЕКТОРА Лапин Антон Константинович	9
3. Экономика труда	14
ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ КАК ИННОВАЦИОННАЯ ТЕНДЕНЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ Таран Анастасия Витальевна Петрова Ольга Александровна	14

ЭКОНОМИКА

1. ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ

ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ

Хузин Булат Ильгизарович

аспирант,

*Московский финансово-промышленный
университет «Синергия»,*

РФ, г. Москва

TRANSFORMATION OF THE FINANCIAL STABILITY MANAGEMENT MECHANISM IN THE CONTEXT OF BUSINESS PROCESS DIGITALIZATION

Bulat Khuzin

Graduate student,

*Moscow Financial and Industrial
University "Synergy",*

Russia, Moscow

Аннотация. На протяжении последних лет наблюдается стремительное изменение организационно-управленческих практик, что происходит под воздействием цифровых технологий. Эти преобразования затрагивают фундаментальные категории экономического управления, в том числе, финансовую устойчивость как интегральную характеристику состоятельности хозяйствующих субъектов. Цель в статье – проанализировать сдвиги в логике формирования соответствующих управленческих механизмов в цифровую эпоху, выявить их структурные особенности, обозначить ориентиры модернизации системы управления с учетом трансформации бизнес-процессов.

Abstract. In recent years, there has been a rapid shift in organizational and managerial practices driven by digital technologies. These transformations affect fundamental categories of economic governance, including financial sustainability as a key indicator of an entity's viability. The purpose of this article is to analyze changes in the logic underlying the development of relevant management mechanisms in the digital age, identify their structural features, and outline modernization priorities for governance systems in light of evolving business processes.

Ключевые слова: бизнес-процессы, механизмы управления, финансовая устойчивость, цифровая трансформация, цифровизация

Keywords: business processes, management mechanisms, financial sustainability, digital transformation, digitalization

Привычные классические механизмы обеспечения указанного параметра демонстрируют снижение адаптивности в реалиях digital-ориентированной среды. Инструментарий, разработанный для стабильных, медленно изменяющихся рыночных условий, утрачивает действенность при внедрении платформенных моделей, облачных архитектур, интеллектуальной автоматизации бизнес-процессов. В итоге отчётливо обозначается противоречие между необходимостью адаптивного управления финансовыми параметрами и инерционностью применяемых управленческих конструкций.

Исторически управление финансовой устойчивостью базировалось на сочетании стратегического и тактического контроля за:

- структурой капитала;
- ликвидностью активов;
- долговой нагрузкой [1, с. 102].

В традиционной трактовке акцент делался на статичных показателях (имеются в виду коэффициент текущей ликвидности, автономии, обеспеченности собственными средствами и т. д.). Основные инструменты – планово-бюджетное управление, регламентный анализ, стандартная отчётность – формировали механистическую схему, адекватную индустриальной экономике с предсказуемыми циклами, а также с иерархической структурой принятия решений.

Вместе с тем, переход к сетевой организации, которая базируется на данных и алгоритмах, меняет принципы формирования устойчивости. На фоне цифровизации финансовые потоки становятся более динамичными, а источники угроз – фрагментарными, слабо структурированными. Это требует переосмысления как индикаторов, так и самих контуров управленческого вмешательства [4, с. 1899].

Цифровые преобразования порождают множественные эффекты, прямо или опосредованно влияющие на рассматриваемую устойчивость. Прежде всего, изменяется структура доходов и расходов (вследствие внедрения digital-каналов продаж, интеллектуальной логистики). Снижается доля постоянных затрат, но возрастает неопределённость краткосрочных поступлений, особенно в платформах с переменной маржинальностью.

Помимо этого, цифровой инструментарий ускоряет принятие управленческих решений, сужая временной лаг между идентификацией проблемы и реализацией коррекционного действия. В этой связи изменяется природа финансовых рисков (они становятся менее линейными, с выраженной системной компонентой). Требуется учитывать эффекты каскадных сбоях в цепочках поставок, уязвимость к киберугрозам, а также сложности валидации больших массивов информации, используемых для прогноза.

Наконец, digital-платформы предоставляют возможность строить децентрализованные управленческие модели, в которых контроль за финансовыми параметрами реально перераспределить между различными агентами, включая внешних стейкхолдеров. В рассматриваемом русле нужен качественно новый подход к координации и мониторингу [2, с. 185].

Механизм управления финансовой устойчивостью в цифровой среде претерпевает несколько ключевых трансформаций (таблица 1):

Таблица 1.

Структурные изменения в управленческом механизме

Вектор	Описание
От статичной модели к адаптивной архитектуре	Традиционные контрольные процедуры заменяются гибкими контурами мониторинга, которые ориентированы на потоковую аналитику и машинное предсказание. Внедрение интеллектуальных модулей (на основе LLM, ML, нейросетей) помогает фиксировать ранние сигналы отклонений от финансовой нормы без привязки к жёстким отчётным интервалам.
Цифровая трансмиссия управления	На смену централизованной системы принятия решений приходит распределённая архитектура, основанная на сквозной цифровизации процессов (от первичных транзакций до управленческой аналитики). Таким образом, контроль над устойчивостью частично делегируется на уровень

Вектор	Описание
	автоматизированных сценариев (например, триггерных операций в системах ERP/BI).
Рейнжиниринг метрик	Классические финансовые коэффициенты утрачивают самостоятельную значимость. Их место занимают интегрированные индикаторы, сочетающие финансовые и нефинансовые параметры (к примеру, индексы цифровой эффективности, показатели устойчивости к киберрискам, уровень доверия пользователей к digital-сервисам компаний).

Современный механизм управления финансовой устойчивостью в цифровой экономике представляет собой не линейный конструкт, а комплексную экосистему, которая представлена следующими ключевыми модулями:

- платформенный блок сбора и агрегирования данных (включая информацию о денежных потоках в реальном времени, отклонениях от бюджетных параметров и т. п.);
- аналитико-прогностический, который основан на digital-двойниках и сценарном моделировании с элементами искусственного интеллекта;
- контур автоматического реагирования, включающий набор цифровых политик, адаптирующих параметры управления (например, изменение лимитов, перераспределение ликвидности, запуск защитных сценариев);
- уровень стратегического контроля, благодаря которому обеспечивается периодическая калибровка модели устойчивости с учётом внешних трендов, новых регуляторных требований (также принимаются в учёт и изменения в моделях бизнеса) [3, с. 292; 5, с. 159].

На основе проведённого анализа предлагается ряд конкретных направлений для усовершенствования характеризуемого механизма в условиях цифровизации:

- перейти от концепции устойчивости как результата к её модели как процесса, включающего непрерывное сканирование внутренней и внешней среды предприятия в digital-формате;
- институционализировать цифровой аудит, интегрируя в корпоративную систему управления как финансовые, так и киберфизические параметры (к примеру, уровень зрелости ИТ-инфраструктуры, уязвимость бизнес-процессов к цифровым сбоям);
- разработать метамодель управления устойчивостью, в которой стратегические, тактические, операционные уровни связаны

не через иерархические инструкции, а посредством адаптивных digital-интерфейсов;

- сформировать систему прозрачности, обеспечивающую стейкхолдерам доступ к релевантной информации о финансовом состоянии предприятия в режиме, который приближен к реальному времени (с возможностью верификации прогнозов, сценариев);
- внедрить цифровые симуляторы устойчивости, помогающие в безопасной среде тестировать реакцию бизнес-модели на гипотетические «шоки», в том числе, санкционные риски, сбои логистики, нарушения в цепях данных и т.д.

Указанные выше меры нацелены на то, чтобы обеспечить не только устойчивость как защиту от финансовых колебаний, но и как способность к росту и адаптации на фоне цифровой неопределённости.

Итак, трансформация механизма управления характеризуемой устойчивостью – не просто вопрос цифровизации отдельных процедур, а коренная перестройка принципов, на которых базируется контроль за финансовым здоровьем субъекта хозяйствования. В digital-эпоху устойчивость становится не следствием жёстких регламентов, а результатом гибкой управленческой архитектуры, способной к оперативной адаптации, прогнозу. Рефлексия над этими изменениями требует переосмысления роли финансового менеджмента в структуре цифрового бизнеса, что и определяет актуальность последующих изысканий в данной области.

Список литературы:

1. Зотова Е.В. Современные концепции финансовой устойчивости в финансовом менеджменте // L Самарская областная научная конференция. Тезисы докладов. – Санкт-Петербург: 2024. С. 102-103.
2. Киреева Д.М., Шахватова С.А. Понятие и сущность финансовой устойчивости компании как направление цифровой экономики // *Advances in Science and Technology*. Сборник статей LI международной научно-практической конференции. – Москва: 2023. С. 185-186.
3. Наумова О.Н., Тянь Я.В. Цифровые технологии в управлении рисками как фактор повышения финансовой устойчивости и прибыльности // Эффективное управление экономикой: проблемы и перспективы. Сборник трудов X Международной научно-практической конференции. – Симферополь: 2025. С. 290-293.
4. Пуртова Ю.Н., Лабужская Т.И. Влияние цифровой трансформации на финансовую устойчивость предприятий // *Научный аспект*. 2024. Т. 15. № 4. С. 1898-1902.
5. Шаврина Ю.О. Управление финансовой устойчивостью предприятий на основе диджитализации бизнес-процессов // *Дайджест-финансы*. 2022. Т. 27. № 2 (262). С. 152-170.

2. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ РИСКАМИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО СЕКТОРА

Лапин Антон Константинович

аспирант,

Московский институт экономики политики и права (МИЭПП),

РФ, г. Москва

INVESTMENT RISK MANAGEMENT OF ORGANIZATIONS IN THE ELECTRIC POWER SECTOR

Anton Lapin

Postgraduate student,

Moscow Institute of Economics, Politics and Law (MIEPP),

Russia, Moscow

Аннотация. Цель научной работы – сформулировать особенности управления инвестиционными рисками организаций электроэнергетического сектора. Методы исследования: обобщение, систематизация, индукция, дедукция, концептуализация и алгоритмизация данных. Результаты исследования: представлен алгоритм принятия инвестиционных решений организациями электроэнергетического сектора, обозначены ключевые методы и мероприятия, ориентированные на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора. Выводы исследования: основополагающей функцией организаций электроэнергетического сектора выступает оптимальный риск-менеджмент, в значительной степени воздействующий на динамичное развитие и устойчивую бизнес-деятельность компаний.

Abstract. The purpose of the scientific work is to formulate the features of investment risk management of organizations in the electric power sector. Research methods: generalization, systematization, induction, deduction, conceptualization and algorithmization of data. Research results: an algorithm for making investment decisions by organizations in the electric power sector is presented, key methods and activities aimed at minimizing investment risks of organizations in the electric power sector are identified. Research conclusions: the fundamental function of organizations in the electric power sector is optimal risk management,

which significantly affects the dynamic development and sustainable business activities of companies.

Ключевые слова: управление инвестиционными рисками; организации электроэнергетического сектора; принятие инвестиционных решений.

Keywords: investment risk management; electric power sector organizations; investment decision making.

В современных условиях ключевым риском организаций электроэнергетического сектора выступает инвестиционный [1], [2], который, по мнению автора научной работы, обусловлен финансовыми и сметными факторами бизнес-рисков, в частности, обслуживанием заёмных обязательств, темпом инфляции, курсом денежных единиц валютного рынка, отклонением фактически понесенных затрат от запланированных инвестиционных вложений по смете, отклонением фактически понесенных затрат от установленных заранее эксплуатационных расходов, транспортных издержек, производственных потерь и затрат.

На основании вышеизложенного необходим алгоритм, позволяющий принять эффективные инвестиционные решения в организациях электроэнергетического сектора (рисунок 1).

Ключевые методы, ориентированные на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора:

1. Диверсификация финансовых вложений в проекты электроэнергетики.
2. Локализация бизнес-рисков на наиболее опасных этапах реализации проекта электроэнергетики.
3. Хеджирование инвестиционного риска посредством имеющихся финансовых фондов [3], [4], [5].

Для того чтобы выбрать наиболее эффективный метод, ориентированный на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора, необходимо учитывать разные требования к практическому осуществлению проектов в электроэнергетической отрасли (временные, технологические, финансовые, маркетинговые). По этой причине задача выявления методов, ориентированных на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора, представляет собой оптимизацию инвестиционного риск-менеджмента при наличии ограничений.

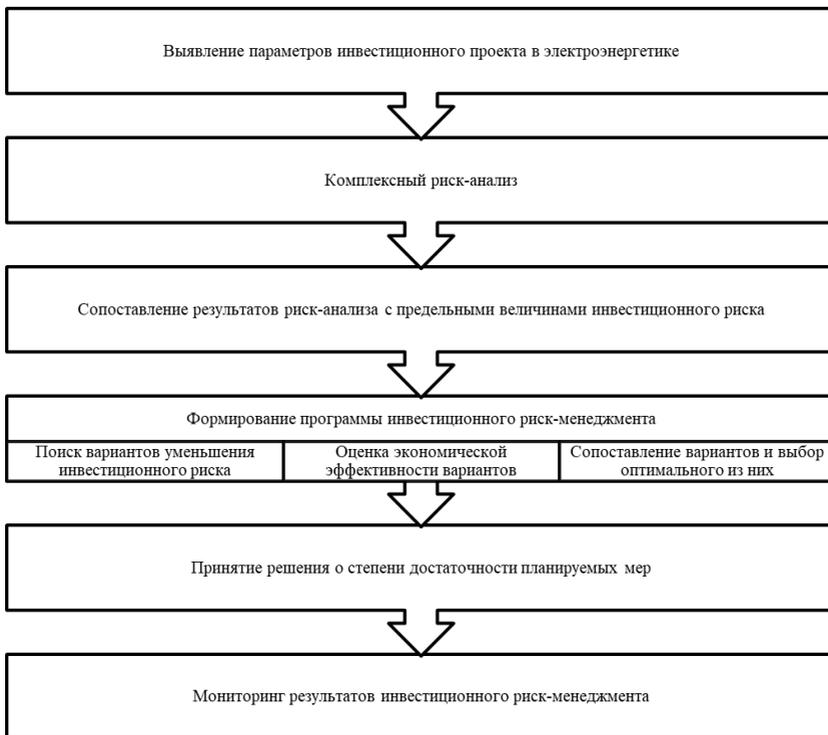


Рисунок 1. Алгоритм, позволяющий принять эффективные инвестиционные решения в организациях электроэнергетического сектора

Система методов и мер, ориентированных на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора, образует оптимальную программу инвестиционного риск-менеджмента, в рамках которой определяются параметры результативности осуществления инвестиционного риск-менеджмента, ресурсное и информационное обеспечение практического осуществления мер, а также система распределения ответственности за принятие инвестиционных решений внутри организаций электроэнергетического сектора.

После того, как был выявлен рациональный перечень мер, ориентированных на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора, целесообразно принять управленческое решение об уровне достаточности каждой меры, включенной в перечень программы инвестиционного риск-менеджмента. Если все меры достаточны,

то организация электроэнергетического сектора принимает существующий инвестиционный риск. В ином случае происходит уклонение от присутствующего инвестиционного риска.

На современном этапе рыночных отношений организация электроэнергетического сектора может осуществлять в бизнес-практике перечисленные ниже меры:

1. Страхование инвестиционного риска при помощи подписания контракта с подрядчиком строительства энергообъектов, в котором установлена фиксированная сметная стоимость инвестиционного проекта, а также условия по компенсации финансовых убытков.

2. Хеджирование инвестиционного риска организаций электроэнергетического сектора посредством фьючерсов и форвардов.

3. Практическое применение условий государственно-частного партнёрства в финансировании инвестиционных проектов организаций электроэнергетического сектора, в рамках которых общая величина инвестиционного риска распределяется между публичной стороной и организациями электроэнергетического сектора.

Таким образом, основополагающей функцией организаций электроэнергетического сектора выступает оптимальный инвестиционный риск-менеджмент, в значительной степени воздействующий на динамичное развитие и устойчивую бизнес-деятельность компаний. В связи с этим в рамках данной научной работы был представлен алгоритм принятия инвестиционных решений организациями электроэнергетического сектора, а также обозначены ключевые методы и мероприятия, ориентированные на минимизацию инвестиционных рисков организаций электроэнергетического сектора: страхование инвестиционного риска при помощи подписания контракта с подрядчиком строительства энергообъектов, в котором установлена фиксированная сметная стоимость инвестиционного проекта, а также условия по компенсации финансовых убытков; хеджирование инвестиционного риска организаций электроэнергетического сектора посредством фьючерсов и форвардов; практическое применение условий государственно-частного партнёрства в финансировании инвестиционных проектов организаций электроэнергетического сектора.

Список литературы:

1. Домников А. Ю., Ходоровский М. Я., Домникова Л. В. Исследование инвестиционных рисков энергогенерирующих компаний на основе рейтингового подхода // Устойчивое развитие промышленного региона: конкурентоспособность и развитие социально-экономических систем. – 2022. – С. 76-80.

2. Яценко А. В., Казымов И. М., Компанец Б. С. Экономико-финансовая оценка целесообразности проведения мероприятий по предотвращению аварийных ситуаций в электроэнергетике // Финансовый бизнес. – 2022. – №. 2 (224). – С. 165.
3. Ковальчук А. А. Механизм проектного финансирования инвестиционных проектов в энергетике // Universum: экономика и юриспруденция. – 2022. – №. 6 (93). – С. 46-52.
4. Проняева Л. И., Кретова А. С. Оценка системы управления финансовыми рисками в электроэнергетических компаниях // Среднерусский вестник общественных наук. – 2023. – Т. 18. – №. 1. – С. 141-158.
5. Колосок И. Н., Коркина Е. С. Анализ рисков при функционировании агрегатора управления спросом на электроэнергию // Информационные и математические технологии в науке и управлении. – 2023. – №. 2 (30). – С. 98-106.

3. ЭКОНОМИКА ТРУДА

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ КАК ИННОВАЦИОННАЯ ТЕНДЕНЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Таран Анастасия Витальевна

*магистрант,
Российский университет транспорта,
РФ, г. Москва*

Петрова Ольга Александровна

*магистрант,
Российский университет транспорта,
РФ, г. Москва*

DIGITAL TRANSFORMATION AS AN INNOVATIVE TREND IN THE TRANSPORT INDUSTRY

Anastasia Taran

*Masters student,
Russian University of Transport,
Russia, Moscow*

Olga Petrova

*Masters student,
Russian University of Transport,
Russia, Moscow*

Аннотация. В транспортной отрасли происходят фундаментальные изменения, обусловленные технологическим прогрессом, искусственным интеллектом, робототехникой и большими данными. Внедрение таких технологий улучшает степень безопасности, пропускной способности, эффективности и уменьшает выбросы и затраты. Однако, развитие отрасли сопряжено с вызовами, такими как инвестиции, модернизация инфраструктуры и цифровизация смежных отраслей. Развитие инновационных технологий, включая облачные вычисления, интернет вещей и искусственный

интеллект, способствует цифровой трансформации предприятий в транспортном секторе.

Abstract. The transportation industry is undergoing fundamental changes due to technological progress, artificial intelligence, robotics and big data. The introduction of such technologies improves safety, throughput, efficiency, and reduces emissions and costs. However, the development of the industry is fraught with challenges, such as investments, infrastructure modernization and digitalization of related industries. The development of innovative technologies, including cloud computing, the Internet of Things and artificial intelligence, contributes to the digital transformation of enterprises in the transport sector.

Ключевые слова: интеллектуальная система, транспорт, сектор, трансформация, цифровизация, искусственный интеллект.

Keywords: intellectual system, transport, sector, transformation, digitalization, artificial intelligence.

Современный транспортный комплекс характеризуется необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения, улучшения качества транспортной инфраструктуры и снижения нагрузки на окружающую среду. Модернизация транспортной инфраструктуры через цифровую трансформацию является важным направлением для решения этих задач.

Цифровая трансформация транспортной отрасли предполагает использование передовых информационных и коммуникационных технологий для улучшения эффективности, безопасности и устойчивости транспортных систем. Внедрение интеллектуальных транспортных систем, включающих автоматизацию, мониторинг и системы предупреждения, уменьшает вероятность дорожно-транспортных происшествий и повышает уровень безопасности [1].

Интеллектуальные транспортные системы – это интегрированные системы управления, использующие современные технологии для обеспечения мобильности, безопасности и эффективности транспортного процесса. Они включают в себя автоматизированные системы управления и контроля, Глобальные Навигационные Системы и ИКТ для обеспечения эффективного обмена информацией. ИТС играют важную роль в обеспечении безопасности на дорогах, предупреждая столкновения и мониторя состояние водителей и инфраструктурных элементов.

Интеграция данных в единую информационную среду обеспечивает согласованность, целостность и доступность информации для улучшения управления и принятия решений. В исследовании цифровой

трансформации транспортной системы уделяется внимание, авторы рассматривают различные аспекты этой трансформации.

Мы считаем, что правильно исследовать использование ИТС с позиции оптимизации транспортного потока. Они подчеркивают важность обеспечения безопасности дорожного движения, но также указывают на более широкую задачу ИТС – формирование цифровой инфраструктуры для улучшения взаимодействия пользователей и автоматизации транспортной и логистической инфраструктуры.

Чекалин и Ермакова исследуют связь цифровой трансформации и энергоэффективности. Они указывают, что интеллектуальное шоссе с интерактивным освещением и подзарядкой электромобилей позволяет повысить безопасность дорожного движения и сэкономить финансовые ресурсы на освещении [5].

Авторы систематизировали направления цифровой трансформации транспортной системы, выделив пять приоритетных: управление дорожным движением, пассажирскими перевозками, грузовыми перевозками, обменом данными и создание моделирования транспортных потоков.

Цифровая трансформация транспортной отрасли может быть представлена как система из трех элементов: транспортной инфраструктуры, транспортных средств и субъектов управления. Каждый элемент включает подсистемы, обеспечивающие целенаправленную трансформацию. Например, подсистема «Умные дороги» включает автоматизированные системы контроля, электронные системы взимания платы, управление потоками и т.д. Подсистема электронной логистики включает технологии отслеживания грузопотоков, Интернета вещей и электронной таможни (рисунок 1).

Развитие ИТС имеет стратегическое значение для развития экономики, обеспечивая продуктивность макроэкономических систем и растущий мультипликативный эффект. Государственный сектор проявляет значительный интерес к цифровой трансформации транспортной отрасли, которая является одной из ключевых национальных целей [1].



Рисунок 1. Элементы ИТС

Реализация цифровой трансформации предполагает внедрение искусственного интеллекта, сбора и обработки больших данных, систем распределенного реестра и информационного моделирования. цифровизация перевозок, инфраструктуры и транспортных средств, повышение технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса.



Рисунок 2. Ключевые индикаторы цифровой трансформации транспортной отрасли

Стратегия развития транспортной отрасли РФ основана на комплексном подходе и предусматривает реализацию проектов, таких

как беспилотники, беспилотные логистические коридоры и цифровое управление транспортной системой. В основе реализации лежит использование современных цифровых и ИКТ технологий, внедрение которых является направлением цифровой трансформации, а искусственный интеллект является основным цифровым инструментом [2, 4].

Развитие ИИ в транспортной отрасли актуально не только в России, но и в мире. Мировой рынок ИИ в транспорте в 2022 году оценивался в 3 млрд долларов, к 2028 году он может достичь 12,42 млрд долларов с CAGR 22,70% (рисунок 3).

AI используется в транспортной сфере для автономных транспортных средств, управления потоками, обеспечения безопасности и экологической устойчивости. AI влияет на беспилотные автомобили, уменьшая количество аварий и улучшая транспортный поток.

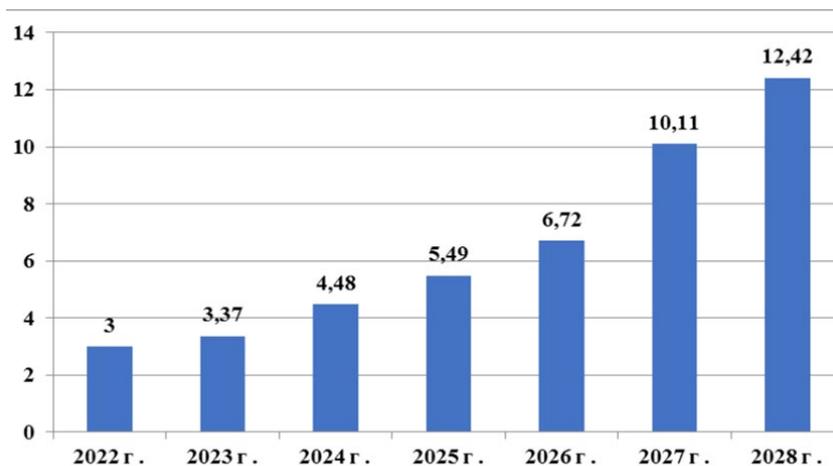


Рисунок 3. Прогноз рынка AI на транспорте, млн. долл.

Автономные транспортные средства используют алгоритмы машинного обучения для навигации, уменьшая вмешательство человека и потенциально делая транспорт безопаснее и эффективнее. Интеллектуальные системы управления дорожным движением анализируют данные в реальном времени, корректируют сигналы светофора, оптимизируют поток и минимизируют время в пути.

ИИ трансформирует транспортную отрасль, делая ее более эффективной, безопасной и удобной. Использование искусственного интеллекта

в транспорте помогает уменьшить пробки, повысить безопасность, снизить выбросы и расходы. Однако, на современном этапе использование технологий ограничено. В России облачные вычисления занимают наибольшую долю, но ниже, чем в Германии, Дании и Италии. Технологии искусственного интеллекта используются только в 1,82% организаций.

В 2021 году искусственный интеллект использовался 7 организациями воздушного и космического транспорта, а в 2022 году – 10. В транспортном секторе сухопутного и трубопроводного транспорта использование ИИ увеличилось с 214 организаций в 2021 году до 217 в 2022 году. Основными факторами ограниченного использования ИИ на предприятиях транспортной отрасли являются высокие финансовые затраты, недостаток специалистов и неоднородность инфраструктуры.

Реализация цифровых технологий в транспортной отрасли требует значительных финансовых вложений, что может затруднять финансирование инновационных проектов из-за ограниченного бюджета. Кроме того, транспорта отрасль столкнулась с вызовами, такими как сложность транспортной сети, автоматизация и интеграция.

Транспортная отрасль испытывает вызовы в виде сложности транспортной сети, автоматизации, интеграции и уровня цифровой зрелости. Сложность сети создает неопределенность в планировании, автоматизация необходима для оптимизации данных и планирования, интеграция – для обеспечения обмена информацией, а высокий уровень цифровой зрелости – для использования современных технологий.

Существующая инфраструктура не позволяет развивать цифровые технологии в транспортном секторе. Только 64% автомобильных дорог в 2023 году обеспечены покрытием сетями LTE. Для цифровой трансформации транспортной отрасли необходимо не только внедрение цифровых технологий, но и развитие транспортной и информационной телекоммуникационной инфраструктуры.

Таким образом, цифровая трансформация транспортной отрасли связана с внедрением технологий искусственного интеллекта, машинного обучения, интернета вещей, облачных вычислений и блокчейна. Это изменяет все аспекты функционирования отрасли, включая организацию перевозок, безопасность дорожного движения и взаимодействие между субъектами и государством. Использование новых технологий может привести к экономическим и социальным эффектам, но требует значительных инвестиций и модернизации инфраструктуры.

Список литературы:

1. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.
2. Вырода, П.Ю. Внедрение интеллектуальных транспортных систем / П. Ю. Вырода, Д. Ю. Каширский // Организация и безопасность дорожного движения : Материалы IX всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), посвящённой памяти профессора, доктора технических наук Резника Л.Г., Тюмень, 16 марта 2016 года. – Тюмень: Тюменский государственный нефтегазовый университет, 2016. – С. 9699.
3. Крайнов, Г. Н. Современные проблемы цифровизации транспорта / Г. Н. Крайнов // Наука и образование в условиях глобальных вызовов: Сборник статей по итогам Пятого профессорского форума 2022, Москва, 22-24 ноября 2022 года. – Москва: Общероссийская общественная организация «Российское профессорское собрание», 2023. – С. 94-98.
4. Сырцова, Е.А. Эффекты внедрения интеллектуальных транспортных систем в регионах России / Е.А. Сырцова // Государственное управление. Электронный вестник. – 2023. – № 101. – С. 159-169.
5. Чекалин, В.С. Повышение энергетической эффективности транспортной инфраструктуры России в условиях цифровизации / В.С. Чекалин, М.Ю. Ермакова, И.С. Ковальчук // ЭВ. 2020. №2 (21). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povyshenie-energeticheskoy-effektivnosti-transportnoy-infrastruktury-rossii-v-usloviyah-tsifrovizatsii> (дата обращения: 21.04.2025).

ДЛЯ ЗАМЕТОК

**НАУЧНЫЙ ФОРУМ:
ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ**

*Сборник статей по материалам ХСVIII международной
научно-практической конференции*

№ 9 (98)
Сентябрь 2025 г.

В авторской редакции

Подписано в печать 15.09.25. Формат бумаги 60x84/16.
Бумага офсет №1. Гарнитура Times. Печать цифровая.
Усл. печ. л. 1,5. Тираж 550 экз.

Издательство «МЦНО»
123098, г. Москва, ул. Маршала Василевского, дом 5, корпус 1, к. 74
E-mail: economy@nauchforum.ru

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленного
оригинал-макета в типографии «Allprint»
630004, г. Новосибирск, Вокзальная магистраль, 1



**НАУЧНЫЙ
ФОРУМ**
nauchforum.ru