

2. Соснин, Э. А. Патентоведение : учебник и практикум для вузов / Э. А. Соснин, В. Ф. Канер. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2024. — 394 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-18909-4.
3. Эриванцева, Т. Н. Принципы построения патентных стратегий или как сделать так, чтобы интеллектуальная собственность работала: монография / Т. Н. Эриванцева. — М.: ФГБУ Федеральный институт промышленной собственности (ФИПС), 2021. — 128 с. — ISBN 978-5-6042895-7-0.
4. Григорьев, Ю. В. Патентные стратегии : учебное пособие / Ю. В. Григорьев. — Москва : Издательство МГТУ им. Н. Э. Баумана, 2021. — 151 с. — ISBN 978-5-7038-5561-4.

ПЕРСПЕКТИВЫ И РИСКИ ВНЕДРЕНИЯ MAAS В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

С.А. Русакова

Научный руководитель Е.Г. Шиханова

Самарский национальный исследовательский университет им. ак. С.П. Королева

Процесс цифровой трансформации общественного транспорта изменяет не только технологические процессы, но и бизнес-модели, и смещает фокус с простой перевозки на создание комплексной услуги мобильности жителей города [1]. Исследование И.Ю. Лим говорит, что даже простая оптимизация рейсов и внедрение автоматизированных систем управления дает значительный экономический эффект за счет роста количества пассажиров и снижения операционных расходов [2].

Mobility as a Service (MaaS) – это организационная и бизнес-модель, которая обеспечивает пользователям комплексное планирование, заказ, оплату и выполнение поездок с использованием различных видов транспорта через единый цифровой канал [1]. В отличие от традиционного формата, где пассажир самостоятельно комбинирует разные сервисы, MaaS предлагает целостное транспортное решение, ориентированное на конечную цель – перемещение из точки А в точку Б с комфортом и оптимизацией маршрута.

Санкт-Петербург обладает рядом предпосылок и барьеров. Технологические: высокий уровень цифровизации транспортной системы. Например, «Подорожник» и приложение, где пользователи могут пополнять проездной онлайн, следить за историей поездок, в будущем планируется внедрение упрощённой оплаты парковки. Однако приложением «Подорожника» пользователи недовольны, отмечают неудобства, связанные с прямым функционалом – пополнением карты. Умные остановки – ещё один элемент комфорта и цифровизации. Но на практике, во-первых, умных остановок слишком мало, во-вторых, они не работают, так как город их просто не подключает к сети Интернет. Спутниковый мониторинг позволяет в реальном времени отслеживать местоположение транспорта и соблюдение

расписания [3]. Ещё один барьер-предпосылка – инфраструктурный: сеть метрополитена и наземного транспорта, высокая концентрация сервисов каршеринга и такси. Но на практике жители и гости города сталкиваются с пробками, некорректным расписанием, ошибками при оплате проезда, местами устаревшей инфраструктурой и слишком высокими ценами за проезд. Растущая популярность модели «потребление, как услуга» может формировать у горожан готовность к аналогичным моделям в транспорте.

Для верификации теоретических положений и оценки готовности жителей Санкт-Петербурга к внедрению МaaS было проведено количественное исследование в форме онлайн-опроса. В исследовании приняли участие 345 респондентов. Большинство опрошенных пользуется общественным транспортом несколько раз в месяц, а треть – ежедневно, что подтверждает актуальность темы для целевой аудитории. Анализ платежного поведения выявил значительную фрагментацию и конкуренцию на рынке экосистем: наибольшая доля приходится на БСК и банковскую карту, что свидетельствует о равной популярности традиционного транспортного и современного финансового инструментов. Большинство респондентов считает справедливой абонентскую плату в диапазоне от 1500 до 2500 рублей в месяц за безлимитный доступ к транспорту. Это указывает на не самые реалистичные ожидания горожан и формирует базис для финансовых моделей МaaS-провайдеров.

Город демонстрирует значительные успехи в автоматизации платежей и повышении операционной эффективности, что подтверждается как статистикой, так и теоретическими расчетами экономической целесообразности. Однако для перехода на качественно новый уровень – МaaS – предстоит решить ключевые задачи: преодолеть региональную и функциональную разобщенность, выстроить устойчивую экономическую модель для всех участников рынка и обеспечить инклюзивность цифровых сервисов для всех категорий пассажиров. Санкт-Петербург, обладая мощным технологическим заделом и амбициозными планами, имеет все шансы стать одним из лидеров этого процесса в России.

Список использованных источников

1. Коробейникова О.М. Экосистемный подход к цифровизации пассажирского общественного транспорта / Научный вестник: Финансы, банки, инвестиции, 2022. С. 120 - 129.
2. Лим И.Ю. Расчет экономической целесообразности и оптимизации количества рейсов автобусов с учетом цифровой трансформации системы управления пассажирскими перевозками / Вестник ЗАБГУ, 2021. С. 104 - 111.
3. Автобус с интеллектом: как меняется транспортная система Петербурга (Электронный источник). URL: <https://spb.aif.ru/city/avtobus-s-intellektom-kak-menyayetsya-transportnaya-sistema-peterburga> (дата обращения: 12.10.2025).