**Отзыв**

на выпускную квалификационную работу

студентки бакалавриата

направления подготовки 41.03.04 «Политология»

факультета политологии СПбГУ

**Паньковой Олеси Сергеевны**

Тема выпускной квалификационной работы:

«ЦИФРОВОЕ НЕРАВЕНСТВО В КОНТЕКСТЕ ПОЛИТИКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ОГРАНИЧЕНИЯ И БАРЬЕРЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ «МОБИЛЬНОСТИ КАК УСЛУГИ»

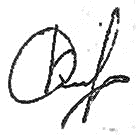
Данная работа посвящена теме цифрового неравенства в контексте интеллектуализации транспортной сферы – трансформации, происходящей на наших глазах. Возможные попытки внедрения сервисов в рамках концепции «мобильности как услуги» в России, вероятно, только усилят цифровой разрыв. Осмысление данной темы и рекомендации по решению данной проблемы – основные задачи настоящего исследования.

В работе Паньковой О.С. исследуются теоретические основы политики интеллектуализации транспортной инфраструктуры, проводится анализ ограничений и барьеров реализации «мобильности как услуги» на примере провайдеров. Автор подробно анализирует концептуальные подходы формирования и развития интеллектуальных транспортных систем в России, цифровое неравенство в транспортной инфраструктуре, концепцию «мобильность как услуга» в управлении транспортным поведением, специфику интеллектуализации транспортной инфраструктуры в России, возможности, проблемы и перспективы реализации «мобильности как услуги» в России. Автор полагает, что внедрение информационных и интеллектуальных систем позволяет повысить эффективность и надежность транспортной системы в целом, оптимизировать транспортные потоки в реальном режиме времени, снизить риски и угрозы транспортной безопасности. Автор также считает, что помощь и поддержка в решении данных вопросов должна быть обеспечена не только со стороны руководителей самих транспортных организаций, но и со стороны государства. Автор также отмечает, что деятельность по ликвидации цифрового разрыва, наряду с обеспечением технических возможностей доступа к современным информационным технологиям, должна быть в первую очередь направлена на работу с наиболее уязвимыми в этом плане категориями населения и сглаживанию действия перечисленных факторов. Подробно автор останавливается на самой концепции «мобильности как услуги» («Mobility-as-a-Service», MaaS). MaaS, по мнению автора, – это относительно недавняя и быстро меняющаяся концепция, связанная с инновационной мобильностью, которая представляет собой гибридную технологическую инновацию, сочетающую ИКТ с бизнес-моделью для предоставления интегрированного доступа к транспортным услугам. MaaS является не просто новой транспортной услугой, а инновационной моделью распределения мобильности, ориентированной на персональные потребности пассажиров. С позиции организационных моделей реализации концепции можно сказать, что жесткое регулирование препятствует участию частного сектора и снижает возможность использования инновационного потенциала, и наоборот – слишком слабое регулирование способствует появлению системы инновационной мобильности, не отвечающей общественным интересам. Следовательно, делает вывод автор, выбранная организационная модель должна оптимизировать приоритеты государственного и частного секторов и способствовать формированию конкурентоспособной и устойчивой городской мобильности.

Во второй главе автор дает характеристики компаниям-провайдерам, анализирует текущую ситуацию в сфере транспорта в России, а также предлагает ряд рекомендаций по снижению цифрового неравенства. Так автор полагает, что транспорт оказывает существенное влияние на масштабы общественного производства, его структуру и уровень развития, создает добавленную стоимость продукции всех отраслей экономики и выступает одной из важных отраслей в структуре экономики страны. Экономический механизм современного транспорта – рынок, позволяющий в отношениях свободы и соперничества достигать экономических результатов в транспортной деятельности. Предприятия транспорта функционируют в условиях влияния на их деятельность большого числа различных факторов: внешних и внутренних, воздействие части из них существенно ограничивает деятельность. В условиях сложившегося рынка управление деятельностью как транспортных предприятий, так и отрасли, предполагает анализ рыночной конъюнктуры, в рамках которого с учетом выявленных особенностей и исследования структуры рынка оцениваются показатели, позволяющие прогнозировать и планировать развитие отрасли в целом. Автор указывает, что в современных мегаполисах управление транспортным поведением жителей осуществляется через комплексное использование административного, экономического, социально-психологического и технологического методов управления, при этом цифровые технологии не только обеспечивают применение технологического метода управления транспортным поведением, но и повышают эффективность остальных указанных методов за счет обеспечения комплексного контроля за выполнением соответствующих им мер. Автор также указывает, что цифровое неравенство является серьезной проблемой в России, и необходимо принимать меры для разрешения этой проблемы. Основными направлениями решения данной проблемы, по мнению автора, могут быть следующие: расширение доступности интернета по всей стране, совершенствование программы снижения цифрового неравенства, разработка программ поддержки цифровизации бизнеса, равный доступ к транспортным услугам.

В целом работа выполнена на высоком уровне. Современная и достаточно сложная тема, с которой автор блестяще справился. Полагаю, что автору необходимо продолжить обучение в магистратуре, возможно, продолжать исследование данной темы. Содержание работы соответствует заявленной теме. Тема раскрыта. Основные требования к оформлению работы соблюдены. Текст изложен грамотно. Олеся Сергеевна показала себя очень ответственной, добросовестной, активной и интересующейся студенткой. Оперативно вносила коррективы в соответствии со всеми замечаниями научного руководителя. Выпускная квалификационная работа Паньковой О.С. «Цифровое неравенство в контексте политики интеллектуализации транспортной инфраструктуры: ограничения и барьеры реализации концепции «мобильности как услуги» может быть рекомендована к защите в настоящем виде и заслуживает высокой положительной оценки.

**Научный руководитель**

Доцент, кандидат философских наук,

доцент кафедры политического управления

факультета политологии СПбГУ

Кондратенко Константин Сергеевич \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись)

«25» мая 2023 г.