

Применение искусственного интеллекта в надзоре в сфере транспорта

zhu mingming

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного администрирования (факультет), Москва, Россия

E-mail: zhumm12@163.com

В последние несколько десятилетий появилось множество самых разных определений искусственного интеллекта, но Джон Маккарти в 2004 году в своей статье определяет ИИ так: «Это наука и технология создания интеллектуальных систем, в особенности — интеллектуальных компьютерных программ. Искусственный интеллект связан с задачей использования компьютеров для понимания работы человеческого разума, но не ограничивается использованием методов, наблюдаемых в биологии» [1].

Государство сейчас является одним из драйверов развития цифровизации и выступает в роли крупного заказчика. Это можно легко объяснить тем, что все его ведомства имеют дело с огромным потоком документов и типовых операций, требующих скорости и прозрачности процессов. Современные информационные технологии все больше проникают в различные сферы жизнедеятельности. Практически во всех развитых государствах основные сферы производства, промышленности, оказания услуг не обходятся без использования современных информационных технологий.

Мы живем в мире стремительного развития технологий и повсеместной автоматизации. Наибольшая востребованность в цифровых решениях существует у крупного бизнеса и государственных организаций, где каждый день происходит обработка больших объемов информации разной степени структурированности.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта внедряет инструменты дистанционного контроля в надзорно-контрольные процессы [2].

В. Басаргин отметил, что дистанционный формат имеет ряд преимуществ как для инспекторов, так и для проверяемых, для которых каждое взаимодействие с контрольно-надзорными органами - серьезное испытание, даже если на предприятии соблюдаются все требования, правила и нормы. Отсутствие даже одного документа из чек-листа уже не позволяет службе выдать разрешительные документы и лицензии. Также для работы с инспектором необходимо выделить сотрудников, а значит, каждая проверка - это еще и нарушение работы компании в обычном режиме. В дистанционном же формате сотрудники не отвлекаются от основной работы. Кроме того, в рамках такого взаимодействия увеличено время на сбор необходимых документов и есть возможность направить уточняющие и дополняющие материалы. По словам В. Басаргина, за прошлый год Федеральная служба по надзору в сфере транспорта провела 39 тыс. проверок, среди которых две трети - внеплановые. Представитель ведомства подчеркнул, что за прошедший период этого года мы выходим на 9,5 тыс., а по году ожидаем 13 тыс. проверок. То есть на две трети мы снизили давление на бизнес, хотя это не говорит о том, что мы снизили эффективность нашей работы. Напротив, в ней появились новые формы.

В 2019 году Ространснадзор начал эксперимент по дистанционному мониторингу исполнения предприятиями водного транспорта обязательных требований, цель которого - организация системы, позволяющей службе дистанционно осуществлять непрерывный мониторинг исполнения законодательства. «Мы смотрели, насколько целесообразен отказ от проведения плановых проверок. На 90% мы уже пришли к решению, что все, кто вошел в эту систему со стороны речников и морского транспорта, будут выведены из системы

плановых проверок», - рассказал В. Басаргин. Он подчеркнул, что хотя пилотный проект проводится независимо от внеплановых проверок, забегая вперед, можно ожидать, что впоследствии все взаимодействие сохранится только в форме дистанционного контроля по аналогии с налоговым мониторингом. Причем уже сейчас любой субъект может провести самооценку соответствия требованиям ведомства, чтобы оценить свою готовность к подключению к системе.

С начала реализации проекта соглашения о присоединении заключили 347 компаний. Из них в этом году - 212. Поднадзорными организациями направлено 87 деклараций соответствия, к учету принято 79, в 2020-м направлено 48, а к учету принято 42 декларации.

Еще один упомянутый руководителем ведомства эксперимент реализуется совместно с московским ГКУ ЦОДД. Это пилотный проект по дистанционному мониторингу исполнения правил судоходства и содержания гидротехнических сооружений на внутренних водных путях г. Москвы. В. Басаргин рассказывает, что здесь уже используется элемент искусственного интеллекта. Нами было установлено на протяжении 80 км 11 камер видеонаблюдения с обучаемой системой видеоаналитики, она сразу в режиме онлайн сообщает о том, какое было совершено нарушение. Помимо этого, стоят 5 береговых комплексов для контроля за движением, швартовкой и стоянкой судов. Совместно с центральным управлением Государственного речного надзора проводится обучение системы, а Ространснадзор подготовил ряд проектов нормативных актов, чтобы создать правовую базу для работы по нарушениям, зафиксированным автоматическими системами.

В рамках реализации федеральной программы поддержания развития и использования системы «ГЛОНАСС» в Ространснадзоре создается аппаратно-программный комплекс, основное назначение которого - работа с автомобильными перевозками опасных грузов и пассажиров.

В период с 2022 года для данной системы планируется разработка и последующее внедрение системы искусственного интеллекта. В. Басаргин заявил, что мы сегодня эту систему защитили и постараемся элементы искусственного интеллекта в работе надзорных органов представить в 2022 году.

Система будет анализировать все параметры участников движения, риски, проблемы, нарушения и выдавать рекомендации по действиям контрольно-надзорных органов. В результате внедрения ведомство ожидает сокращения нарушений законодательства РФ в сфере транспорта на 15%. Оптимизация количества сотрудников надзорных органов при этом позволит сократить бюджетные затраты.

По словам В. Басаргина, запланирована и работа по внедрению цифровых технологий при работе с железнодорожным транспортом. «Совместно с ОАО «РЖД» мы уже видим в режиме реального времени, какие есть неисправности и проблемы с подвижным составом. Возможность дистанционной проверки лицензий на местах погрузки и разгрузки опасных грузов уже тестируется. Мы прорабатываем возможность проведения предлицензионной проверки на соответствие соискателей обязательным требованиям».

Итак, для дальнейшего внедрения в контрольно-надзорную деятельность технологии искусственного интеллекта необходима разработка соответствующей стратегии, в которой должны быть зафиксированы основные направления, формы и методы применения искусственного интеллекта в контрольно-надзорной деятельности, а также временные этапы его внедрения в практику и возможные риски.

Источники и литература

- 1) Мартынов А.В . Актуальные вопросы применения искусственного интеллекта при осуществлении контрольно-надзорной деятельности органов исполнительной власти,

Вестник Нижегородского университета им. Н . И. Лобачевского, 2020, № 2, с. 175-186.

- 2) Партнер.ру <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/iskusstvennyy-intellekt-id-et-v-nadzor>.