

Инновации в перевозках пассажиров наземным транспортом

Каратаев Н. Д.

*Каратаев Николай Дорофеевич / Karataev Nikolay Dorofeevich - студент,
кафедра экономика и управление производством,
финансово-экономический институт,
Северо-восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова, г. Якутск*

Аннотация: в статье говорится об основных направлениях развития инновационных процессов в городском пассажирском транспорте. Рассматриваются проблемы развития инновационных процессов в перевозке пассажиров городским наземным транспортом.

Ключевые слова: инновационное развитие, городской пассажирский транспорт, транспортная система.

На сегодняшний день проблема транспорта является одной из важнейших для всех больших городов России. В городах растет экономика услуг, а производство перемещается на иные места, где стоимость рабочей силы, тарифы и цена земли ниже. Именно поэтому меняются транспортные связи, возникают проблемы в транспорте, основные из которых представляют собой: рост численности личных автомобилей населения, рост интенсивности эксплуатации индивидуального транспорта, ухудшение эффективности городского общественного транспорта, увеличение потребности населения городов в перемещениях. Общеизвестным является тот факт, что городской пассажирский общественный транспорт (в дальнейшем ГПТ), использует городское пространство более эффективно, чем индивидуальный автотранспорт. Но, для того, чтобы общественный транспорт стал реальной альтернативой индивидуальному транспорту, он должен иметь достаточно плотную сеть остановок, короткие интервалы движения и высокую скорость, а значит быть дорогим для городских сообществ [1, с. 624].

Задачи инноваций в транспортной системе городов для заинтересованных в процессе перевозки лиц, могут выглядеть следующим образом:

1. Для городских и местных органов власти, которые должны принять смелые перспективные планы по увеличению доли городского пассажирского транспорта в городских пассажирских перевозках;
2. Для инвесторов, которые должны поддержать транспортную инфраструктуру города и помочь обеспечить устойчивую, быструю транспортировку граждан как один из основных факторов развития;
3. Для промышленности, которой предстоит развивать передовые, экономически эффективные решения и создавать надёжные инновационные продукты.

Основными направлениями инновационной деятельности в сфере городского пассажирского транспорта являются:

1. Создание и развитие управляющих информационно-навигационных систем на базе спутниковых технологий;
2. Развитие системы электронного контроля оплаты проезда;
3. Внедрение энергосберегающих технологий на транспорте;
4. Создание и развитие интеллектуальной транспортной системы;
5. Переход на долгосрочные государственные на выполнение работ по проектированию, строительству (реконструкции), ремонту и содержанию с длительным производственным циклом в отношении объектов инфраструктуры транспортного комплекса.

Предложения, обеспечивающие переход к инновационному варианту развития городской транспортной системы:

1. Введение приоритетного проезда для наземного пассажирского транспорта в городских центрах;
2. Внедрение практики регулярных транспортно-социологических обследований, а также проведения локальных референдумов по конкретным транспортным проектам;
3. Введение в строительные нормы и правила требований к застройщику по части увеличения вместимости многоуровневых парковок.

Наиболее известные инновации, реализованные в системе ГПТ в последнее десятилетие:

1. Электронная оплата проезда;
2. Интеллектуальные остановки (с табло, показывающим время прибытия нужного маршрутного транспорта);
3. Использование GPS-передатчиков для контроля местонахождения подвижного состава.

Однако необходимо признать, что внедрение инноваций за последнее время оказалось малоэффективным. Огромные средства, потраченные в городах на создание информационной среды, дают весьма слабую отдачу. По оценке самих пассажиров, городской пассажирский транспорт не стал работать коренным образом лучше. Так, внедрение системы наблюдения за транспортными средствами и

их отклонением от маршрута с использованием глобального позиционирования не оказалась полезным для пассажиров [2, с. 78].

Некоторые ученые считают, что причина низкой эффективности внедряемых инноваций заключается в том, что «транспортировка населения по регулярным городским маршрутам, с одной стороны — достаточно старый вид бизнеса, насчитывающий более ста лет, а с другой стороны — достаточной простой по составляющим его технологическим процессам. Как результат, все процессы в этой области уже отлажены и не требуют изменений».

По моему мнению, причинами сдерживающими рост инноваций в сфере перевозки пассажиров являются: отсутствие целостной инновационной системы, слабое материально-техническое состояние инфраструктуры, инертность процесса обновления технологического оборудования, отсутствие механизмов, которые стимулируют бизнес вкладывать деньги в инновации.

Крупный и средний российский бизнес не хочет поддерживать рискованные и не сулящие быстрой отдачи инновационные проекты развития. В отсутствии нормальной конкурентной среды (особенно на региональном уровне) ему по сути инновации не нужны, если их рассматривать как инструмент повышения конкурентоспособности производства и продукции, завоевания рынков сбыта.

Практически неэффективно делать новые конструкторские разработки в области подвижного состава, в первую очередь потому, что такой подвижной состав будет стоить дорого, а значит, не будет, востребован на рынке городских пассажирских перевозок.

Резюмируя все вышеизложенное можно сделать следующие выводы:

1. В настоящее время инновационный фактор становится решающим условием устойчивого развития транспорта. Инновационная и инвестиционная деятельность в городских транспортных системах должны осуществляться в едином цикле и под единым управлением;

2. Транспортная наука переживает непростые времена. Фактически прекратила свое существование система НИОКР отрасли. Это означает, что теоретические исследования не заканчиваются воплощением в «железе», а востребованными являются бумажные труды, разработка регламентов и написании инструкций;

3. Не вовлекаются в научные исследования представители оставшихся научных школ, молодые ученые, не создаются специализированные технопарки по развитию инновационной деятельности для ГПТ;

4. Крупный и средний российский бизнес не заинтересован в поддержке рискованных и не сулящих быстрой отдачи инновационных проектов развития ГПТ;

5. В целях придания инновационного вектора экономическому развитию ГПТ необходима государственная поддержка и непосредственное участие предпринимательского сообщества в формировании и ресурсном обеспечении рынка инновационных идей для ГПТ.

Литература

1. Федоров В. А. «Научный подход к проблеме развития систем городского пассажирского транспорта» научный журнал «Молодой ученый» № 8 (67), 2014 г. с. 624.
2. Скрицкий Г. А. «Перспективы применения инновационных технологий в городском пассажирском автотранспорте в России // Фундаментальные исследования. — 2008. — № 1 — стр. 78 [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: www.rae.ru/fs/?section=content&op=show_article&article_id=2395 (дата обращения: 30.11.2014).