

Малов Михаил Сергеевич

преподаватель

Ивановский филиал ФГБОУ ВО «Российский экономический
университет им. Г.В. Плеханова»

г. Иваново, Ивановская область

аспирант

Владимирский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия
народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации»

г. Владимир, Владимирская область

DOI 10.31483/r-113940

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДХОД В ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ПОТЕНЦИАЛ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация: представлены результаты исследований в области транспортной системы и ее подсистем, как элементов региональной экономики. Выявлены влияние подсистем на общее состояние транспортной системы и эффективность экономики региона, причины, ограничивающие их эффективное развитие, определены пути решения проблем на примере инфраструктурных отраслевых проектов, обладающих инновационными результатами. В работе раскрыты источники информации для оценки экономической, общественной эффективности, а также экономической эффективности инновационности инфраструктурного транспортного проекта.

Ключевые слова: региональная экономика, инновации, эффективность, инфраструктурные отраслевые проекты, городской общественный транспорт, трамвай.

Транспортная сфера всегда рассматривается как одна из важнейших составных частей инфраструктуры экономики в целом. Транспортная инфраструктура, являясь частью транспортной системы региона оказывает большое значение на

его экономическое развитие [1]. В свою очередь транспортная инфраструктура также является многоэлементной системой и включает несколько подсистем (рис.1). Следовательно, повышение эффективности одной из подсистем за счет разработки и внедрения инфраструктурных отраслевых проектов положительно сказывается на развитии всей системы и соответственно экономики региона.

Важность исследований в данной области обусловили выбор и актуальность темы.

Главной целью деятельности транспортной инфраструктуры является постоянное обеспечение качественного, безопасного, бесперебойного, доступного снабжения жителей России транспортными услугами посредством эффективной организации системы транспортного обслуживания, позволяющей эффективно реализовать все транспортные и сопутствующие им информационные потоки.



Рис. 1. Состав систем и подсистем в транспортной отрасли

К причинам, ограничивающим эффективное развитие транспортной инфраструктуры, а соответственно и региональной экономики можно отнести во –

первых, отсутствие взаимосвязи между элементами транспортной инфраструктуры и хозяйствующими субъектами; во – вторых, разно подчиненность разных видов транспорта; в -третьих, не достаточное развитие информационных потоков и внедрение ИТ-технологий в транспортной отрасли и другие [2; 5].

Для решения вышеперечисленных и других выявленных путем опроса жителей города проблем, Правительство г. Москвы разработало Программу «Развития транспортной системы». Данная программа является долгосрочной (рассчитана до 2030 года) и многоаспектной, включающей в себя несколько подпрограмм, позволяющих решить сразу комплекс проблем [3].

Рассмотрим подробнее возможности программы и ее влияние на эффективность региональной экономики на примере инфраструктурного транспортного проекта – «Беспилотный трамвай».

Реализация данного проекта, в рамках Программы «Развития транспортной системы» за счет своего инновационного результата (беспилотное управление общественным наземным рельсовым транспортом) значительно повышает социально-экономический уровень развития региона, а именно [3; 4]:

- улучшает экологию города, за счет повышения популярности использования общественного электротранспорта (трамваев и др.);
- снижает количество пользователей личным автотранспортом и как следствие уменьшает количество ДТП и повышает комфорт городской среды;
- повышает качество, безопасность, комфортность поездок на общественном городском рельсовом транспорте за счет внедрения в управление трамваем искусственного интеллекта и цифровых технологий;
- снижает количество «заторов» или «пробок» за счет использования интеллектуальной транспортной системы с внедренным искусственным интеллектом и сможет обеспечить максимальную эффективность управления трафиком и безопасностью движения;
- повышает скорость передвижения пассажиров наземным рельсовым транспортном (на 25%), за счет увеличения скорости движения трамваем (с 14 до 18 км/ч);

– снижает количество жалоб на агрессивное вождение (на 73%) и непунктуальность рейсов общественного рельсового транспорта (на 27%);

– увеличивает вместимость подвижного состава и как следствие снижает количество поездок в перегруженном общественном транспорте (на 8%);

– сокращает время ожидания транспорта (трамваев) в центре города (5 мин вместо 15 мин), за счет включения трамваев в Подпрограмму «Управление спросом» с помощью искусственного интеллекта.

Перечисленные преимущества исследуемого проекта повышают эффективность транспортной системы города и соответственно положительно влияют на его экономику.

Источниками информации для расчета экономической эффективности реализации инфраструктурного транспортного проекта – «Беспилотный трамвай», с авторской точки зрения, могут служить данные оценки эффективности со стороны заказчика, инвестора, потребителей (транспортной организации) и других заинтересованных в результатах проекта сторон. Анализ построен на расчете эффекта с использованием показателей оценки экономической эффективности до и после внедрения проекта. Плановые показатели экономической эффективности проекта отражаются в документе «Технико-экономическое обоснование проекта», которое составляет разработчик и согласовывает с заказчиком и инвестором.

Источниками информации для расчета общественной эффективности проекта, с авторской точки зрения, могут служить данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), анкетирование и опрос жителей города и заинтересованных в результатах проекта сторон.

Экономическую эффективность инновационности проекта «Беспилотный трамвай», с авторской точки зрения, возможно оценить, в первую очередь, по возможностям возврата инвестиций и доходности от эксплуатации инновационного результата проекта. Источниками информации для расчета экономической эффективности инновационности проекта могут служить фактические данные инвестора и заказчика по периоду окупаемости проекта и расчетные данные срока

окупаемости разработчика проекта на основе технического задания заказчика проекта.

Таким образом, в процессе проведенного исследования выявлены:

- место транспортной инфраструктуры в рамках общей транспортной системы;
- причины, ограничивающие эффективное развитие транспортной инфраструктуры, а соответственно и региональной экономики;
- влияние отдельных подсистем транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. Так, например, выявлено, что реализация инфраструктурного транспортного проекта «Беспилотный трамвай», обладающего инновационными результатами, как элемента транспортной инфраструктуры транспортной системы города Москвы позволяет решить комплекс проблем социально-экономического развития региона и значительно повысить его уровень;
- источники информации для оценки экономической, общественной эффективности, а также экономической эффективности инновационности инфраструктурного транспортного проекта.

Полученные результаты имеют элементы научной новизны и могут использоваться для обогащения теории управления инновационными инфраструктурными проектами в транспортной сфере, а также практическую значимость для организаций – разработчиков проектов и других заинтересованных сторон.

Список литературы

1. Кисляков А.Н. Комплексирование экономико-математических методов и моделей для оценки эффективности инфраструктурных проектов в транспортной сфере / А.Н. Кисляков, М.С. Малов // Стратегическое развитие в условиях неопределенности: материалы III Межрегиональной научно-практической конференции, приуроченная к международному дню защиты информации и дню информатики, «Прикладные цифровые технологии и системы 21 века: экономика, менеджмент, управление персоналом, информационная безопасность, право». – Владимир: ВФ РАНХиГС. – 2023. – С. 31–39.

2. Ковалева Т.Н. Транспортные проблемы современного города в контексте модернизации городского пространства / Т.Н. Ковалева [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnye-problemy-sovremennogo-goroda-v-kontekste-modernizatsii-gorodskogo-prostranstva/viewer> (дата обращения: 04.10.2024).

3. Постановление Правительства Москвы от 02.09.2011 г. №408-ПП (ред. от 26.03.2024) Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы». По материалам портала Открытый бюджет города Москвы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://budget.mos.ru/budget/gp/passports/01> (дата обращения: 04.10.2024).

4. За 10 лет в столице создана новая транспортная реальность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dep11.duma.mos.ru/news/22674> (дата обращения: 04.10.2024).

5. Рейтинг пробок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://autoreview.ru/news/rejting-probok-moskva-na-vtorom-meste-v-mire> (дата обращения: 04.10.2024).