

УДК 614.08

UDK 614.08

**РИСКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ
ИННОВАЦИОННЫХ ВИДОВ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
НА ПРИМЕРЕ КАНАТНОГО МЕТРО**

**RISKS AND PERSPECTIVES OF
INNOVATIVE PUBLIC TRANSPORT
ON THE EXAMPLE OF ROPEWAY
METRO**

*Э. А. Панфилова**E. A. Panfilova*

Донской государственной технической
университет, Ростов-на-Дону, Российская
Федерация

Don State Technical University, Rostov-on-Don,
Russian Federation

korotkaya_elvira@mail.rukorotkaya_elvira@mail.ru

В статье рассматриваются основные возможности и риски, связанные с инновационным развитием транспортной системы на примере перспективного вида общественного городского транспорта — канатного метро.

The article describes the main opportunities and risks associated with the development of innovative transportation system on the example of the innovative ropeway transport — the ropeway metro.

Ключевые слова: риск, неопределенность, инновационный риск, инновационный канатный транспорт, канатное метро.

Keywords: risk, uncertainty, innovation risk, innovative ropeway transport, ropeway metro.

Введение. Постоянными, неизбежными и неотъемлемыми факторами общественной жизни являются риск и неопределенность. Решения, принимаемые людьми, нередко сопряжены с тем или иным риском, поскольку стохастический характер природных и общественных явлений не позволяет точно предсказать развитие событий. Таким образом, риск является атрибутом повседневности и касается каждого [1].

Всякий человек в повседневной жизни подвергается определенной опасности. Опасность в данном случае — это состояние, характеризующее наличием угроз нематериальным и материальным благам человека, общества и государства. Что касается индивида, то он может подвергаться опасности на улице, на работе, в транспорте, внутри собственного жилища [2].

Основная часть. Развитие инновационной транспортной системы — сложный процесс, целью которого в первую очередь является создание условий для развития инновационной экономики. Кроме того, предполагается, что совершенствование системы перевозок значительно повысит качество жизни.

Риски, связанные с развитием инновационной транспортной системы, обусловлены некоторой неопределенностью результатов ее функционирования. Важно отметить, что риски традиционных систем могут быть просчитаны более точно. С этой целью исследуются уже внедренные и длительное время действующие технологии. Если же речь идет об инновациях, то необходимая сравнительная база отсутствует. Таким образом, повышаются риски на всех этапах создания, раз-

вития системы и управления ею. Риски генерируют все участники процесса инновационного развития: разработчики, производители, инвесторы, лица, обеспечивающие эксплуатацию и администрирование, потребители.

Рассмотрим с этой точки зрения инновационный транспорт — канатное метро.

В данном случае риски могут быть связаны с:

- верностью принятия решения (т. е. выбора наиболее успешной инновационной идеи);
- адекватностью реализации проекта;
- окупаемостью инвестиций.

К основным рискам можно отнести следующие:

- реализация идеи конкурентами;
- неприятие потенциальными пассажирами нового вида транспорта;
- недофинансирование проекта.

Особо следует сказать о рисках, связанных с реализацией проекта (срыв производственных планов, превышение затрат, консервация проекта и др.).

Однако на современном этапе канатные технологии активно развиваются, что в недалеком будущем позволит им претендовать на роль успешно используемого вида общественного транспорта. Новаторские идеи, закрепленные патентами РФ, демонстрируют потенциал канатного метро [3].

При определении рисков следует учитывать перечисленные ниже очевидные преимущества и возможности канатного транспорта.

- Канатное метро движется над землей, что предполагает определенную свободу перемещения. Для сравнения: наземный транспорт неэффективно справляется с постоянно растущим трафиком, традиционно используемые магистрали в большинстве случаев не могут быть расширены. Что касается подземного транспорта, то реализация соответствующих проектов технически не всегда возможна. В любом случае это сложный и затратный процесс.
- Движение канатного метро обеспечивает электрическая тяга, поэтому такой транспорт не генерирует серьезные экологические риски.
- В рассматриваемой системе применяются энергоэффективные технологии, не требующие использования нефтепродуктов, что дает ощутимую экономию.
- Отсутствуют потери ресурсов, связанные с простоями и вынужденным ожиданием в пробках.

- В среднем трасса канатного транспорта занимает 0,1 га земли на один километр пути. Это особенно важно для урбанизированной среды, т. к. не требуется строительство дополнительных эстакад и тоннелей.
- Планируемая стоимость проезда адекватна платежеспособности большей части населения и соответствует уровню оплаты в традиционных видах общественного транспорта.
- Перемещение в канатном метро будет довольно комфортным. Это объясняется такими особенностями инновационного канатного подвижного состава, как плавный ход, удобство посадки и высадки, в том числе и для людей с ограниченными возможностями.
- Немаловажными преимуществами должны стать скорость и четкая прогнозируемость времени поездки [4].

Выводы. На современном этапе развития общественного транспорта преимущества внедрения инновационных систем могут превышать известные риски. В частности, вопросы, связанные с развитием канатного метро, достаточно подробно рассмотрены в теории и имеют подтвержденное прикладное значение (соответствующая полезная модель запатентована в РФ).

Библиографический список

1. Панфилова, Э. А. Риск в жизненных стратегиях индивида современного общества : дис.канд. филос. наук / Э. А. Панфилова. — Ростов-на-Дону, 2012. — 170 с.
2. Короткий, А. А. Диагностика и риск-анализ металлических конструкций грузоподъемных кранов / А. А. Короткий, В. С. Котельников, А. Н. Павленко / Новочеркасск : УПЦ «Набла» ЮРГТУ(НПИ), 2006. — 315 с.
3. Транспортная система («канатное метро») : патент 2506182 Рос. Федерация : В61В 7/00 / А. А. Короткий [и др.]. — № 2012121358/11 ; заявл. 23.05.12 ; опубл. 10.02.2014, Бюл. № 4. — 13 с.
4. Перспективы применения канатного транспорта в урбанизированной среде / А. А. Короткий [и др.] // Инновации и инвестиции. — 2013. — № 5. — С. 159–163.