

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/referat/110298>

Тип работы: Реферат

Предмет: Транспорт

Содержание

Введение 3

1. Цифровизация на транспорте 4

2. Транспортные инновации в Москве 7

2.1. Московские автобусы 7

2.2. Влияние цифровизации на рынок такси 8

2.3. Эффективная цифровизация 10

Заключение 13

Список литературы 14

Введение

Актуальность развития цифровых технологий на транспорте обусловлена не только попаданием этой темы в тренды развития отечественной экономики, но и тем, что участники рынка интуитивно понимают: цифровизация транспорта к текущему периоду уже должна была набрать значительные обороты. Однако, как показывает практика, сами капитаны транспортного бизнеса пока не способны на предметный разговор.

Задачи, связанные с цифровизацией российской экономики с акцентом на наименее продвинутые в этом направлении отрасли, в том числе транспорт, были поставлены президентом РФ в конце 2017 года в майских указах. В течение 2018-го сформировался административно-политический контур, способствующий переходу транспорта на цифру. Руководство отраслью передано новому министру транспорта, сменился курирующий ее вице-премьер, в правительстве было сформировано специальное направление работы. В 2018 году цифровая трансформация затронула целый ряд секторов, и транспортная система не стала исключением. Внедрение цифровых технологий, как отмечают эксперты, по-прежнему является сложностью для многих компаний. Не каждый готов подстраивать бизнес-модель ради новых технологий. Однако, первыми, кто делают шаги в сторону цифровизации грузоперевозок, становятся гиганты рынка, что закономерно. Социально-ответственный бизнес стал своеобразным первопроходцем данного направления.

1. Цифровизация на транспорте

Зашевелились профильные институты и научные сообщества – ВШЭ, РАНХиГС, МИИТ, инновационный центр «Сколково», подтянулись крупные консалтинговые фирмы – E&Y, Deloitte и прочие. В 2018 году также появились специализированные организации, работающие под государственным патронажем и с госучастием, такие как ассоциации «Цифровизация транспорта и логистики» и «Цифровая эра транспорта», ФГУП «Безопасность цифровых транспортных систем», ООО «Исследовательский центр ФТК» и пр. Были обнародованы конкретные финансовые планы монополии, предусматривающие выделение 150 млрд руб. на внедрение цифровых технологий в срок до 2025 года. Планы Минтранса для реализации аналогичных целей оценены в сумму 450 млрд руб.

Можно сказать, что двухлетний жизненный цикл темы цифровизации на транспорте и все, что происходило вокруг нее, позволяет рассчитывать на предметные и содержательные публичные дискуссии с обсуждением конкретных кейсов, проектов, предложений по изменению нормативной базы и созданию дорожных карт. Однако на практике выясняется, что пока топ-менеджеры транспортных компаний не готовы к конкретному разговору. Довольно показательной в этом смысле стала прошедшая недавно в Москве конференция по цифровизации транспортной отрасли России.

Доклады чиновников, представителей государственных институтов, профильных ассоциаций и прочих околোগосударственных организаций были ожидаемыми: они звучали умно, наукообразно, комплексно и совершенно не конкретно. Впрочем, в этом нет ничего удивительного или неприятного. Понятно, что идет первый этап общественной дискуссии о цифровизации отрасли, от чиновников для ее развития требуется создать стимулы и среду, максимально расширить ее границы, не затоптать инициативу. Тем не менее регуляторы все же высказали такой важный, на мой взгляд, посыл, как возможность внедрения ГЧП, ориентация на российский рынок технического обеспечения, снятие законодательных ограничений

развития цифровых технологий. Например, одним из существенных препятствий для развития цифровизации на сети железных дорог является архаичный закон, запрещающий раскрытие информации о пропускных способностях железных дорог РФ, хотя всем понятно, что она давно стала секретом полишинеля, да и чиновники и их представители говорили о готовности государства менять устаревшие нормы.

На этом фоне довольно удручающе выглядели выступления первых лиц железнодорожного и логистического бизнеса. Ни один из них не предложил ни одного конкретного проекта, который мог бы быть реализован на пространстве железных дорог или в смежных секторах бизнеса. В лучшем случае звучали общие слова и отголоски дискуссий полуторагодичной, а то и трехгодичной давности. Странно было слышать из уст капитанов многомиллиардного бизнеса банальные утверждения о том, как важно избежать затрат на дополнительное оборудование при проведении обновлений. «Главное, чтобы нас не заставили платить за лишний датчик на вагон при этой вашей цифровизации», – сказал один из высокопоставленных руководителей, представляющих операторское сообщество.

Казалось бы, тема цифровизации и инноваций обладает существенным инвестиционным потенциалом, представляет интерес как дополнительный источник доходов в первую очередь именно для бизнеса. Кто, как не частные компании, должны стать инициаторами прогрессивных изменений, генераторами конкретных проектов и бенефициарами выгод от их реализации? Очевидно, что сегодня тема цифровизации открыта для обсуждения, имеет бюджетный потенциал, минимально формализована жесткими бюрократическими рамками.

Чувствительный к решениям государственных институтов частный сектор резонно предположил, что инвестиции, в том числе интеллектуальные, которые могут принести доход, будут тут же отобраны

Список литературы

Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. М.: Минэкономразвития России, 2013.

Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы (утв. Указом Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. № 203).

Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 г. № 1632-р).

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, в редакции от 11 июня 2014 г. № 1032-р).

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р).

Изотов О. А. Внешнеторговые операции и их транспортное обеспечение / О. А. Изотов, А. В. Кириченко, О. В. Соляков. - СПб.: Изд-во ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, 2013. - 421 с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/referat/110298>