

Функционирование элементов транспортно-коммуникационной инфраструктуры региона под влиянием Шестого технологического уклада и Industrie 4.0 (на примере автотранспортной инфраструктуры)

Научный руководитель – Анимица Евгений Георгиевич

Благинин Виктор Андреевич

Аспирант

Уральский государственный экономический университет, Институт экономики,
Екатеринбург, Россия

E-mail: geschenke777@mail.ru

Транспорт одна из немногих отраслей хозяйствования, которая в процессе производства взаимодействует со всеми остальными, участвуя в создании конечного продукта. Поэтому именно от уровня технического развития транспорта в частности и транспортной инфраструктуры в целом зависит конкурентоспособность национальной экономики, характеризующейся особой региональной дифференциацией и необходимостью ее рассмотрения в рамках пространственно-временной парадигмы [1].

В геоэкономических условиях функционирования экономики нашей страны особую значимость принимает автомобильная транспортная инфраструктура обеспечивающая бесперебойную работу автомобильного транспорта, нивелирующую невозможность железнодорожного транспорта в пассажиро- и грузосообщении. Это означает необходимость государственного регулирования процессов пространственного размещения объектов автотранспортной инфраструктуры с учетом бурного развития отрасли и положений Industrie 4.0 [5]. На данный момент возможность моделирования территориального планирования объектов понимают все, однако малое число специалистов делает это с учетом изменений под влиянием перехода к шестому технологическому укладу и четвертой индустриальной революции.

Долгосрочное прогнозирование позволит осуществить переоценку значимости ряда компонентов автотранспортной системы в пользу новых решений. Например, к ним относятся:

- водородное топливо и электромобили (отказ от двигателей внутреннего сгорания потребует изменения системы поддержки транспортных средств в пути, среди которых заправочные станции, ремонтные мастерские, станции технического обслуживания);
- искусственный интеллект (в первую очередь это касается отказа от водителя автомобиля, его концептуального перехода из компонента производства к органам контроля) [4];
- когнитивные информационно-управляющие системы (данные системы представляют собой симбиоз «интеллектуальный автомобиль - интеллектуальные автодороги», обеспечение функционирования таких систем требует обработки «big data», которые станут также элементами автотранспортной инфраструктуры регионов, помимо текущих [3], и заменяя их) [2].

В качестве современных элементов транспортной инфраструктуры можно выделить интеллектуальный транспорт и сопутствующие системы поддержки его функционирования и развития, в том числе автошколы, торговые центры, как это реализовано на западе, и околотранспортную коммуникационную инфраструктуру. Это позволяет ввести в научный оборот дефиницию транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

Проявление новой промышленной революции находит очень характерные черты именно в сфере транспорта. Не смотря на мировые масштабы развертывания Industrie 4.0, и особенно в рамках национальной политики, становится ясно, что она приведет к существенным изменениям традиционной производственной парадигмы. Происходит постепенный переход от традиционного понимания транспортной инфраструктуры к интеллектуальному транспорту. Автомобильная транспортная инфраструктура должна очень быстро приспосабливаться к технологическим изменениям за счет экзогенного вмешательства, которое необходимо наладить для обеспечения должного развития данной отрасли и соответственно всех остальных. Автотранспортная инфраструктура под влиянием смены укладов становится базисом конкурентоспособных регионов, являя собой символ уровня развития технологий и экономики.

Источники и литература

- 1) Анимца Е. Г., Шарыгин М. Д. Пространственно-временная парадигма в географии // Географический вестник. 2005. № 1–2.
- 2) Асаул А. Н., Малыгин И. Г., Комашинский В. И. Четвертая индустриальная революция (Industrie 4.0) в транспортной и сопутствующих отраслях // Проблемы управления рисками в техносфере. 2016. № 2(38).
- 3) Благинин В. А. К вопросу об элементах современной автомобильной транспортной инфраструктуры региона: российский и зарубежный опыт // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2016. № 7(89).
- 4) Bauer W., Schlund S., Marrenbach D., Ganschar O. Industrie 4.0. Volkswirtschaftliches Potenzial für Deutschland. Berlin, 2014.
- 5) Berger R. INDUSTRIE 4.0. The new industrial revolution: How Europe will succeed. München, 2014