

УДК 656.072

АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ «УМНОГО ТРАНСПОРТА» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Мальцев Д.С. Университет ИТМО

Научный руководитель – д.э.н., ординарный профессор факультета технологического менеджмента и инноваций, Будрина Е.В.

Университет ИТМО

В данной работе рассмотрена реализация технологии «умного транспорта», а именно приведены тезисы по исследованиям такой системы как КИСУ ГППТ и проекта «Безопасный интеллектуальный город Кронштадт».

Введение. На данный момент в городе Санкт-Петербург имеются лишь разрозненные системы «умного транспорта», например, решения по организации перевозок пассажиров, что и является основным барьером развития транспортной системы Санкт-Петербурга, в отличие от успешной реализации концепции в Москве. Таким проектом, по объединению разрозненных элементов «умного транспорта» в Санкт-Петербурге является КИСУ ГППТ, основной целью которого и было формирование такой системы. Также некоторые решения «умного транспорта» требовали дополнительного тестирования взаимодействия отдельных элементов системы в связи со спецификой города и его климата, что и являлось причиной создания пилотного проекта «Безопасный интеллектуальный город» Кронштадт в состав которого входила идея интеллектуализации общественного городского транспорта.

Основная часть. Исследование условий и результатов реализации пилотного проекта, решений «умного транспорта» на общественном пассажирском транспорте и КИСУ ГППТ проводилось с использованием метода экспертных оценок, с оценками от 0 до 5, где 0 – это очень плохо, а 5 – очень хорошо.

Исследование реализации внедренных решений на общественном транспорте дало в целом по проекту средний балл взвешенных оценок 3.77, что говорит о достаточно хорошем уровне реализации. Однако на основании полученных низких оценок по отдельным составляющим проекта была выявлена необходимость доработки решений по:

- оборудованию wi-fi в автотранспорте;
- оборудованию wi-fi в трамвайном транспорте;
- установке модулей контроля топлива и давления в шинах в автотранспорте;
- развертыванию системы учёта пассажиропотока в трамвайном транспорте;
- установки USB-розеток в трамваях;
- установки блока интеграции бортовых систем трамваев;
- сбора диагностических данных для предиктивной диагностики в трамвайном транспорте.

Исследование реализации КИСУ ГППТ дало неутешительные результаты, что очевидно из полученных низких оценок, а сделать какие-либо выводы оказалось невозможно. На основании исследования стало ясно, что система не реализована и её дальнейшая разработка была отменена, а контракт с реализовавшим её подрядчиком разорван.

Средний-арифметический балл взвешенных оценок по исследованию реализации подсистем, связанных с транспортом по пилотному проекту «Безопасный интеллектуальный город» Кронштадт равен 2.79, что является показателем чуть ниже среднего, полученная оценка говорит о необходимости серьезных доработок данной системы.

Выводы. Очевидно, что правительство города предпринимает все возможные действия для создания элементов и поэтапной реализации концепции «умного транспорта», но из-за недостаточного опыта совершает ошибки, тем самым ухудшая качество услуг городского пассажирского транспорта. Решением способным комплексно улучшить ситуацию, является создание экспертных групп контролирующих разработку и внедрение проектов на каждом этапе.

Мальцев Д.С. (автор)

Подпись

Будрина Е.В. (научный руководитель)

Подпись