

Комов Валерий Энгельсович
канд. экон. наук, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Москва
e-mail: com.valeri@yandex.ru

Сибиряев Алексей Сергеевич
канд. полит. наук, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Москва
e-mail: gimu09@mail.ru

Komov Valerii
Candidate of Economic Sciences,
Financial University under Government
of the Russian Federation, Moscow
e-mail: com.valeri@yandex.ru

Sibiryayev Alexei
Candidate of Political Sciences, Financial
University under Government of the
Russian Federation, Moscow
e-mail: gimu09@mail.ru

ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКВЫ

Аннотация. Рассмотрены вопросы развития и регулирования транспортной инфраструктуры города Москвы с точки зрения применения опыта мировых мегаполисов. Приведены достоинства и недостатки городской транспортной системы города Москвы и обоснована необходимость ее совершенствования. Подчеркнута важность государственного регулирования в этой сфере. Исследован успешный зарубежный опыт мегаполисов Евросоюза, Японии, Новой Зеландии, Китая, Сингапура, США и других в контексте его применения в крупных городах России.

Ключевые слова: транспортный комплекс, регулирование транспортного комплекса, дорожная инфраструктура, муниципально-частное партнерство, транспортная национальная модель.

THE POSSIBILITY OF USING FOREIGN EXPERIENCE IN THE DEVELOPMENT OF THE MOSCOW TRANSPORT COMPLEX

Abstract. The issues of development and regulation of transport infrastructure of Moscow from the point of view of the experience of the world's megacities have been considered. The advantages and disadvantages of the city transport system of Moscow have been adduced, and the necessity of its improvement has been substantiated. The importance of state regulation in this sphere has been emphasized. Successful foreign experience of the European Union, Japan, New Zealand, China, Singapore, the USA and others megacities in the context of its application in large cities of Russia has been examined.

Keywords: transport complex, regulation of transport complex, road infrastructure, municipal-private partnership, transport national model.

Транспортный комплекс России – обширный сектор экономики, который обеспечивает потребности национальной экономики в перевозках различными видами транспорта. Бесперебойная и ритмичная работа транспорта влияет на эффективность производства и качество жизни населения страны.

Транспорт – государствообразующая отрасль, важнейший фактор целостности, безопасности страны [1]. Транспортный комплекс современного мегаполиса включает в себя внутригородской, междугородный и пригородный пассажирский, грузовой, специализированный транспорт, а также различные службы и подразделения, обеспечивающие его функционирование (транспортные парки или депо, гаражи, службы по содержанию трамвайных путей, контактной сети электротранспорта, вокзалы, автостоянки, заправочные станции, ремонтные и сервисные службы). Организация скоординированной работы этих частей транспортного комплекса требует эффективного управления не только со стороны городских органов власти, но и государства в целом.

Государственное регулирование необходимо в первую очередь для обеспечения безопасности общества (дорожное движение и экология). Также государство должно препятствовать развитию монополий в данной сфере. К причинам государственного вмешательства относят и высокие социальные затраты на транспорт, осуществление международного сотрудничества, обеспечение оборонобезопасности и другие причины.

В настоящее время население г. Москвы составляет 12,51 млн чел., а плотность населения – 4883,43 чел./ км², что превышает аналогичные показатели других мировых крупнейших мегаполисов. Плотность сети улично-дорожной в Москве оставляет около 4 км/км², то есть она практически в 2-4 раза ниже тех же самых показателей мировых крупнейших городов [9].



В г. Москва на общественном транспорте в год совершается более 5 млрд поездок, что в сутки составляет более 14 млн поездок. Из жилого района до места приложения труда среднее время поездки пассажира на общественном транспорте составляет около 67 минут, а 20 % жителей Москвы тратят в день более трех часов на поездку от дома на работу и обратно [9].

Рассматривая более детально проблемы транспортного комплекса Москвы, а также сравнивая его с мировыми мегаполисами, следует выделить следующие проблемы:

- развитие маршрутной сети и наземных видов общественного транспорта уступают темпам развития мегаполиса, в 1,5-2 раза превышают объем перевозок аналогичные показатели других крупнейших мегаполисов мира, а средняя наполняемость электропоезда метрополитена составляет около 5,2 чел./м²;
- слабая система хордовой связи между радиальными автомобильными дорогами; невозможность расширения улично-дорожной сети; отсутствие дублирующих различные направления радиальных магистральных автомобильных дорог; недостаточность их пропускной способности; несоответствие различных параметров автомобильных дорог планировочным параметрам на границе Московской области и Москвы;
- отсутствие различных транспортных развязок на разных уровнях пересечения улично-дорожной сети, в том числе с реками и железными дорогами, пониженный уровень технического состояния проезжей части и искусственных сооружений на значительно протяженном участке автомобильных дорог регионально-го и автомобильного значения;
- недостаточное взаимодействие перевозчиков, обслуживающих автобусные маршруты, неполная приспособленность городской транспортной инфраструктуры к нуждам маломобильных категорий населения, отсутствие достаточной координации в системе управления перевозками, которая использует современные средства позиционирования, недостаточная эффективность работы перевозчиков разных форм собственности по оказанию транспортных услуг пассажирам.

В г. Москва наблюдается значительный рост личного автопарка: если в 2000 г. в столице было чуть более 2,6 млн автомобилей, в 2010 г. – 4 млн, то в 2017 г. – 5,6 млн автомобилей. Число автомобилей от года к году стремительно растет. Каждый год в Москве регистрируется 350-400 тыс. единиц автотранспорта. Если не предпринимать никаких мер по улучшению ситуации в отношении транспортной системы – ожидается удвоение нагрузки по всем видам транспорта: возрастает время в пути на собственном личном транспорте на 25 % (до 75 минут), растет доля жителей, которые на путь от дома на работу и обратно тратят более трех часов (рост до 30 %) [5]. Строительством новых дорог невозможно решить все транспортные проблемы города.

Загруженность транспортной инфраструктуры в Москве выше, чем в сопоставимых городах. Так, интенсивность использования транспортной инфраструктуры в Сан-Паулу составляет 1,4 млн/км, в Лондоне – 0,7, в Париже – 1,0, а в Москве – 1,6. Одной из главных причин московских пробок является высокая интенсивность использования дорожной инфраструктуры личным транспортом [4].

Государственные и муниципальные органы власти в практике регулирования транспортного комплекса широко используют целевые комплексные программы. При этом следует отметить, что в Москве развитие транспортной инфраструктуры не являлось долгое время приоритетным направлением. Этим объясняется длительное отсутствие существенных инвестиций в развитие системы транспорта города. Для повышения качества и доступности транспорта для жителей Москвы намечены следующие пути решения транспортной проблемы города:

- строительство новых дорог;
- приоритет общественного транспорта (выделение специальных полос);
- ограничение строительства офисных зданий в центре города;
- введение парковочной полиции;
- ограничение въезда в город грузового транспорта;
- внедрение современных систем управления дорожным движением;
- развитие системы общественного транспорта (подземного и наземного);
- гаражное строительство всех видов;
- введение зон с ограниченным въездом и четкой организацией парковок;
- пропаганда «умного движения» – кодекса уважительного и ответственного поведения водителей на дорогах;
- строительство автомагистралей над участками железной дороги (по Курскому, Павелецкому и Рижскому направлениям, а также над открытым участком Филевской линии метро);

- строительство многоуровневых механизированных паркингов под дном Москвы-реки;
- создание «перехватывающих» парковок на подъезде к центру;
- введение платного въезда в центр города (как в Лондоне, где введение этой меры сократило интенсивность движения на 30 %) [3].

За последние годы Москва стала удобным и комфортным городом, в том числе и в транспортном отношении, во многом благодаря использованию зарубежного опыта мировых мегаполисов для решения транспортной проблемы. Мировые мегаполисы имеют большой опыт по решению проблемы загруженности дорожной сети.

Так, например, власти Токио пошли путем не только увеличения дорожной сети, но и опираясь на принцип децентрализации мегаполиса, создали множество городов-спутников вокруг Токио. В эти города-спутники были перенесены многие промышленные центры, что помогло в конечном счете разгрузить потоки транспорта в центре. Также власти Токио предприняли большие усилия по созданию более качественного, комфортабельного и доступного всем категориям населения общественного транспорта. В рамках данного проекта появилась развитая железнодорожная сеть с поездами «Синкансен». Токио пришлось преодолевать и специфические природные-географические условия, территориальные особенности страны. Именно поэтому широкое развитие получил железнодорожный транспорт, который связывает пригороды и даже некоторые японские острова [10].

Опыт Токио также является полезен для Москвы тем, что власти Токио связывают проблему транспорта с заботой об экологии. В Токио разработкой мер по устранения транспортных проблем занимается Министерство земли, транспорта, инфраструктуры и туризма. Власти Токио ставят перед собой цель на 50 % сократить выброс транспортных загрязнений к 2050 г. При постройке новых магистралей, уделяется большое внимание ландшафту – рядом сажаются деревья и возводятся целые ландшафтные шедевры.

Проблема заторов на дорогах также напрямую связана с регулированием плотности потока.

К одному из инструментов регулирования автомобильного потока относят, в частности, и систему налогообложения проезда по какой-либо дороге. Потенциальная экономическая эффективность данного решения уже подтверждена теоретическим анализом. Но при попытке его осуществления на практике возникают почти непреодолимые трудности политического и организационного характера. В данном контексте эффективная система налогообложения должна быть ориентирована на систему налогов, которая является тонко дифференцированной и пространственно-временной. Политика властей Сингапура на сегодня может считаться единственно успешным примером налогообложения транспортных поездок. За въезд в район центра города взимается определенная плата. Сделано исключение только для машин, перевозящих более четырех пассажиров.

Во многих странах наиболее приемлемым практическим инструментом регулирования автомобильного потока выступают перехватывающие парковки. При этом проводится пространственно-временная конкретизация этой политики. В кварталах с наибольшей степенью деловой активности для повышения скорости потоков транспорта места парковки выносят за предел транспортного пространства улиц, при этом создавая систему многоэтажных или подземных парковок. Также может стимулироваться объезд таких кварталов, резко сокращая места стоянок. Во многих городах мира вводится дифференцированная плата за парковку.

В Лондоне в 1970-е гг. запрещалось не только размещать стоянки возле новых зданий в центре города, но и ликвидировались многие платные стоянки в городском центре с тем, чтобы ежедневные поездки на работу стимулировать на автобусах и другом транспорте общего пользования, а не на собственном автомобиле [7].

Лондонская транспортная система переживала многочисленные транспортные реформы. Еще несколько лет назад транспортная ситуация города была критической – возрастающее количество мигрантов, перегруженное метро, дорожные заторы. Смягчить проблему транспортных пробок, удешевить проезд посредством введения единой карточки «Oyster card» и частично приостановить приватизацию общественного транспорта удалось мэру Ливингстону Кену при помощи принятия некоторых радикальных решений. Казна только в первый год проведения реформы пополнилась на 80 млн ф. ст. в результате сбора штрафов с нарушителей. Сразу же в центре города число машин сократилось почти на 40 %. Именно рост финансовой нагрузки на личный транспорт лондонцев послужил причиной отказа от него в пользу общественного. При этом с самого начала собранные средства от проездной оплаты и штрафов распределились на совершенствование организации транспортного движения и инфраструктуры города. С 2002 г. в городе в отношении метрополитена стала реализовываться модель муниципально-частного партнерства. Как и прежде, владельцем метрополитена являлся муниципалитет, а частные сервисные компании занимались его обслуживанием [8].

В Лондоне, помимо этого, была создана уникальная штрафная система. Все дорожно-транспортные нарушения были разделены на пять категорий в зависимости от степени тяжести. Максимальный штраф присваивался нарушениям первой группы и составлял 200 ф. ст. (например, штраф за управление автомобилем в нетрезвом виде), а минимальный, пятой – 5 ф. ст. За каждое нарушение, помимо этого давалось также определенное количество баллов. Причем суть их начисления заключалась в том, что при начислении максимальных баллов (а их предусматривалось 12) водитель лишался права управления автомобилем на шесть месяцев. Также предпринимались меры и по отношению к парковке транспортных средств. На улице была разрешена исключительно платная парковка – 4 ф. ст./час и только при том условии, что длительность парковки будет составлять не более 2 часов. Власти Лондона, до прихода на пост мэра Ливингстона, предпринимали многочисленные усилия по регулированию огромнейшего количества парковок, въезду грузового транспорта и т. д., но к должному результату по обеспечению комфортного проживания населения и обеспечения эффективной транспортной системы смогли привести только меры Ливингстона.

В Пекине широкое распространение получил опыт по регистрации машин: обычный житель Пекина не может купить машину, не получив предварительно свободный регистрационный номер. При этом во многих мегаполисах мира, учитывается еще и наличие парковочного места (помимо регистрационного номера), что также является довольно эффективной мерой снижения загруженности улично-дорожной сети [6].

Анализируя международный опыт можно выделить ряд интересных решений, применимых в настоящее время и в будущем периоде в Москве для оптимизации грузовых потоков:

- плата за пользование дорожной инфраструктурой (по времени суток, маршрутам, грузоподъемности и т. д.) – Швейцария, страны Евросоюза;
- льготы и преференции компаниям, обеспечивающим высокую загрузку транспортных средств и использующим реку – Копенгаген, Лондон;
- сети консолидационных центров, как для ввоза, так и для вывоза грузов – Лондон, Монако, Бристоль;
- специальные маршруты и места для разгрузки грузовиков, включая систему безопасных парковок – Нью-Йорк, Бостон, Барселона, Хельсинки, страны Евросоюза;
- ограничения на движение отдельных категорий транспорта по времени суток – Лондон, Бостон, Рим;
- использование новых технологий для отслеживания перемещения грузового транспорта – США, Евросоюз.

Общепризнанных национальных, работающих эффективно моделей транспортных систем пока еще нет. Но ближе всего к этой цели подошли Япония, Новая Зеландия, Швеция.

Транспортная национальная модель – операционный вариант транспортной национальной политики. В стране транспортную политику разработать нелегко, но создать модельный ее вариант еще сложнее. Разработка такой модели принуждает к пересмотру некоторых, на первый взгляд, опорных моментов политики страны в отношении транспортной системы. Транспортная политика, в первую очередь, должна отображать потребность всей страны в эффективных транспортных потоках.

В развитых странах в сфере транспортных услуг сегодня достаточно широко используется государственно-частное партнерство. Такая тенденция особенно характерна для развитых стран – Франции, Германии, США. Но модели государственно-частного партнерства все активнее реализуются и в развивающихся странах. Цель подобного партнерства – привлечение частных инвестиций на реконструкцию, строительство, модернизацию различных объектов транспортной инфраструктуры под контролем органов государственной власти [2].

Рассмотренные примеры позволяют сделать вывод, что развитые страны давно осознали значение существующих транспортных проблем и занимаются поиском и последующим претворением в жизнь различных способов их решения.

Опираясь на опыт зарубежья, необходимо и в России применять радикальные меры по решению транспортных проблем в крупных городах. В конечном счете, от состояния транспортной инфраструктуры зависит инвестиционная привлекательность, эффективная работа промышленности и экономическое положение регионов.

Наиболее успешными примерами реализации современных транспортных моделей являются многие страны Евросоюза и особенно Испания, Франция, Германия. Для дальнейших исследований представляется необходимым изучение опыта организации жизнедеятельности указанных стран. В последнее время для мегаполисов России наиболее интересными оказываются исследования азиатского опыта планирования транспортной

инфраструктуры. Вместе с тем, в результате проводимых в г. Москве мероприятий по повышению эффективности транспортной столичной системы, город постепенно становится законодателем мод в данной сфере.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ред. от 09.01.2018) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons> (дата обращения: 30.12.2018).
2. Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ (ред. от 29.07.2018) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons> (дата обращения: 30.12.2018).
3. Постановление Правительства Москвы от 30.03.1999 № 239 «О проекте закона города Москвы «О городском пассажирском транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/18503220/> (дата обращения: 30.12.2018).
4. Абышева, Ю. Ю. Проблемы формирования имиджа города: социально-управленческий аспект: Автореф. дис. ... к. с. н. Н. Новгород, 2015, 10 с.
5. Акимова, Т. В. Системы инвестирования пассажирского автомобильного транспорта России в современных условиях: Дис. ... канд. экон. наук. – М., 2013. 212 с.
6. Зарубежный опыт организации рынка перевозок пассажиров автомобильным транспортом // Межрегионавтотранс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mrtrans.ru/analitika/> (дата обращения: 28.12.2018).
7. Иностранный опыт организации транспортного обслуживания населения // Интернет-журнал «Скарабей плюс» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://scarplus.ru/иностранный-опыт-организации-трансп/> (дата обращения: 29.12.2018).
8. Ширяев, С. А. и др. Зарубежный опыт организации транспортного обслуживания населения и возможности его использования в России / С. А. Ширяев, О. С. Кодиленко, А. С. Кодиленко // Молодой ученый. – 2016. – № 7. – С. 218-221.
9. Портал Правительства Москвы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.mos.ru/> (дата обращения: 30.12.2018).
10. Satoru Sone. Future of High – Speed Railways // Japan Railway & Transport Review. – 2017. – I. 30, P. 4-8.

References

1. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii (red. 01.09.2018) [*Civil Code of the Russian Federation (edition 09.01.2018)*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (accessed 30.12.2018);
2. Federal'nyi zakon «O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v Rossiiskoi Federatsii i vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii» ot 13.07.2015 № 224-FZ (edition. 29.07.2018) [*Federal law dated July 13, 2015 (Ed. of 03.07.2016) № 224 «About public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and modification of separate legal acts of the Russian Federation»*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/ (accessed 30.12.2018).
3. Postanovlenie Pravitel'stva Moskvyy ot 30.03.1999 № 239 «O proekte zakona goroda Moskvyy «O gorodskom passazhirskom transporte» [*Resolution of the Government of Moscow of 03.30.1999 N 239 «On the draft law of the city of Moscow» On urban passenger transport*]. – Available at: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/18503220/> (accessed 30.12.2018).
4. Abyшева Yu. Yu. Problemy formirovaniya imidzha goroda: sotsial'no-upravlencheskii aspekt [*Problems of the formation of the image of the city: social and managerial aspect*] Avtoref. dis. ... k. s. n. No. Novgorod, 2015, 10 p.
5. Akimova T. V. Sistemy investirovaniya passazhirskogo avtomobil'nogo transporta Rossii v sovremennykh usloviyakh [*Investment systems of passenger road transport in Russia in modern conditions*] Dis. kand. ekon. nauk, Moscow, 2013, 212 p.
6. Zarubezhnyi opyt organizatsii rynka perevozk passazhirov avtomobil'nyim transportom. [*Foreign experience in the organization of the market for passenger transport by road*]. Mezhhregionavtotrans. Available at: <http://www.mrtrans.ru/analitika/> (accessed 28.12.2018).
7. Inostrannyi opyt organizatsii transportnogo obsluzhivaniya naseleniya [*Foreign experience in organizing public transport services*]. Internet-zhurnal «Skarabei plyus». Available at: <http://scarplus.ru/inostrannyi-opyt-organizatsii-transport/> (accessed 29.12.2018).
8. Shiryayev S. A., Kodilenko O. S., Kodilenko A. S. Zarubezhnyi opyt organizatsii transportnogo obsluzhivaniya naseleniya i vozmozhnosti ego ispol'zovaniya v Rossii [*Foreign experience in the organization of transport services for the population and the possibility of its use in Russia*]. Molodoi uchenyi, 2016, I. 7, pp. 218-221.
9. Portal Pravitel'stva Moskvyy [*Portal of the Moscow Government*]. Available at: <https://www.mos.ru/> (accessed 30.12.2018).
10. Satoru Sone. Future of High – Speed Railways. Japan Railway & Transport Review, 2017, I. 30, pp. 4-8.