

Анализ существующих транспортных систем в стратегии крупных городов

Васильев С.О.

*Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Россия
Автор-корреспондент: vasilievso@rambler.ru*

Аннотация: В статье исследована специфика функционирования в условиях больших городов системы нескольких видов транспорта, включающих транспортные средства, инфраструктуру, определенный порядок управления. Выявлены проблемы данной сферы, связанные с перемещением пассажиров и грузов. Намечены пути и указаны средства решения этих проблем.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, мобильность перевозок, коммунальный транспорт.

Для цитирования: Васильев С.О. Анализ существующих транспортных систем в стратегии крупных городов. Умная цифровая экономика. 2022. Т.2, №4, с. 66-70

Analysis of existing transport systems in the strategy of large cities

Vasiliev S.O.

*Ural State University of Economics, Yekaterinburg, Russia
Corresponding author: vasilievso@rambler.ru*

Abstract: The article explores the specifics of functioning in the conditions of large cities of a system of several modes of transport, including vehicles, infrastructure, a certain order of management. The problems of this sphere related to the movement of passengers and goods are identified. Ways and means of solving these problems are outlined.

Keywords: transport infrastructure, transport mobility, public transport.

For citation: Vasiliev S.O. Analysis of existing transport systems in the strategy of large cities. Smart digital economy. 2022. Vol.2, №4, pp. 66-70

Одним из основополагающих аспектов жизнедеятельности мегаполиса, обеспечивающих его производственные, торговые, социальные, образовательные и иные связи, является мобильность перевозок пассажиров и грузов, способствующая экономическому росту гигантского населенного пункта за счет совершенствования порядка функционирования рынков труда и сбыта [5, с. 8].

Существование большого города в условиях низкого качества общественного транспорта невозможно, это ведет к значительному оттоку из него людей и бизнеса. Поэтому развитие транспортной сети всегда в приоритете у властей, особенно больших городов, где проживает свыше 50 тысяч человек.

У городской транспортной сети три базовых задачи:

- 1) надежное и эффективное обеспечение перемещения граждан и товаров;
- 2) минимальные затраты бюджетных финансов и природных ресурсов;
- 3) наименьший вред окружающему миру.

Функционирует данная сфера на основе следующих принципов.



Рисунок 1. Уровни территориально-транспортного планирования

Являясь элементом механизма устойчивого развития города, она ориентируется прежде всего на потребителя, оказывая ему комплексные услуги мобильности. Предоставляя эту услугу, государство гарантирует, во – первых, безопасность поездок, во – вторых, определенное качество урбанизированной среды, не допуская, к примеру, загрязнения воздуха, обеспечивая определенный уровень шума.

Показатели качества транспортной системы и затрат на нее – это информация свободного доступа. Но на сегодняшний день она не систематизирована. Наиболее оптимальной представляется на сегодняшний день следующая структура сведений такого рода [3, с. 96]: а) качественный уровень поездки: скорость, комфорт, безопасность; б) воздействие транспортной инфраструктуры, предприятий и средств на степень удовлетворения их материальных, социальных, культурных потребностей; в) объемы средств, затрачиваемых на эксплуатацию и совершенствование системы, в первую очередь, на профилактику загрязнения окружающей среды и недопущение значительных потерь времени гражданами при

перемещении. Данные следует структурировать как в целом по городу, так и по его районам и улицам. Это позволит выявлять проблемы транспортного обслуживания и устранять их посредством внедрения в практику новых технологий.

Для достижения целей транспортной инфраструктуры все решения, касающиеся затрат на повышение ее качества, ориентируются на ожидаемый от вложений социально – экономический эффект.

В настоящее время, реализуя стандарты качества городской жизни и транспортной мобильности, власти городов создают автоматизированные информационные системы, предназначенные для выявления потребителей, сталкивающихся с нарушением этой стороны жизнедеятельности социума. Одним из путей решения данной проблемы выбрано управление системой городских и пригородных перевозок единым оператором [2, с. 1080]. Это дает возможность координировать посредством мер тарифной политики и градорегулирования движение общественного и индивидуального транспорта, обеспечивая на дорогах приоритет первого. Повышает уровень мобильности граждан, доступности городской среды и ее способности не наносить вреда окружающему миру за счет качественно разработанной маршрутной сети всех видов коммунального транспорта, а также единого расписания его движения.

Создание единой тарифной системы, включающей оплату проезда в коммунальных средствах передвижения, парковок, проезда по платным участкам улиц, позволяет создать и стабильно развивать в городском бюджете специальный фонд, пополняемый доходами от продажи билетов, средства которого можно использовать для поддержания транспортной системы.

Информирование единым оператором населения о таких аспектах транспортных услуг, как расписание и время движения коммунального транспортного средства, его скорость, стоимость проезда на нем, наличие альтернативных маршрутов позволяет свести к минимуму физические и временные затраты людей на перемещения по городу.

Координирование работы всех видов коммунального транспорта, доступность информации о ней – единственная в условиях мегаполиса возможность обеспечить надежную мобильность при минимуме финансовых затрат городского бюджета и населения.

Единого транспортного фонда, средства которого бы направлялись на содержание и совершенствование транспортной инфраструктуры, в наших городах, даже крупных, пока нет. Но ее необходимо создавать, используя в качестве источников плату пользователей платными участками улиц, парковочными местами на платных парковках, налоги на дизельное топливо и бензин для автомобилей, взимаемых с предпринимателей и организаций, выручку за продажу билетов на коммунальный транспорт [4, с. 210]. Также таким источником могут стать субсидии из бюджетов местного, регионального, федерального уровней, когда достигается предельно допустимая нагрузка на субъекты, пользующиеся транспортной системой, которую устанавливает соответствующее законодательство, или транспортные сети развиваются на условиях софинансирования.

Большие задачи стоят перед властями мегаполисов в связи с развитием системы принципов и размеров оплаты перевозок пассажиров и грузов. Необходимо сбалансировать посредством системы транспортных ставок на грузовые и пассажирские перевозки баланс



интересов отдельных граждан и всего общества. В целях стимулирования поездок на коммунальном транспорте снижать стоимость билетов за счет взимания средств за пользование платными парковками и платными участками городских улиц. Обеспечивать соблюдение федеральных, региональных норм, регулирующих предоставление льгот на пользование коммунальным транспортом. Создать такой тарифный режим, который позволит снижать нагрузки на коммунальный транспорт в часы "пик" и повышать в то время, когда люди практически не перемещаются по городу. Вменить в обязанности сотрудников специального подразделения полиции контроль платы за проезд и обеспечение безопасности передвижения на коммунальном транспорте.

Важно четко регламентировать взаимодействие перевозчиков, властей города и потребителей транспортных услуг. Предоставлять равный доступ к участию в конкурсе на выполнение перемещений пассажиров и грузов всем юридическим лицам или ИП, желающим принять на себя обязанность доставлять их из одного пункта в другой. Учитывать качество их работы, удовлетворенность пользователей соблюдением расписания и технических нормативов. Из опыта, накопленного в рассматриваемой сфере крупными городами, очевидно, что городской электротранспорт и метрополитен должны находиться в ведении одного субъекта, принявшего на себя обязанности по перевозке людей и являющегося городской собственностью, а управление ими и пригородными железными дорогами лучше передать единому оператору [1, с. 11]. Контролировать работу перевозчика и сертифицировать ее могут саморегулируемые структуры, опирающиеся на такие критерии, как стандарты качества, технические нормативы и сравнивающие соответствующие показатели функционирования транспортной инфраструктуры в ряде городов со схожими характеристиками.

В транспортной сфере современных мегаполисов проблем пока больше, чем значимых достижений. Однако их решение возможно при условии целенаправленного, продуманного и поступательного использования современных средств, методов и технологий организации функционирования транспортных средств, соответствующей инфраструктуры и системы управления.

Список литературы

1. Блинкин М. Я., Кулакова Т. В. и др. Императивы развития транспортных систем городов России. // М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2020. 45 стр.
2. Галушко М.В., Шарипова К.Р. Основные проблемы и перспективы развития инновационных технологий в транспортной отрасли России // Креативная экономика. – 2020. – Том 14. – № 6. – С. 1079-1090.
3. Жанказиев С. В. Разработка проектов интеллектуальных транспортных систем: учеб. пособие. М.: МАДИ, 2016. 104 с.
4. Комарова М.В., Лихвойнен А.В., Розов А.А., Солодкова Е.В., Степанова А.А. Влияние развитости транспортной системы на конкурентоспособность экономики мегаполисов // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2021. – № 4-2. – С. 205-212.

5. Крегель Д.А. Роль транспортной отрасли в инновационном развитии экономики /Д.А. Крегель // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. – 2018. № 1. С. 6-11

© Васильев С.О., 2022. Умная цифровая экономика. 2022. Т.2, №4.

