

*Ванькова Т.А. Городской транспорт, как неотъемлемая часть общего развития г. Москвы// Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №5 (май). – АРТ 454-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>*

**РУБРИКА: ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

**УДК 656.1/.5**

**Ванькова Татьяна Алексеевна**

студентка 2 курса, кафедра экономики и менеджмента

Научный руководитель: Старостенко В. К., к.э.н., профессор

Московский финансово-юридический университет (МФЮА),

г. Москва, Российская Федерация

e-mail: [starostenkovk@yandex.ru](mailto:starostenkovk@yandex.ru)

**ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ, КАК НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ  
ОБЩЕГО РАЗВИТИЯ Г. МОСКВЫ**

*Аннотация:* Москва — столица Российской Федерации, город федерального значения, административный центр Центрального федерального округа. Крупнейший по численности населения город России и Европы, центр Московской городской агломерации. Входит в десятку крупнейших городов мира [1]. Москва исторически испытывала особенные проблемы в сфере транспорта. Главная из них – высокая плотность населения и недостаточная обеспеченность улично-дорожной сетью. До 2010 г. городские власти не принимали достаточных мер для исправления сложившейся ситуации. В результате при поездке в центр в утренний час пик практически на всех видах транспорта существенно превышалась провозная способность, что привело к значительному снижению комфорта передвижения москвичей [2].

*Ключевые слова:* транспорт, качество, эффективность, развитие.

**Vankova Tatiana Alexeevna,**  
2nd year student, department of Economics and management  
Supervisor: V. Starostenko, PhD in Economic sciences, Professor  
Moscow University of Finance and law (MFUA),  
Moscow, Russian Federation

## **URBAN TRANSPORT AS an INTEGRAL PART of the OVERALL DEVELOPMENT of MOSCOW**

*Abstract:* Moscow is the capital of the Russian Federation, a city of Federal importance, the administrative center of the Central Federal district. The largest city in Russia and Europe, the center of the Moscow city agglomeration. It is one of the ten largest cities in the world. Moscow has historically experienced special problems in the field of transport. The main one is the high population density and insufficient provision of the road network. Until 2010, the city authorities did not take sufficient measures to correct the situation. As a result, when traveling to the center in the morning rush hour on almost all modes of transport significantly exceeded the carrying capacity, which led to a significant decrease in the comfort of movement of Muscovites.

*Key words:* transport, quality, efficiency, development.

В 2011 г. Правительством Москвы разработана и утверждена транспортная стратегия. Ее цель – обеспечивать комфортные условия для жизнедеятельности москвичей, развивать надежную, устойчивую, безопасную, привлекательную и удобную для всех групп населения

транспортную систему. Стратегия затрагивает развитие всех направлений транспортной отрасли Москвы.

Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года» утверждена постановлением Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «О государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» [3] и актуализирована постановлением Правительства Москвы от 16.06.2014 г. № 334-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 года №408-ПП» [4].

Правительством Москвы в рамках реализации программы «Развитие транспортной системы города Москвы» были поставлены следующие задачи:

- повышение скорости и безопасности передвижения на личном транспорте;
- повышение доступности, предсказуемости работы и качества обслуживания на общественном транспорте;
- создание удобных билетных и тарифных решений;
- улучшение взаимодействия с жителями города Москвы;
- создание комфорта для жителей г. Москвы.

Активное развитие региональной транспортной инфраструктуры стимулирует генезис и внедрение инновационных технологий в транспортно-логистический процесс [5].

Россия имеет шанс существенно повысить транспортную доступность территорий страны, удовлетворенность населения и бизнеса работой транспортной системы за 10 лет — с 2020 по 2030 гг. Уже в период с 2030 по 2035 гг. возможно сокращение расходов на транспорт

в процентах к ВВП при стабилизации абсолютных значений бюджетных расходов.

Увеличение расходов на транспорт носит срочный характер. После цикла обновления инфраструктуры вес этой статьи затрат может быть сокращен, что высвободит дополнительные средства для развития социальной сферы, в которой «операционные» затраты доминируют над капитальными [6].

Становится очевидным, что для выполнения стратегических задач развития России необходимо существенно повысить приоритетность транспортной системы, с точки зрения финансирования. Стратегия 2018–2024 постулирует необходимость резкого роста бюджетных инвестиций в транспорт с 2,2% в 2018 г. до 3% к ВВП в 2024 г. в рамках общего бюджетного маневра. Одна из характерных особенностей — это затраты на стратегические направления развития транспорта, особенно, на развитие опорного каркаса и городского общественного транспорта, — это масштабные косвенные эффекты, обеспечивающие прирост бюджетных доходов, превышающий объем необходимых бюджетных затрат. Благодаря им наращивание расходов на транспорт не окажет негативного влияния на устойчивость бюджетной системы, поскольку не будет сопровождаться неконтролируемым ростом государственного долга. Ключевой риск «инфраструктурного бума» для макроэкономической стабильности связан с возможным ростом инфляции, определяемым колоссальными масштабами заказов строительному сектору, промышленности и профильным услугам. Рост бюджетных расходов на транспорт позволит привлечь дополнительные внебюджетные инвестиции в инфраструктуру, однако для этого необходимо формирование и скорейший запуск новых финансовых

инструментов. Современные подходы к управлению перевозками, подвижным составом и транспортной инфраструктурой настоятельно требуют поиска адекватных способов правового регулирования отношений участников транспортного процесса [7].

Переход к клиент ориентированной модели развития транспорта предполагает, что система транспортных платежей пользователей построена на «контрактных» принципах: социально и экономически приемлемый уровень платежей «в обмен» на определенные параметры качества услуг транспортной инфраструктуры. В основе контрактного принципа должна лежать гибкая система стандартов транспортной доступности территорий и стандартов качества оказания транспортных услуг.

Без обязательств государства по повышению качества транспортных услуг любые повышения платежей нецелесообразны. На каждый «дополнительный рубль», полученный от пользователей, должен быть сформулирован конкретный план мероприятий по повышению качества услуг инфраструктуры и достижению целевых показателей удовлетворенности. Кроме того, изменение системы платы за проезд должно позволять людям с низкими доходами пользоваться вновь создаваемой качественной транспортной инфраструктурой и новым подвижным составом.

На сегодняшний день мы можем наблюдать достаточно четкую картину, в которой городской транспорт представляется в виде региональной (муниципальной) услуги с гарантией нормативов качества каждому жителю (пешеходная доступность остановок от каждого здания, предельное наполнение по сети и т.п., которые не могут быть гарантированы никаким отдельным перевозчиком). Каждый житель

выделяет для себя существенную и значимую необходимость использования городского транспорта даже при наличии собственного средства передвижения. Четкое понимание потребностей людей, их внутреннее представление о комфорте средств передвижения, а также ответственность перед обществом, ведет государство к достижениям поставленных задач в части развития и усовершенствования транспорта и всей транспортной инфраструктуры в целом. Уже на сегодняшний день мы видим, как москвичи оценили новый и удобный вид транспорта МЦК, по которому каждый день ездят более 400 тыс. чел., а за год им воспользовались около 100 млн. пассажиров.

МЦК интегрировано с метро и фактически стало его 14-й линией. У них единая система тарифов, билетное меню, навигация и сервисы. Со станций кольца можно пересесть не только на подземку, но и на пригородные электрички. За год работы МЦК сильно разгрузило линии метро и центральные вокзалы столицы.

Москва получила еще одно подземное кольцо. Третий пересадочный контур (ТПК). На нем функционируют пять станций — «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевское», «ЦСКА» и «Петровский парк».

Этот участок сокращает время в пути для жителей районов Хорошевский, Аэропорт, Тимирязевский, Савеловский и Пресненский. А еще новыми станциями будет удобно пользоваться сотрудникам и гостям делового центра «Москва-Сити», посетителям стадиона «Динамо» и Петровского парка.

Замкнуть кольцо планируют в 2021–2022 гг. Всего на нем откроется 31 станция. Здесь сделают 21 пересадку на другие ветки метро и МЦК. С открытием Третьего пересадочного контура пассажирам

больше не придется ехать в центр, чтобы пересесть на соседнюю ветку или другой вид транспорта. Эксперты подсчитали, что в среднем на каждой поездке можно будет экономить от 20 мин. до получаса. По предварительным расчетам, новым кольцом каждый день будут пользоваться около 1 млн. чел.

Следующим большим шагом на пути развития и интеграции рельсового транспорта станет новый мегапроект — Московские центральные диаметры (МЦД). Они свяжут столицу с областью и сократят время в пути.

Каждый из диаметров будет работать по принципу, схожему с МЦК, — на существующей железнодорожной инфраструктуре будет организован совершенно новый пассажирский сервис. Здесь будут курсировать новые современные поезда. Они будут ходить с шестиминутными интервалами. На МЦД сделают удобные пересадки на другие виды транспорта, введут единую билетную систему, навигацию. Уровень сервиса здесь будет такой же, как в метро и на МЦК. В рамках первого этапа улучшится транспортное обслуживание 2,3 млн. чел. МЦД свяжет районы Лианозово, Дегунино, Бескудниковский, Тимирязевский, Бутырский, Сколково, Кунцево, Фили-Давыдково, Щербинка, Южное Бутово, Южное Чертаново, Люблино, Бирюлево Западное, а также подмосковные города Лобню, Долгопрудный, Одинцово, Красногорск, Подольск, Нахабино.

Уже сейчас государственная политика в сфере инфраструктурного финансирования разворачивается в сторону инструментов, направленных напрямую на ускорение и усовершенствование процессов, которые смогут обеспечить контролирование денежных потоков, поступающих в результате использования всех видов транспорта населением и, в свою

очередь, смогут удовлетворить потребностям, которые требуют удовлетворения, с точки зрения общества в целом. Примером являются концептуальные направления развития, которые содержатся в Плане мероприятий (дорожной карте) по развитию инструментария государственно-частного партнерства, утвержденном Правительством РФ 05.03.2018 г.

Органом контроля качества обслуживания столичных пассажиров будет выступать Департамент транспорта Москвы. Он же будет планировать развитие транспортной системы города.

Совершенно очевидным становится понимание необходимости развития транспортной системы в целом. Целенаправленное осуществление Стратегии развития 2018-24 в части реализации государственных программ, позволяет не только улучшить жизнь людей, предоставив им комфортные и удобные условия и варианты передвижения на всех видах транспорта, но и внести существенный вклад в экономический рост и развитие человеческого капитала.

#### **Список использованной литературы:**

1. <http://ru.spinform.ru/capital.html>
2. Интегрированная транспортная система. Под научным руководством Чистякова П. – М.: Центр стратегических разработок, 2018.
3. Постановление Правительства Москвы от 26.11.2013 N 755-ПП "Об увеличении в 2013 году объема финансирования Государственной программы города Москвы "Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг."
4. Постановление Правительства Москвы от 17.04.2018 N 334-ПП "О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 9 октября 2012 г. N 544-ПП".
5. Терентьева К.Л. Развитие финансовых механизмов управления региональной транспортной системой // Издательство Казанского университета, 2016- 194 с.
6. Интегрированная транспортная система. Под научным руководством Чистякова П. – М.: Центр стратегических разработок, 2018.



7. Ананьева А.А. Роль операторских услуг по управлению перевозками и ответственности за их ненадлежащее выполнение как условие развития смешанного пассажирского сообщения // Актуальные проблемы российского права. – 2018. - N 11.

*Дата поступления в редакцию: 25.05.2019 г.*

*Опубликовано: 31.05.2019 г.*

*© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник»,  
электронный журнал, 2019*

*© Ванькова Т.А., 2019*