

Экономические основы развития транспортной инфраструктуры как элемента городской агломерации

Г. Л. Илюхина

аспирант

Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия

kg19261421698@yandex.ru

Аннотация: Ведущие эксперты отмечают, что за последние десять лет благодаря переходу экономики Российской Федерации в фазу стабильного роста стала выявляться проблема гармонизации национального регулирования. Помочь решить эту непростую задачу может помочь опыт самых развитых западных государств в этой сфере.

Для лучшего использования уже имеющегося опыта необходимо тщательно проанализировать мировые тенденции, самые эффективные подходы и методы, которые применяют зарубежные страны в области регулирования логистической и транспортной сферы, а также возможности их применения в России, почему государство должно регулировать деятельность субъектов логистического и транспортного рынка.

Ключевые слова: транспорт, городская инфраструктура, транспортная система, государственное регулирование, агломерация.

Economic foundations for the development of transport infrastructure as an element of the urban agglomeration

G. L. Ilyukhina

Postgraduate student

Russian University of Transport (MIIT), Moscow Russia

kg19261421698@yandex.ru

Abstract: Leading experts note that over the past ten years, thanks to the transition of the Russian economy to a phase of stable growth, the problem of harmonization of national regulation has begun to emerge. The experience of the most developed Western states in this area can help solve this difficult task.

For the best use of existing experience, it is necessary to carefully analyze global trends, the most effective approaches and methods that foreign countries use in the field of logistics and transport regulation, as well as the possibility of their application in Russia, why the state should regulate the activities of logistics and transport market entities.

Keywords: transport, urban infrastructure, transport system, state regulation, agglomeration.

Для развития транспортного и логистического рынка нужно каждый год искать все новые пути ускорения. Один из таких путей — формирование транспортной системы на макроуровне. Для этого обязательно следует регулировать деятельность субъектов транспортного и логистического рынка Российской Федерации.

В первую очередь государственное регулирование необходимо потому, что цели частного бизнеса и страны в целом существенно отличаются друг от друга. Основная задача частного бизнеса — получение дохода. А это обстоятельство часто противоречит долгосрочным стратегическим программам, в том числе, и в логистической отрасли.

Яркий пример такой программы — освоение космоса. Частные инвесторы просто не видят экономической составляющей в таких долгосрочных проектах.

Поэтому именно государство обязано задавать вектор для будущего развития транспортной и логистической сферы. Только национальное регулирование может сделать этот нужный процесс системным и управляемым для дальнейшего развития транспортной области России.

Чтобы развитие было более планомерным, необходимо учитывать все варианты реализации технологий.

Хорошим современным способом, который позволяет отлично синхронизировать интересы частного капитала и государства в целом, является форсайт. Форсайт — это экспертный метод

синхронизации интересов частного капитала и национальной экономики. Он позволяет найти самые действенные инструменты коммуникации бизнеса и государства, а также самые важные научные направления стратегического развития страны.

Когда мировая экономика относительно стабильна, то обычно в транспортной и логистической области преобладает ориентация на аутсорсинг и специализацию, сложные цепочки поставок и сетевые бизнес-модели. Исходя из этого обстоятельства, национальной экономике нужно управлять всем этим финансовым процессом, а также следует вычленять осознанные ориентиры и сигналы хозяйственной отрасли.

Для того чтобы государственное управление было максимально эффективным, хозяйствующий аппарат должен иметь определенный набор экономических инструментов, который можно было бы применить в любой момент времени. Например, в самых развитых западных государствах во времена кризисов было установлено, что наиболее правильно из транспортных компаний образовывать холдинги и корпорации.

Роль российских городских агломераций в будущем развитии транспортной сферы Российской Федерации

Развитие городских агломераций не только в России, но и во всех самых развитых странах мира объясняется тем обстоятельством, что они создают экономическую выгоду. Основные производительные силы, социальная инфраструктура концентрируются на какой-то одной небольшой территории, что дает населению и народному хозяйству социальные преимущества.

При любой городской агломерации самую важную роль играет развитие транспортной области, независимо от размера города. Даже жители самых больших городов Российской Федерации (Москва, Санкт-Петербург) вынуждены проводить в транспорте в среднем от двух до четырех часов в день. Поэтому при агломерации так важно обеспечить население транспортными перевозками в полном объеме.

По мере роста городских агломераций в России и повышения уровня благосостояния граждан, особенно начиная с нулевых годов двадцать первого века, все больше людей стали выбирать автомобильный транспорт в силу его комфортности. Это обстоятельство привело к повышенной перегруженности автомобильных дорог.

Поэтому правительством РФ было принято решение не только о строительстве новых дорог и автобанов, но и о дополнительном субсидировании железнодорожного транспорта для того, чтобы максимально «разгрузить» национальные автострады. Для этого за последние 10 лет было построено много комфортных железнодорожных составов и отремонтировано рельсов.

Городские агломерации («ГА» — здесь и далее) сами по себе являются аккумулялирующими ядрами функций управления процессов экономического развития как Российской Федерации в целом, так и отдельных ее регионов. А транспортная сфера — главный локомотив развития ГА.

Например, основным фактором для развития городской агломерации, которая расположена на Владивостоке, помимо бурного развития местной логистической сферы стал процесс интеграции РФ и государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

В экономическом развитии крупнейших десяти российских городских агломераций (Москва, Санкт-Петербург и т.д.), помимо развития транспортной области можно выделить переход к инновационному типу их развития. Данное обстоятельство можно проследить в развитии таких секторов экономического развития, как интеллектуальные услуги, различные высокотехнологичные производства и сервисные услуги.

Какими способами можно добиться повышения качества транспортного обслуживания в условиях городских агломераций

Особую роль в повышении качества транспортного обслуживания в условиях городских агломераций сыграло правительство России. Оно с 2014 года стало разрабатывать документ под названием «Стратегия пространственного развития городских агломераций Российской Федерации». Действие этого положения распространяется вплоть до 2025 года включительно.

В этот список ГА вошло более 20 самых крупных городов РФ. В «Стратегию пространственного развития городских агломераций Российской Федерации» вошло более 100 проектов. Их все можно условно подразделить на три основных вида:

- Электросетевые проекты.
- Автомобильные.
- Железнодорожные.

Самый главный экономический эффект произошел, безусловно, от железнодорожных проектов.

Поэтому рассмотрим основные железнодорожные экономические эффекты, которые принесли действия правительства Российской Федерации, начиная с 2014 года:

- Увеличение комфортабельности пассажирских перевозок.
- Значительное уменьшение экологического ущерба.
- Увеличение безопасности железнодорожных перевозок.
- Значительное повышение интеграции в мировую экономику из-за бурного развития транзитных железнодорожных перевозок.
- Большой рост инновационного и инвестиционного спроса со стороны железной дороги.
- Уменьшение логистических потерь (издержек на базе модели общего равновесия).
- Увеличение инвестиционных средств.
- Значительное повышение межрегиональной торговли.
- Увеличение связности ГА (бурный рост производительности и вливание инвестиций в железнодорожный транспорт, рост средней заработной платы работников, работающих на железной дороге).

За последние несколько лет было создано множество мультимодальных хабов. Они были сделаны при помощи подвоза пассажирского железнодорожного полотна к аэропортам.

Благодаря бурному развитию железнодорожного транспорта с 2014 года и по настоящее время была значительно разгружена международная российская автодорожная сеть дорог.

С 2014 года произошла оптимизация география пассажирских и грузовых перевозок. При этом учитывалась конкурентоспособность различных типов транспорта.

Были выделены специальные железнодорожные линии для особо тяжеловесных поездов, перевозящих грузы.

Произошло значительное увеличение загрузки линий при помощи «хабовых» схем подвоза пассажиров к нужным им станциям.

С 2014 года произошла оптимизация на всех уровнях загрузки железнодорожной инфраструктуры. Значительное уменьшение потребности в инвестиционных денежных средствах для расшивки узких мест на грузовых линиях при помощи появления в России ВСМ и скоростных линий. Уменьшение удельных затрат на железнодорожные перевозки. Появились дополнительные доходы от значительного прироста перевозок.

Поддерживать логистическую и транспортную сферу из федерального бюджета необходимо по следующим причинам:

- дополнительное стимулирование мобильности граждан, особенно трудоспособного населения страны, помогает увеличению рынка сбыта и трудовых ресурсов, а также способствует экономическому росту городских агломераций;
- надежная система транспортных перевозок — залог стабильной работы всех градообразующих предприятий;
- хорошая мобильность граждан, в особенности трудовых ресурсов — крепкий фундамент социальной и экономической жизни городских агломераций;
- логистика и транспорт — это важнейший элемент в экономическом и социальном развитии не только РФ, но и всех остальных государств.
- на сегодняшний день в России находится большое количество транспортных путей.

Одних только автомобильных дорог — более 1,7 миллиона километров. Без вливаний инвестиционных денежных средств из федерального бюджета поддерживать их в рабочем состоянии

фактически невозможно. В текущей модели управления пассажирским транспортом в условиях городских агломераций для увеличения работы эффективности можно сделать следующие шаги:

- Начать больше поддерживать собственные логистические области, которые тесно связаны с городскими агломерациями.
- После поддержки собственных логистических областей уже через них начинать дополнительно осуществлять государственную помощь в поддерживающих и родственных сферах. Пример: самолетостроение и воздушный транспорт.

При помощи национальной поддержки осуществлять финансирование, которое будет непосредственно направлено на развитие и функционирование логистической сферы. Особенно данный момент важен при реализации транспортных программ, связанных с социально значимыми и капиталоемкими проектами.

Правительством Российской Федерации нужно в кратчайшие сроки провести максимальную децентрализацию государственного аппарата управления.

Это следует сделать для того, чтобы в последующем передать регионам более широкий круг полномочий, которые связаны с развитием логистической отрасли. Это обстоятельство неизбежно повлечет за собой проблемы, которые будут связаны с необходимостью создания уровня распределения сфер ответственности, региональных административных структур, а также с отработкой механизмов реализации национальной логистической политики на местах.

Основные характеристики эффективного управления пассажирских транспортом в условиях городских агломераций

Рассмотрим основные характеристики эффективного управления транспортом в условиях ГА:

- подготовка в надлежащее нормативное состояние инфраструктуры городского наземного электрического транспорта, а также его последующее развитие и обновление морально и физически устаревшего парка;
- организация на автомобильных дорогах отдельных полос движения для общественного транспорта;
- комфортный и современный транспорт.

В настоящее время для того, чтобы выполнить этот пункт в Российской Федерации, следует обновить парк минимум на половину от всех существующих транспортных единиц. При его обновлении должны соблюдаться следующие правила: транспорт должен быть экологически чистым (упор делается на автобусы, которые работают на дизеле при стандарте не ниже «евро-5», также транспорт должен иметь повышенный уровень безопасности).

Российские аналитики в области логистики считают, что в пределах ГА нужно создавать самые современные производственные транспортные территории, которые будут базироваться на уже имеющейся документации территориального планирования с последующей модернизацией их применения, а также с консервацией общей зоны производственных площадок.

Для сегодняшнего дня при формировании пассажирских транспортных систем городских агломераций России характерна цикличность территориально-пространственного развития.

То есть происходит процесс чередования с некоторой периодичностью спадов и подъемов градостроительной активности на территории ГА Российской Федерации. При подъеме обычно наблюдается увеличение жилищного фонда на исследуемой ГА.

Единая инвестиционная среда развития ГА

Обеспечение конкурентоспособности экономическо-социальных систем и стабильного финансового роста городских агломераций определяется в зависимости от их инвестиционной привлекательности. Увеличение инвестиционной привлекательности городских агломераций обычно происходит за счет увеличения инвестиционного имиджа ГА, а также при модернизации инженерной инфраструктуры.

Появление на территории РФ городских агломераций помогает впоследствии более эффективно применять накопленный финансовый потенциал территорий ГА. Чтобы достичь этой цели, следует периодически актуализировать перечень самых перспективных инвестиционных проектов, особенно по появлению логистическо-инженерной инфраструктуры в муниципальных об-

разованиях в составе ГА и создавать дорожные карты для совместной реализации самых важных на сегодняшний день инвестиционных проектов.

Управление ГА происходит при помощи правительства субъекта РФ. Для ГА Российской Федерации остается не до конца решенной проблема их легитимности как цельного городского формирования. В рамках законодательства России официальный статус ГА получили только на уровне Стратегии пространственного развития РФ. В рамках же субъектов Федерации их государственными чиновниками создавались правовые и нормативные акты, которые призваны были искать выходы для управления ГА как цельным юридическим образованием.

Сегодня проблема усугубляется тем обстоятельством, что обычно в состав ГА входят расположенные рядом городские образования различных видов. Главы отделов городских образований, которые представляют собой города-ядра ГА, мотивированы прежде всего на лидерство в согласованном развитии всех городских образований, входящих в состав ГА. Позже могут появляться амбиции глав отделов городских образований, которые не являются городами-ядрами ГА. Так как пропорциональное совместное развитие городских образований, создающих ГА, содержит в себе определенное ограничение функций, которые кооперируются для ведения единого хозяйства администраций городских образований, обычно происходит рассогласованность действий.

Для формирования пассажирских транспортных систем городских агломераций Российской Федерации обычно характерно обеспечение соединения зон ГА при помощи единой интермодальной системы муниципального пассажирского транспорта.

Главной целью создания этой системы является формирование условий для увеличения и укрепления качества и надежности связей в зонах ГА, которые впоследствии используются для повышения пространственной мобильности граждан Российской Федерации. Модернизация логистического каркаса возможна только в том случае, когда происходит уменьшение перепробега транспортных средств и перегрузки сети различным транспортом.

Постепенное улучшение логистической связности центров финансового роста будет способствовать активизации процесса вовлечения зон в последующий экономический рост. Включение в территорию логистической доступности крупнейших ГА муниципалитетов и городских формирований с численностью населения до 6 миллионов граждан станет в ближайшем будущем одним из основных итогов развития логистической инфраструктуры Российской Федерации.

Внедрение впоследствии современной системы управления ГА как цельным муниципальным урбанистическим образованием даст возможность решить данные поставленные задачи перед правительством РФ. Но в 2022 году имеется один немаловажный фактор: в федеральном российском законодательстве понятие ГА не существует как таковое, хотя оно активно применяется на практике и в различных научных исследованиях, трудах.

Существующие на сегодняшний день современные тенденции в развитии городских агломераций Российской Федерации показывают возможность создания новых точек роста, комплексного развития логистической инфраструктуры, финансовой связанности территории. Это обстоятельство впоследствии даст возможность создать общую систему логистического, экологического, природного и социально-экономического каркаса.

Для городских агломераций характерна цикличность. Постепенное и последовательное внедрение специальной системы управления ГА России, а также создание единой инвестиционной среды даст в будущем возможность обеспечить финансовую целесообразность применения накопленного экономического потенциала зон ГА как цельного муниципального урбанистического формирования.

Список литературы

1. Ахметов Л.А., Балабанов В.С., Балабанова А.В., Датченко И.В. Закономерности регионального развития: условия и факторы экономического роста. Монография. Москва, 2021. Сер. Библиотека научных школ НАНО ВО «ИМЦ».
2. Балабанова А.В., Журавлев Г.Т. Социальные аспекты экономического роста. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2017. Т. 16. № 1. С. 48–63.
3. Базовкина А.А., Горбунова О.С. Городской транспорт: общественный или частный? Аллея науки. 2019. Т. 1. № 1 (28). С. 806–810.

4. Бегичев М.М., Власов А.В., Паньшин А.И. Предективная логистика и ее роль в управлении цепями поставок. Путеводитель предпринимателя. 2022. Т. 15. № 1. С. 67–72.
5. Бубнова Г.В., Борейко А.Е. Актуальные задачи совершенствования регуляторной базы цифровой трансформации транспорта. В сборнике: Транспортное планирование и моделирование. Сборник трудов V Международной научно-практической онлайн-конференции. Москва, 2020. С. 14–17.
6. Бубнова Г.В., Покусаев О.Н., Акимов А.В. Развитие методологии создания маршрутной системы пассажирского транспорта в городской агломерации. Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 102–105.
7. Ефимова О.В., Григоренко Е.Р.К. вопросу об эффективности цифровизации транспортных систем. Экономика железных дорог. 2022. № 4. С. 31–37.
8. Илюхина Г.Л. Теоретико-методологические основы анализа проблем экономики транспорта. Путеводитель предпринимателя. 2022. Т. 15. № 3. С. 53–58.
9. Межох З.П., Гасоян А.В. Актуальные проблемы развития транспортного комплекса России и его влияние на экономическую безопасность страны. В сборнике: Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. Труды VI Международной научно-практической конференции. Москва, 2021. С. 131–133.
10. Письменная А.Б. Повышение эффективности организационной структуры железнодорожных компаний в условиях растущей конкуренции. В сборнике: Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. Труды V Международной научно-практической конференции. Москва, 2020. С. 153–156.
11. Рудакова Е.Н., Паньшин А.И., Власов А.В. Цифровизация как одна из тенденций развития транспорта и логистики в современных условиях. Путеводитель предпринимателя. 2021. Т. 14. № 1. С. 51–61.
12. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Экономическое влияние качества на изменение объема грузовых перевозок на рынке железнодорожного транспорта. Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 41–43.
13. Шумилин В.П. Умный городской транспорт как один из элементов проекта «умный город». Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 456–462.

References

1. Ahmetov L.A., Balabanov V.S., Balabanova A.V., Datchenko I.V. Zakonomernosti regional'nogo razvitiya: usloviya i faktory ekonomicheskogo rosta. Monografiya. Moskva, 2021. Ser. Biblioteka nauchnyh shkol NANO VO «IMC».
2. Balabanova A.V., Zhuravlev G.T. Social aspects of economic growth. Scientific notes of the Russian Academy of Entrepreneurship. 2017. Т. 16. № 1. S. 48–63.
3. Bazovkina A.A., Gorbunova O.S. Gorodskoj transport: obshchestvennyj ili chastnyj? Alleya nauki. 2019. Т. 1. № 1 (28). S. 806–810.
4. Begichev MM, Vlasov AV, Panshin A.I. Predictive logistics and its role in supply chain management. Entrepreneur Guide 2022. Т. 15. № 1. S. 67–72.
5. Bubnova G.V., Borejko A.E. Aktual'nye zadachi sovershenstvovaniya regulyatornoj bazy cifrovoj transformacii transporta. V sbornike: Transportnoe planirovanie i modelirovanie. Sbornik trudov V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy onlajn-konferencii. Moskva, 2020. S. 14–17.
6. Bubnova G.V., Pokusaev O.N., Akimov A.V. Razvitie metodologii sozdaniya marshrutnoj sistemy passazhirskogo transporta v gorodskoj aglomeracii. Transportnoe delo Rossii. 2022. № 2. S. 102–105.
7. Efimova O.V., Grigorenko E.R.K. Voprosu ob effektivnosti cifrovizacii transportnyh sistem. Ekonomika zheleznih dorog. 2022. № 4. S. 31–37.
8. Ilyuhina G.L. Teoretiko-metodologicheskie osnovy analiza problem ekonomiki transporta. Putevoditel' predprinimatel'ya. 2022. Т. 15. № 3. S. 53–58.
9. Mezhoh Z.P., Gasoyan A.V. Aktual'nye problemy razvitiya transportnogo kompleksa rossii i ego vliyanie na ekonomicheskuyu bezopasnost' strany. V sbornike: Vklad transporta v nacional'nuyu ekonomicheskuyu bezopasnost'. Trudy VI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Moskva, 2021. S. 131–133.
10. Pis'mennaya A.B. Povyshenie effektivnosti organizacionnoj struktury zheleznodorozhnyh kompanij v usloviyah rastushchej konkurencii. V sbornike: Vklad transporta v nacional'nuyu ekonomicheskuyu bezopasnost'. Trudy V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Moskva, 2020. S. 153–156.
11. Rudakova E.N., Pan'shin A.I., Vlasov A.V. Cifrovizaciya kak odna iz tendencij razvitiya transporta i logistiki v sovremennyh usloviyah. Putevoditel' predprinimatel'ya. 2021. Т. 14. № 1. S. 51–61.
12. Sokolov YU.I., Lavrov I.M. Ekonomicheskoe vliyanie kachestva na izmenenie ob'ema gruzovyh perevozok na rynke zheleznodorozhnogo transporta. Transportnoe delo Rossii. 2022. № 2. S. 41–43.
13. SHumilin V.P. Umnyj gorodskoj transport kak odin iz elementov proekta «umnyj gorod». Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya. 2020. № 1 (3). S. 456–462.