

УДК 332.133.2

DOI: 10.52531/1682-1696-2023-23-4-54-59

Научная статья

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ УРБАНИЗИРОВАННОГО РЕГИОНА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

**А.И. Кабалинский,
А.С. Громова**
ФИНАНСОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Статья посвящена вопросам развития транспортной инфраструктуры в регионах с преобладанием городской застройки и её влиянию на социально-экономическое положение данных территорий. Исследованы проблемы зависимости внутренней связанности урбанизированных пространств и состояния соответствующих экономических комплексов на фоне масштабных изменений на мировой арене и потребности в расширении ёмкости внутреннего рынка.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, городская застройка, агломерации, экономика регионов, развитие

ВВЕДЕНИЕ

Города играют всё большую роль в мировом хозяйстве. Данная тенденция в настоящее время характерна не только для территорий, традиционно относимых к развитым регионам. Крупнейшие агломерации выступают в качестве локомотивов национальных экономик по всему миру. В Российской Федерации несколько крупных городов уже активно способствуют развитию вовлечённых в их орбиту территорий, а в перспективе их значение с высокой долей вероятности существенно вырастет. Транспортные хабы, формируемые на базе городских агломераций, выступают в качестве объединительных центров всей территории страны в экономическом, демографическом и культурном аспектах. При этом состояние транспортных коммуникаций внутри самих мегаполисов может или усиливать или ослаблять лидирующую роль крупных городских населённых мест. Проблемы взаимной зависимости развития транспортной инфраструктуры и процессов в экономике в целом традиционно находятся в сфере интересов научной общественности. В этом контексте можно упомянуть публикации

Original article

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A DRIVER OF URBANIZED REGION DEVELOPMENT IN MODERN CONDITIONS

A.I. KABALINSKY, A.S. GROMOVA
FINANCIAL UNIVERSITY UNDER THE
GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

The article is devoted to the development of transport infrastructure in regions with a predominance of urban development and its impact on the socio-economic situation of these territories. The problems of dependence of the internal connectivity of urbanized spaces and the state of the corresponding economic complexes against the background of large-scale changes in the world arena and the need to expand the capacity of the domestic market are investigated.

KEYWORDS: transport infrastructure, urban development, agglomerations, regional economy, development

Т.В. Усковой [13] и М.В. Михайлова [5]. Динамичное развитие транспортной инфраструктуры урбанизированных территорий России в последние годы столкнулось с рядом ограничений технологического характера, связанных с санкционной политикой государств и международных корпораций, ранее активно продвигавших свои разработки на отечественный рынок. В связи с этим изучение механизмов развития инфраструктуры транспорта городских территорий в новых реалиях остаётся, с нашей точки зрения, весьма актуальной задачей.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

При проведении исследования применены принятые в научной теории методы исследования, такие как анализ, синтез, дедукция, а также практические методы: наблюдение, сравнение, измерение и т. д. Проведён анализ содержания научных работ, публикаций экспертов, печатной и электронной периодики. Использованы материалы баз правовой и статистической информации.

СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

По данным портала Worldometer, доля городского населения в настоящее время составляет 57,4% от

общего числа населения планеты, увеличившись за неполную четверть нынешнего века на 10 процентных пунктов [15]. В России доля городского населения равна 74,9%. Лишь в 6 субъектах РФ преобладает сельское население [3]. По прогнозу ООН, к 2050 г. городское население составит более 68%. Для России аналогичный показатель превысит 83% [14].

Стратегия пространственного развития России [10] определяет значительную часть городских поселений в качестве центров экономического роста, относя к оным крупные и крупнейшие городские агломерации. Стратегия включает одно из определений городской агломерации, содержащихся в официальных нормативно-правовых актах. К таким актам можно отнести также письмо Минтранса РФ от 28.12.2016 [7] и п. 2 приложения 3 к госпрограмме развития транспортной системы [8]. Определение агломерации содержится также в подготовленном Минэкономразвития России проекте закона «О городских агломерациях» [9], пока не внесённого в Госдуму.

Таким образом, по меньшей мере часть определений содержат акты, посвящённые развитию транспортной системы, что свидетельствует о тесной взаимосвязи городских пространств и соответствующих пространственно-логистических локаций.

На рис. 1 данные определения систематизированы в разрезе содержащих их документов.

Понятие «транспортная инфраструктура» также не имеет однозначной трактовки. Поскольку задачей

авторов в рамках данной статьи не является подробный разбор терминологического разнообразия в данной сфере, отошлем специалистов к статье М.А. Бажинной, где изложены результаты соответствующего исследования [1].

Неоднозначность трактовки понятий «агломерация» и «транспортная инфраструктура» приводит к отсутствию данных объектов в системе статистического наблюдения. Исходя из этого в рамках нашего исследования мы сосредоточились на рассмотрении наиболее крупной и информационно охваченной урбанизированной территории – Московской агломерации. Для обеспечения возможности использования официального статистического материала и нормативно-правовой базы мы будем рассматривать Московскую агломерацию как совокупность Москвы и Московской области.

По площади территории совокупный удельный вес Москвы и Московской области составляет 0,27% от территории РФ, в то время как по численности населения почти 15%, а по валовому региональному продукту приближается к 28%: (табл. 1).

В табл. 2 представлены данные о динамике валового регионального продукта в целом и по укрупнённой виду деятельности, отражающему работу транспорта. Заметно, что динамика развития транспорта опережает или сопоставима с темпами роста экономики в целом.

Характеристику инфраструктуры транспорта как драйвера экономического развития мегаполиса

СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ	«городская агломерация» – совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними с общей численностью населения более 250 тыс. человек, связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в том числе трудовыми, и социальными связями; (абзац введен распоряжением Правительства РФ от 25.06.2022 №1704-р)
ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ»	городская агломерация – это территория городского округа либо городского округа с внутригородским делением, либо города федерального значения, объединенная с территориями иных муниципальных образований устойчивыми социальными, экономическими и хозяйственными связями
ПРАВИЛА ... (П. 2 ПРИЛОЖЕНИЯ N 3 К ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ»)	под городскими агломерациями понимаются агломерации, включающие города с численностью населения свыше 300 тыс. человек по состоянию на 1 января 2020 г., за исключением г. Москвы и городов, расположенных на территориях Московской и Ленинградской областей
ПИСЬМО МИНТРАНСА РОССИИ «О СОСТАВЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ»	под термином "городская агломерация" понимается образуемая крупнейшим городским округом - "ядром агломерации" и муниципальными образованиями - "спутниками" многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием "маятниковой" трудовой миграции населения

РИС. 1.

Определения понятия «городская агломерация» в официальных документах

М.Ш. Хуснуллин дал, находясь еще в должности заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства [4], заявив, что: «На рубль, вложенный в развитие транспортной инфраструктуры, пришло три рубля внебюджетных ин-

вестиций». Роль данных объектов по отношению ко всей территории страны он подтвердил, уже находясь в ранге вице-преьера РФ [12].

Активно развитая транспортная инфраструктура требует разработки и применения новых материалов и технологий в дорожном строительстве, высокотехнологичных и экологически безопасных видов строительной техники, грузового и пассажирского транспорта. В Москве тридцатилетние контракты жизненного цикла предусматривают закупку почти 1,5 тыс. вагонов метро на сумму 275 млрд руб., контракты на поставку более 500 трамваев новых модификаций оцениваются в 90 млрд руб. Более 60 млрд руб. будет затрачено на поставку тысячи электробусов и 100 станций быстрой зарядки [6]. Обновление подвижного состава происходит с введением в строй проекта МЦД (центральные диаметры) – крупнейшего для Москвы и Московской области.

Развитие транспортной инфраструктуры является фактором, стимулирующим развитие новых производств на территории Московской агломерации. Так, на Сокольническом вагоноремонтно-строительном заводе (Москва) с 2021 г. запущено производство электробусов КАМАЗ. Дислоцированный в Мытищах (Московская область) завод «Метровагонмаш» специализируется на поставках для нужд метрополитена вагонов (модификации «Русич», «Ока», «Москва»), сервисном обслуживании вагонов метро.

Некоммерческое партнерство «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» (НП «ТАМА»), с которым у Правительства Москвы заключено соглашение [11], ставит своей целью рост качества транспортного обслуживания. Вместе с тем, конституирование сотрудничества Москвы и области находит свое отражение в сотрудничестве по вопросам взаимной компенсации оплаты проезда и согласования маршрутов транспорта. Совместные документы стратегического характера в рассматриваемой области пока не приняты. В то же время только на территории Центрального ФО программные документы, затрагивающие развитие транспортной инфраструктуры в контексте агломераций, приняты в 5 Субъектах РФ (рис. 2).

ТАБЛИЦА 1.

Базовые характеристики Московской агломерации

Площадь территории и плотность населения на 1 января 2023 г. тыс. км ² (по данным Росреестра)	
Российская Федерация	17125,2
Московская область	44,3
г. Москва	2,6
Московская Агломерация	46,9
То же в %	0,27
Оценка численности постоянного населения (человек) на 1 января 2023 года	
Российская Федерация	146447424
Московская область	8591736
То же в %	5,9
г. Москва	13104177
То же в %	8,9
Московская агломерация	21695913
То же в %	14,8
Валовой региональный продукт в 2021 г (в постоянных ценах 2016 года; тыс. руб.)	
Российская Федерация	83003426379,3
Московская область	5172707788,7
То же в %	6,2
г. Москва	17524100457,5
То же в %	21,1
Московская агломерация	22696808246,2
То же в %	27,3

Источник: составлено авторами по данным Росстата

ТАБЛИЦА 2.

Индексы физического объема валового регионального продукта (в постоянных ценах; в процентах к предыдущему году) в РФ, Москве и Московской области

	2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Всего	Транспортировка и хранение	Всего	Транспортировка и хранение	Всего	Транспортировка и хранение	Всего	Транспортировка и хранение	Всего	Транспортировка и хранение
РФ	101,9	101,0	102,8	101,8	101,6	102,4	97,8	92,3	107,3	110,0
Моск. обл.	101,9	97,3	102,0	97,7	106,2	111,7	98,9	74,4	111,6	109,4
г. Москва	101,7	97,6	103,2	100,9	101,1	101,3	99,0	87,2	110,7	118,3

Источник: составлено авторами по данным Росстата



РИС. 2.

Документы в области развития транспортной инфраструктуры городских агломераций на территории Центрального федерального округа

С другой стороны, нельзя не отметить, что развитие транспортной инфраструктуры уже сейчас гармонизирует процессы маятниковой миграции на территории столичного региона. Для Московской агломерации постепенное создание совместного транспортного каркаса создаёт условия для привлечения в регион рабочей силы, обладающей необходимыми компетенциями, сближению рабочих мест и трудовых ресурсов. Как отметил министр транспорта РФ В.Г. Савельев, лучшие практики Москвы тиражируются и в других городах [2]. Это способствует укреплению территориального единства страны в целом.

В современных условиях уход с отечественного рынка в области транспортного машиностроения компаний (таких как Alstom, Siemens) стимулирует необходимость интенсификации процессов импортозамещения и развития отечественных производственных мощностей, создание соответствующих технологий и компетенций персонала.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование показало, что территория городской застройки, особенно активно развивающаяся,

сама по себе генерирует долгосрочный спрос в ряде обрабатывающих отраслей, строительстве, инжиниринге, финансово-кредитной сфере. Это обуславливает развитие и связанность отдельных урбанизированных территорий в их границах, а также вовлекает в их орбиту окружающие, нуждающиеся в модернизации пространства.

Московский регион, являясь крупнейшей городской агломерацией, во многих отношениях выступает лидером создания отвечающей современным требованиям и задачам перспективного развития транспортной инфраструктуры, являющейся локомотивом территориального развития. Вместе с тем институты и площадки по выработке перспективной стратегической политики в данной сфере не получили достаточного развития.

В национальном законодательстве отсутствует однозначная трактовка понятий «городская агломерация» и «транспортная инфраструктура». Это, а также отсутствие в национальном статистическом наблюдении данных в вышеуказанных разрезах, затрудняет анализ и выработку необходимых управленческих решений по данным вопросам.

ЛИТЕРАТУРА

1. **БАЖИНА М.А.** Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. 2022. № 10. С. 55–61.
2. **ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ** – о развитии транспортного комплекса Москвы // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/517> (дата обращения: 19.11.2023).
3. Доля городского населения в общей численности населения на 1 января. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://showdata.gks.ru/report/278932/> (дата обращения: 16.11.2023).
4. **МАРАТ ХУСНУЛЛИН:** главный драйвер развития любого мегаполиса – это транспортная инфраструктура // Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы. URL: <https://stroim.mos.ru/interviews/glavnyi-draivier-razvitiia-liuboghomiieghapolisa-eto-transportnaia-infrastruktura> (дата обращения: 19.11.2023).
5. **МИХАЙЛОВ М.В.** Роль транспортной инфраструктуры в региональном экономическом развитии // Вестник РУК. 2022. №4 (50). С. 39–46.
6. Надёжное партнёрство и экономия бюджета: как бизнес помогает городу развивать транспорт. Официальный портал Мэра и Правительства Москвы. URL: <https://www.mos.ru/news/item/101529073/?ysclid=lp5cgo08m3969142567> (дата обращения: 19.11.2023).
7. Письмо Минтранса России от 28.12.2016 № ЕД-24/18277 «О составе дорожной сети городской агломерации».
8. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 16.01.2023) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».
9. Проект Федерального закона «О городских агломерациях» (подготовлен Минэкономразвития России, ID проекта 01/05/09-20/00107906) (не внесен в ГД ФС РФ. Текст документа приведен в соответствии с публикацией на сайте <https://regulation.gov.ru/> по состоянию на 04.09.2020.
10. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (ред. от 30.09.2022) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года».
11. Соглашение о сотрудничестве между Правительством Москвы и «Ассоциацией содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» при организации транспортного обслуживания населения города Москвы наземным транспортом общего пользования в городском и пригородном сообщении и легковым таксом» (Заклучено в г. Москве 15.12.2015) (ред. от 07.02.2020).
12. Строительство транспортной инфраструктуры является драйвером развития территорий – Марат Хуснуллин // Интерфакс-Недвижимость. URL: <https://realty.interfax.ru/ru/experts/interviews/147098/?ysclid=lp5b73npr4940863524> (дата обращения: 19.11.2023).
13. **УСКОВА Т.В.** Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // Проблемы развития территории. 2021. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-kak-faktor-razvitiya-territoriy-i-svyazannosti-ekonomicheskogo-prostranstva> (дата обращения: 19.11.2023).
14. Percentage of Population at Mid-Year Residing in Urban Areas by region, subregion and country, 1950–2050 // Urban and Rural Populations. The Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. URL: https://population.un.org/wup/Download/Files/WUP2018-F02-Proportion_Urban.xls (дата обращения: 16.11.2023).
15. World Urban Population // Worldometer. URL: <https://www.worldometers.info/demographics/world-demographics/#urb> (дата обращения: 16.11.2023).

REFERENCES

1. **BAZHINA M.A.** Substantial transformation of the concept of "transport infrastructure" in the conditions of digitalization. *Yurist*. 2022;10:55–61. (In Russian).
2. **VITALY SAVELYEV** – on the development of the transport complex of Moscow. Ministry of Transport of the Russian Federation. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/517> (accessed: 11/19/2023). (In Russian).
3. The share of the urban population in the total population as of January 1. Federal State Statistics Service. URL: <https://showdata.gks.ru/report/278932/> (accessed: 11/16/2023). (In Russian).
4. **MARAT KHUSNULLIN:** the main driver of the development of any megalopolis is the transport infrastructure. *Kompleks gradostroitel'noy politiki i stroitel'stva goroda Moskvy*. URL: <https://stroim.mos.ru/interviews/glavnyi-draivier-razvitiia-liuboghomiieghapolisa-eto-transportnaia-infrastruktura> (accessed: 11/19/2023). (In Russian).
5. **MIKHAILOV M.V.** The role of transport infrastructure in regional economic development. *Vestnik RUK*. 2022;4;(50):39–46. (In Russian).
6. Reliable partnership and budget savings: how business helps the city to develop transport. The official portal of the Mayor and the Government of Moscow. URL: <https://www.mos.ru/news/item/101529073/?ysclid=lp5cgo08m3969142567> (accessed: 11/19/2023). (In Russian).
7. Letter of the Ministry of Transport of Russia dated 12/28/2016 N ED-24/18277 «On the composition of the road network of the urban agglomeration». (In Russian).

8. Resolution of the Government of the Russian Federation of 20.12.2017 N 1596 (ed. of 16.01.2023) «On approval of the State program of the Russian Federation «Development of the transport system». (In Russian).
9. Draft Federal Law "On Urban Agglomerations" (prepared by the Ministry of Economic Development of Russia, Project ID 01/05/09-20/00107906) (not included in the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation. The text of the document is given in accordance with the publication on the website <https://regulation.gov.ru/> as of 04.09.2020. (In Russian).
10. Decree of the Government of the Russian Federation of 13.02.2019 N 207-р (ed. of 30.09.2022) «On approval of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2025». (In Russian).
11. Cooperation agreement between the Government of Moscow and the «Association for the Promotion of the Transport Industry "Transport Association of the Moscow Agglomeration" in the organization of transport services for the population of the city of Moscow by public land transport in urban and suburban traffic and passenger taxis» (Concluded in Moscow on 15.12.2015) (ed. from 07.02.2020). (In Russian).
12. Construction of transport infrastructure is a driver of territorial development – Marat Khusnullin. Interfax-Real Estate. URL: <https://realty.interfax.ru/ru/experts/interviews/147098/?ysclid=lp5b73nnpn4940863524> (accessed: 11/19/2023). (In Russian).
13. USKOVA T.V. Transport infrastructure as a factor of territorial development and connectivity of economic space. *Problemy razvitiya territorii*. 2021. N 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-kak-faktor-razvitiya-territoriy-i-svyazannosti-ekonomicheskogo-prostranstva> (accessed: 19.11.2023). (In Russian).
14. Percentage of Population at Mid-Year Residing in Urban Areas by region, subregion and country, 1950-2050. Urban and Rural Populations. The Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. URL: https://population.un.org/wup/Download/Files/WUP2018-F02-Proportion_Urban.xls (accessed: 16.11.2023).
15. World Urban Population. Worldometer. URL: <https://www.worldometers.info/demographics/world-demographics/#urb> (accessed 16.11.2023).

Кабалинский Алексей Игоревич,

к.э.н., доцент кафедры Государственное и муниципальное управление факультета «Высшая школа управления» Финансового университета при Правительстве РФ

☎ тел.: +7 (916) 631-36-85, e-mail: AIK22@yandex.ru
ORCID ID: 0000-0002-0268-8318

Громова Алина Сергеевна,

магистрант (кафедра Государственное и муниципальное управление факультета «Высшая школа управления» Финансового университета при Правительстве РФ)

☎ 127083, г. Москва, ул. Верхняя Масловка, д. 15,
127083, Moscow, st. Verkhnyaya Maslovka, 15,
тел.: +7 (989) 113-46-40, e-mail: as.gromova@bk.ru