

УДК 656.09

# ВОЗМОЖНЫЕ СПОСОБЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ АГЛОМЕРАЦИЯХ

В.Д. МОРОЗОВ

ФИНАНСОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

В статье рассматривается новый подход к городской мобильности и транспорту на примере крупнейших европейских агломераций, а также города Москвы. В частности, рассмотрен вопрос интеграции пригородного железнодорожного сообщения в городскую транспортную среду, как формы отвечающей потребностям мегаполиса.

**Ключевые слова:** транспорт, городская мобильность, крупнейшие города, агломерации.

POSSIBLE WAYS OF DEVELOPMENT  
OF TRANSPORTATION SYSTEMS IN THE  
LARGEST WORLD AGGLOMERATIONS

V.D. MOROZOV

FINANCIAL UNIVERSITY UNDER THE  
GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

The article considers a new approach to urban mobility and transport on the example of the largest European agglomerations, as well as the city of Moscow. In particular, the issue of integration of suburban railway communication into the urban transport environment, as a form that meets the needs of the metropolis, is considered.

**Keywords:** transport, urban mobility, major cities, agglomerations.

DOI: 10.52531/1682-1696-2021-21-3-73-75

## ВВЕДЕНИЕ

Процесс урбанизации сопровождается непрерывным ростом городского населения, что увеличивает его долю в общей численности населения Российской Федерации почти до 75% [5], обвалной автомобилизацией городов и ростом численности и обновления парка легковых автомобилей, автобусов, грузовых автомобилей и электротранспорта.

С ростом городов по численности населения и территории возрастают также объёмы перевозок пассажиров. В связи с этим необходимым является создание такой транспортной инфраструктуры и организационной структуры транспортного управления, которая сможет максимально оперативно и эффективно действовать в сфере обеспечения городской мобильности.

При этом и сам транспорт требует высокой точности. От соблюдения расписания, от надёжности работы транспортных средств и дорожных служб зависит сложная логистика мегаполиса, а для миллионов пассажиров это – условия жизненного комфорта, ежедневные затраты времени на поездку. Качество работы транспорта определяет ритм социальной и экономической жизни города.

## СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ВЫВОДЫ

Главный тренд в транспортном развитии городов на сегодняшний день – формирование единой город-

ской транспортной системы.

В такой системе под единым управлением объединена вся транспортная инфраструктура города – наземный городской общественный транспорт, внеуличный общественный транспорт, сервисная инфраструктура (пешеходные тротуары, светофоры, дорожная разметка, сервисы городского проката). Таким образом, снижаются управленческие издержки, а также улучшается как межведомственное взаимодействие, так и коммуникация городского транспортного управления с жителями.

Ярким примером необходимости введения единой транспортной системы управления является ситуация с городскими электропоездами в Лондоне. Население южного Лондона сильно зависит от сети пригородных электричек, которые являются практически единственным способом для жителей добраться до центра города. При этом качество транспортных услуг на данных линиях сильно ниже сервиса, представляемого лондонскими автобусами и метро. Проблема тут не в последнюю очередь заключается в управлении.

Дело в том, что управление внутренней транспортной системой города осуществляется муниципальная служба лондонского транспорта (TfL), которой принадлежит городской общественный транспорт [4]. При этом железнодорожная сеть, а именно монополия British Railways, в 1990-е годы прошлого века была разделена на десятки мелких составляющих, и их по-

следующая приватизация и неграмотное управление привело к тому, что британский железнодорожный транспорт сегодня не соответствует общеевропейскому уровню. Лондон в данном случае не стал исключением [4].

В связи с этим в транспортную стратегию Лондона включена необходимость передачи пригородных железных дорог города под управление муниципальной службе лондонского транспорта. Вместе с этим, к концу 2020-х годов планируется создание лондонского «пригородного метро» на основании веток железнодорожного сообщения с единым оператором [3].

Похожий проект сейчас реализуется в Москве (Московские центральные диаметры) и уже успешно работает во многих европейских столицах, таких как Париж и Берлин.

В 2019 г. открылось движение по первым двум Московским центральным диаметрам — Белорусско-Савеловскому и Курско-Рижскому. В церемонии открытия принимали участие мэр Москвы Сергей Собянин и Президент Российской Федерации Владимир Путин. Уже сейчас можно заявить об успехе концепции интеграции пригородных электропоездов в систему городского пассажирского транспорта. Принимая во внимание, что сама основа данной концепции не нова, уже сейчас можно отметить, что и в России такой вид транспорта хорошо зарекомендовал себя.

Так, по словам заместителя мэра Москвы и главы Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максима Ликсутова, только за первый месяц работы МЦД пассажиры сэкономили более 100 млн руб. При этом за год, при среднесуточном пассажиропотоке обоих диаметров в примерно в 532 тыс. человек, пассажиры Московских центральных диаметров смогут сберечь около 7 млрд рублей [1].

Благодаря перераспределению пассажиропотока существенно разгрузились метро, автомагистрали и наземный общественный транспорт. В частности, уменьшилась нагрузка на тех станциях метрополитена, которые раньше использовались для пересадки на железнодорожный транспорт.

Для такого крупного городского образования как Московская агломерация возможность мультимодальных перемещений является определяющей, и интеграция с помощью Московских центральных диаметров (МЦД) железнодорожных перевозок в общую городскую транспортную систему, с введением единых тарифов на проезд, строительством транспортно-пересадочных узлов и новых станций в черте города, очевидно, повысит этот показатель для Московского региона. По сути, вся построенная и имеющаяся железнодорожная инфраструктура, объединенная в одну систему пассажирских перевозок, будет выполнять функцию наземного метро, предоставляя новые варианты маршрутов для пассажиров, одновременно

с этим сохраняя сервис и расписание на уровне метрополитена, таким образом, создавая новые городские связи и снижая время в поездке для жителей московского региона.

Интеграция железнодорожного сообщения в городскую транспортную систему дает множество преимуществ, главное из которых - большее количество мультимодальных поездок, что означает большую вариативность для каждого отдельно взятого маршрута, что в совокупности помогает разгружать городскую транспортную систему за счет перераспределения пассажиропотоков.

Таким образом, когда в городе появляются новые виды транспорта, в том числе внеуличный транспорт, либо средства индивидуальной мобильности, это делает город более инклюзивным и снижает нагрузку на основные магистрали, общественный транспорт.

В этот момент вновь становится актуальным вопрос формирования единой транспортной системы, так как благодаря централизованному управлению можно сформировать максимально удобные связи и пересадки между различными видами транспорта, а также организовать возведение необходимой инфраструктуры (велопарковок, перехватывающих парковок, тоннелей).

Кроме того, такой подход к управлению городским транспортом позволяет привлекать частные компании в качестве подрядчиков, выполняющих услуги для города, при этом для горожан не важно, какой перевозчик оказывает им транспортные услуги, так как стандарты сервиса и тарифы устанавливаются городскими властями.

Такая форма взаимоотношений называется брутто-контрактом. Его суть заключается в том, что город (или регион) закупает у перевозчиков весь необходимый объем транспортных услуг за счет своего бюджета. Городские власти за бюджетные средства покупают объем часов, а частные компании, владеющие транспортными средствами, осуществляют движение по маршрутной сети с учетом предъявляемых к ним требований от города (в части расписания и сервиса). При этом все деньги, полученные за оплату проезда, передаются обратно в городской бюджет.

По такой схеме сейчас работают все частные перевозчики в Москве, что позволило городу избавиться от маршрутных такси, которые не могли предоставить достойный уровень сервиса и единые тарифы. В настоящее время все частные перевозчики, осуществляющие деятельность внутри Москвы, имеют единый бренд, обеспечивают оплату проезда по единым городским тарифам и стабильное маршрутное расписание.

Тем не менее, не все города и агломерации до сих пор используют инструменты транспортного развития эффективно. Здесь характерным примером служит противоречивый опыт транспортной реформы

в Твери, где внедрили финансирование городского транспорта по методу брутто-контрактов, обновили подвижной состав и ввели современное единое тарифное расписание, но при этом фактически уничтожили трамвайную и троллейбусную инфраструктуру [4].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно заявить, что единая транспортная система значительно упрощает взаимодействие горожан с городской транспортной инфраструктурой и упрощает управление, при этом снижая издержки. Формирование единой городской транспортной системы безусловно можно считать эффективным методом управления, так как благодаря ей можно последовательно внедрять новые сервисы на все виды городского транспорта с учетом специфики, тестировать инновации, обеспечивать единые стандарты сервиса и безопасности, а также системно решать проблемы и оперативно отвечать на вызовы, встающие перед городским транспортом.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Более 100 млн рублей сэкономили пассажиры после запуска МЦД // Официальный сайт Мэра Москвы URL: <https://www.mos.ru/news/item/67518073/> (дата обращения: 10.04.2021).
2. В Твери хотят построить кольцевую трамвайную линию, а пока демонтируют рельсы на последнем маршруте // Афанасий Бизнес URL: [https://www.afanasy.biz/news/road\\_newsn/140254](https://www.afanasy.biz/news/road_newsn/140254) (дата обращения: 11.04.2021).
3. Mayor's Transport Strategy // Mayor of London URL: <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mayors-transport-strategy-2018.pdf> (дата обращения: 01.04.2021).
4. Обзор передового зарубежного опыта развития системы управления транспортом // МГУУ Правительства Москвы // URL: <https://mguu.ru/images/publications/mguu-best-practices-transport.pdf> (дата обращения: 06.04.2021).
5. Росстат. Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 года и в среднем за 2019 год // URL: <https://www.gks.ru/storage/mediabank/Popul2020.xls/>

---

Морозов Владимир Дмитриевич,  
магистрант Финансового университета при Правительстве РФ.

❸ 125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49,  
125993, Moscow, Leningradsky prospect, 49  
тел.: +7 (916) 040-78-29, e-mail: kippe444@gmail.com