

## **ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ, ВЫЗВАННЫЕ АВТОМОБИЛИЗАЦИЕЙ: ИХ ПРИЧИНЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ**

*Д.В. Кузьмин (науч. рук. В.В. Багинова)*

*ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей  
сообщения» (МИИТ), 127994, г. Москва, улица Образцова, д.9, стр. 9,  
кафедра «Логистика и управление транспортными системами»*

Основной транспортной проблемой мегаполисов является постоянное увеличение личных транспортных средств его жителей. Как правило, развитие дорожной инфраструктуры находится в положении «догоняющего» по отношению к постоянно растущему числу автомобилей.

С проблемой автомобилизации впервые столкнулись в США в 1930-х годах. Уже тогда большое количество автомобилей на узких, не предназначенных для перемещения автомобилей, улицах создавали «пробки». Тем не менее, тогда преимущество личного автотранспорта по отношению к общественному казалось неоспоримым. И действительно, личный транспорт достаточно удобен. Пользуясь им можно свободно выбирать направление движения и скорость, личным автотранспортом можно перемещаться «от двери до двери» и нет необходимости ждать транспортного средства.

Все эти преимущества спровоцировали увеличение числа личных транспортных средств у жителей мегаполисов. Бурный рост численности автотранспортных средств привел к вытеснению городского общественного транспорта, в частности, трамваев, которые до появления массовой автомобилизации осуществляют даже межгородское сообщение. Например, из Бостона отправлялось несколько трамвайных маршрутов, осуществлявших беспересадочное перемещение между городами. Трамвайная сеть Соединенных штатов Америки была развита настолько сильно, что с пересадками между трамвайными маршрутами можно было добраться практически в любой город. Так, например, из Нью-Йорка можно было попасть в Чикаго, пользуясь только трамваями.

Широкое распространение автотранспорта привело к тому, что политика развития транспортных систем городов стала ориентироваться на нужды личного автотранспорта. Спрос на общественный транспорт постоянно падал, в то время как число автомобилей на дорогах постоянно росло. Это привело к тому, что транспортные системы городов, столетиями развивающиеся без ориентации на автомобильный транспорт, оказались парализованными. Характерным примером является Москва.

Москва – самый крупный город Европы, колоссальный транспортный узел. Сотни лет транспортная система Москвы развивалась без ори-

ентации на личный транспорт. Даже в советское время развитию транспортной системы города отдавалось меньшее значение, чем развитию стремительно расходящихся на всю страну радиальных магистралей.

Основным недостатком транспортной системы Москвы является радиально-кольцевая схема ее улично-дорожной сети. Всего в Москве можно насчитать четыре кольцевые магистрали: кольцо вокруг Кремля, Садовое кольцо, третье транспортное кольцо и Московская кольцевая автодорога. Основной недостаток радиально-кольцевой схемы заключается в том, что путь из одного конца города в другой будет проходить, так или иначе, через центр города.

Центр Москвы – самая больная точка ее транспортной системы. Являясь культурным и деловым «магнитом», он ежедневно притягивает до 80% населения города. Многие здания являются памятниками архитектуры, а узкие улицы не позволяют пропускать мощные транспортные потоки. Ситуация усугубляется еще и тем, что центр Москвы совершенно не способен обеспечить потребность автовладельцев в парковочных местах.

Автомобильный транспорт требует значительных инфраструктурных ресурсов. Например поездка человека на автомобиле требует в 5-10 раз больше места на дороге, чем при использовании общественного транспорта. Так только одно парковочное место занимает в 1,5-3 раза больше площади, чем офисное пространство одного сотрудника. В результате, автомобильные стоянки, с учетом уровня автомобилизации Москвы, занимают огромные территории.

Архитекторами несколько раз предпринимались попытки реорганизовать кольцевую схему Москвы. Однако для развития транспортной инфраструктуры необходимо разрушить множество зданий и объектов культуры, что непременно нанесло бы неизгладимый исторический и архитектурный ущерб городу. Очевидно, что этот вариант решения проблемы не является приемлемым.

Международный опыт показывает, что альтернативными решениями является строительство эстакадных магистралей и тоннелей, но и эти варианты имеют ряд недостатков. Например, нормы строительства магистралей говорят о том, что магистраль должна находиться на определенном удалении от зданий и должна быть ограждена шумоподавляющими щитами, что также нанесет определенный вред архитектурному облику города. Ярким примером этого является город Бостон. До 1960-х годов Бостон имел одну объездную трассу (хайвэй 128/95), огибающую город с запада, так как на востоке он омывается водами океана. В 1960-х годах власти Бостона приняли решение построить сквозную магистраль, проходящую через центр города. Это привело к тому, что некогда красивейшее место Бостона изменилось до неузнаваемости. Так здания, находя-

щиеся возле эстакады, упали в цене. Жители центральных районов Бостона покинули свои дома. В 1990-х годах администрацией города было принято решение о сносе магистрали и строительстве тоннеля, проходящего, через центр города.

Из данного примера видно, что строительство магистралей не всегда является оптимальным решением. Лучшим решением является строительство тоннелей, однако оно характеризуется высокой стоимостью. Поэтому сооружение тоннелей в городах является радикальным мероприятием.

Решением проблемы «разгрузки» центра Москвы и ее транспортной системы в целом в последнее время активно занимается Правительство Москвы. Так в 2011 году на многих улицах появились выделенные полосы для общественного транспорта. В перспективе предусматривается перевод крупных административных учреждений в пригород, в частности, в Нарофоминский район московской области. Обсуждается введение графиков начала рабочего дня для разных учреждений. Так, например, если работники государственных учреждений начинают свой рабочий день с восьми часов утра, то студенты московских вузов, возможно, будут начинать учиться не раньше десяти часов утра.

Все эти меры, безусловно, способствуют разгрузке транспортной системы города. Однако этих мер недостаточно. Для снижения уровня загрузки улично-дорожной сети Москвы необходимо провести следующие изменения транспортной системы:

- для граждан, проживающих вне Садового кольца Москвы, движение личного автотранспорта внутри Садового кольца необходимо сделать платным;
- необходимо развивать привлекательность городского общественного транспорта путем усиления социальной рекламы, снижения стоимости проезда, повышение доступности общественного транспорта. В сознании людей должно сформироваться убеждение, что автомобиль не экономит время, а наоборот отнимает его.
- стоянки и парковки автотранспорта внутри Садового кольца должны быть платными;
- необходимо развивать инфраструктуру для велотранспорта. Опыт ряда Европейских стран показал, что создание условий для комфортного перемещения по городу на велосипеде позитивно отражалась на его транспортной системе;
- развитие выделенных линий скоростного трамвайного сообщения;
- развитие магистралей и дорожных развязок на территории города;

- перемещение промышленных объектов Москвы за ее пределы;
- ввод в эксплуатацию малого кольца Московской железной дороги и использование его пассажирских перевозок;

Представленные меры позволят разгрузить транспортную систему Москвы и позитивно отразятся на экологии и здоровье граждан.

УДК 656: 336.7 (470.41)

## **ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ПРОБЛЕМЫ БИЗНЕС - СООБЩЕСТВА ТАТАРСТАНА**

### **3.3. Мингариева (науч. рук. В.В. Багинова)**

*ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» (МИИТ), 127994, г. Москва, улица Образцова, д.9, стр. 9, кафедра «Логистика и управление транспортными системами»,  
Min-zarina@mail.ru*

«Экспорт транспортных услуг» - оказание услуг при пересечении груза отечественным транспортным средством или перевозчиком государственной границы. Транспорт является самостоятельной отраслью экономики, обладающей своим экспортным потенциалом, а транспортное обеспечение внешне-экономической деятельности (ВЭД) является главной частью экспорта транспортных услуг. Развитие экспорта транспортных услуг в России сегодня зависит от состояния мировых и национальных рынков транспортных услуг, а также от запросов и потребностей как транспортных фирм и компаний, так и заказчиков и потребителей транспортных услуг в России и за рубежом.

В настоящее время в России наблюдается рост объемов перевозок внешнеторговых грузов, происходит активная конкурентная борьба транспортных министерств и ведомств, перевозчиков и экспедиторов за привлечение транзитных грузов в транспортную систему страны.

Однако при этом существует тенденция сокращения товаропотоков внутри страны. Наличие естественной монополии на транспорте приводит к образованию особых (более высоких) цен на транспортные услуги по внешнеторговым грузам, что является причиной противоречий интересов предприятий и организаций внешнеэкономического комплекса.

В Республике Татарстан (РТ) логистика – бизнес не публичный, а если говорить о высоком уровне сформированного рынка – достаточно новый для республики, но очень перспективный. Недаром федеральное правительство, правительство РТ, частные инвесторы, российские и иностранные девелоперы, а также крупные операторы логистических услуг вкладывают значительные, до 1 млрд. долларов в логистические проекты, активно инвестируют развитие логистической отрасли в Татарстане. Рынок логистики в Татарстане – как транспортной, так и складской – ста-