

способных создавать, анализировать и передавать новые знания, принимая на этой основе самостоятельные решения [7].

Литература

1. Ермоленко А. А. О способе существования экономической системы современной России // Научная мысль Кавказа. 2008. № 4 (56). С. 5–11.
2. Акимова Е. Психологическое обеспечение профессионального развития // Государственная служба. 2012. № 3. С. 13–16.
3. Лядская А., Руцких А. Внедрение Lean в кадровой службе // Управление персоналом. 2010. № 8. С. 26–38.
4. Концепция реформирования системы государственной службы РФ (утв. Президентом РФ от 15 августа 2001 г.) // Система ГАРАНТ. <http://base.garant.ru/189260/#ixzz4PJfvZtF9>.
5. Зелинская М. В., Пронин Е. С. Системный подход при отборе персонала: Основные этапы и критерии // Научный журнал КубГАУ. 2015. № 108. С. 1093–1106.
6. Могзов А. М. Инвестиционная привлекательность ресурсов городского хозяйства // В Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: Материалы международной научно-практической конференции. – М.: МУ им. С. Ю. Витте. 2015. С. 391–397.
7. Луценко Е. В., Ермоленко В. В., Ермоленко Д. В. Инновационные заделы интеллектуального обеспечения управленческих решений в корпорации на будущее // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2012. № 76. С. 953–970.

Domestic practice Personnel selection of municipal services – PROBLEMS AND PROSPECTS

Alexander Mushkudaevich Mogzov, Professor of the Department "Urban Economics management and service", Moscow Witte University

Natalia Nikolaevna Pantyukhina, graduate student of the department "Economics City management and service", Moscow Witte University

Currently, in terms of municipal services required to apply new methods of personnel selection designed to attract the most qualified experts, the relevant requirements of their positions. The article discusses the main challenges and possible solutions related to the optimization of personnel work at the level of the municipality.

Keywords: personnel, staff, community service, staff selection criteria, experience, qualifications

УДК 332.14

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ
ЛЕГКОРЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА МОСКОВСКОГО РЕГИОНА
И «БОЛЬШОГО ПАРИЖА»**

*Антон Желькович Зубец, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики
городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail: Azubec@muiv.ru,
Московский университет им. С. Ю. Витте,
<http://www.muiv.ru>*

В статье исследуются новые возможности, которые легкорельсовый транспорт представляет для развития Московской агломерации. Проводится сравнительный анализ двух проектов легкорельсового транспорта: «Большого Парижа» и Московской области для выявления возможных потребностей в ресурсах для реализации подобных проектов в Российских городах.

Ключевые слова: город; легкорельсовый транспорт; московская агломерация.

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-4-68-71

Развитие транспортной инфраструктуры как в крайне неблагоприятных для проживания районах Крайнего Севера, так и в достаточно комфортных для жизни широтах является одним из наиболее эффективных элементов интеграции территории и повы-



А.Ж. Зубец

шения качества жизни проживающего на данной территории населения [7]. Одной из современных тенденций развития транспортной инфраструктуры города и новых видов транспорта, которые сочетают достоинства метро и уличного сообщения, является широкое развитие рельсового транспорта.

Рельсовый общественный транспорт часто воспринимается как наиболее эффективный вид транспорта для городских районов крупных городов. Анатолий Александрович Зайцев, бывший министр путей сообщения, отметил в своем докладе на международном форуме: «Европейское научно-инженерное сообщество признает, что решение транспортных проблем надо искать на основе рельсового транспорта» [5]. Европа, Америка, «азиатские тигры» активно развивают легкорельсовый транспорт (далее ЛРТ) как единственную на данный момент эффективную альтернативу личному транспорту.

Легкое метро, легкий метрополитен – вид регулярного скоростного внеуличного рельсового городского транспорта. По своим характеристикам занимает промежуточное положение между классическим метрополитеном и легкорельсовым транспортом. Провозная способность линии легкого метро в зависимости от определения составляет от 6–20 до 20–30 тыс. человек в час в одном направлении при максимальной скорости 60–80 км/ч. Как правило, линии легкого метро располагаются на поверхности или на эстакадах и иногда имеют небольшие тоннельные участки (например, на пересадочных узлах, в центре города, на транспортных развязках), поезда насчитывают 2–4 вагона, диаметр тоннелей составляет 4–5 метров, в тоннелях и над землей допустимы значительные уклоны и малые поворотные радиусы, платформы на станциях – высокие, длиной 50–90 метров и шириной 5–8 метров.

«Современный трамвай» предполагает более широкую возможность разветвления маршрута для того, чтобы облегчить пассажирам пересадку, а кроме того, в отличие от метро, маршруты ЛРТ могут сочетать как выделенные и изолированные участки, так и обычные улицы, что позволяет реализовать удобный для пассажиров терминал выхода непосредственно в зоны пешего перемещения [4].

В 2010 году в Европе уже насчитывалось около 90 таких систем, при этом почти 70% построены заново, а остальные представляли собой развитие сохранившихся и модернизированных систем трамвая. Общемировой прирост путевой протяженности ЛРТ к 2014 году составил не менее 150 км, или минимум три новых системы в год. Важно отметить, что в ряде европейских городов ЛРТ носит название «метро» – и по политическим причинам непопулярности слова трамвай в ряде стран, и по факту – несмотря на то, что максимальная провозная способность линии ЛРТ в 1,5–2 раза ниже, чем у метрополитена, фактические показатели чаще всего одинаковые. Его главное преимущество – высокая скорость передвижения, большая вместимость по сравнению, например, с автобусами. Очень важным достоинством этого вида транспорта является его более низкий уровень воздушного и шумового загрязнения.

Идеология дальнейшего развития ЛРТ, по всей вероятности, ориентирована на создание своеобразного симбиоза собственно ЛРТ и пригородного железнодорожного сообщения (так называемый «трамвай – поезд»). Новатором этой идеологии в середине 1990-х годов стал немецкий город Карлсруэ. Сейчас подобные системы уже действуют в 12 агломерациях на двух континентах, при этом еще более 30 систем ЛРТ находятся в стадии проектирования [2].

По результатам анализа международного опыта можно сделать вывод о том, что одним из наиболее интересных для нашей страны является проект «Экспресс Большого

Парижа», который начал реализовываться в 2012 году и линии которого связывают друг с другом пригороды Парижа и образуют собой агломерацию Большой Париж. Данный проект является одним из крупнейших инфраструктурных проектов в мире, особенно если принимать во внимание значительные изменения, вносимые в существующую транспортную сеть (другие проекты, реализуемые на Ближнем Востоке или в Азии, предполагали создание транспортной сети заново, как, например, проект строительства метро в г. Эр-Рияде) [1].

Трудности, с которыми сталкивается агломерация Парижа в рамках развития сети общественного транспорта, а также цели, которые преследует реализация парижского проекта, делают его во многом схожим с комплексным проектом ЛРТ в Москве и Московской области.

Аналогично Москве, транспортная система Парижа организована в основном по радиальному принципу. Основные линии транспортной сети доставляют пассажиров в исторический центр Парижа, что создает множество проблем, связанных с интенсивностью и объемом пассажиропотоков, так как в старую транспортную инфраструктуру, многим объектам которой уже исполнилось 100 лет (мосты, тоннели и т. д.), невозможно внести какие-либо существенные изменения.

Линии легкорельсового транспорта обеспечивают связность всей сети рельсового транспорта и возможность выбора пассажиром маршрута следования. Развитие линий скоростного трамвая и легкого метро позволит создать в Московском регионе насыщенную сеть магистрального транспорта высокой провозной способности, которая в перспективе сможет достигнуть каждого района города, распределить пассажиропотоки между линиями метрополитена, снизить нагрузку на лимитирующих перегонах и центральных пересадочных узлах [3].

Легкорельсовый транспорт благодаря использованию новой, бестурникетной системы входа с заниженным пандусом предоставит менее мобильным группам населения дополнительные возможности для комфортного передвижения по городу. Развитие современного, комфортного, экологически чистого легкорельсового транспорта приведет к стабильному повышению качества жизни всех работников и жителей Московской области, что является важным элементом концепции устойчивого развития городов региона и его транзитного потенциала [5, 6].

В настоящий момент ведутся работы по модернизации и переоборудованию системы для увеличения ее пропускной способности, однако власти и эксперты уже пришли к общему выводу о том, что для того чтобы транспортная система могла справиться с будущим увеличением пассажиропотоков, необходима ее диверсификация. Для этой цели необходимо увеличить предложение транспортных услуг, а также разработать целевые показатели для коммерческой эксплуатации проекта автоматического метро агломерации Большой Париж с 2022 года по 2030 год и далее [1]. Основными целями проекта автоматического метро агломерации Большой Париж являются:

- содействие экономическому развитию региона и повышение мобильности населения;

- ограничение использования личных автомобилей за счет пользования общественным транспортом (например, доля использования парижского метро для поездок из центра города в пригороды составляет 28%, в то время как доля использования метро для поездок по городу составляет 69%). В табл. 1 представлено сравнение основных параметров и предпосылок реализации проектов легкорельсового транспорта Парижа и Московского региона.

Проект ППК может быть реализован с использованием нескольких моделей, основанных на принципах ГЧП. Эти модели подразумевают привлечение для реализации проекта ППК частного партнера, использующего свои технологии и свои финансовые средства для реализации проекта ППК.

Сравнительный анализ проектов ЛРТ Большой Париж и ЛРТ Московская агломерация

	Метро агломерации Большой Париж	ЛРТ Москвы и Московской области
Вид транспорта	Метро (автоматическое)	Легкое метро
Аэроэкспрессы	Да	Да
Коммерческая эксплуатация	с 2022 г. по 2030 г.	с 2020 г. (этап 1)
Повышенная мобильность	Да	Да
Развитие экономических зон	Да	Да
Градостроительная деятельность	Да	Да
Капитальные вложения (бюджет)	30 млрд € (1800 млрд руб. в ценах 2012 г. без НДС)	Около 220 млрд руб. (предварительная оценка)
Население (город + область)	~ 12 млн чел.	~ 20 млн чел.
Кольцевые автодороги	Кольцевая дорога г. Парижа (35 км). Магистраль А86 (~80км). Объездная магистраль вокруг г. Парижа (Франсильен) (~160 км)	МКАД (109 км). ЦКАД (~500 км)

Таким образом, проведенный анализ двух проектов дает нам возможность сравнить эффекты от внедрения ЛРТ с эффектами от действующего транспорта на двух данных проектах. При правильной схеме инвестирования и контроля за реализацией данного проекта в Московской агломерации мы сможем размыть потоки маятниковой миграции, предоставив возможность комфортной поездки между подмосковными городами.

Литература

1. Проект развития скоростного внеуличного транспорта Московской области. Информационный меморандум № 1. – М., 2015. <http://lrtmo.ru/images/downloads/memorandum1.pdf>.
2. Зайцев А. А. Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса // MyShared. <http://www.myshared.ru/slide/164108>.
3. Зубец А. Ж. Анализ обеспеченности городов-миллионников России транспортной инфраструктурой // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Сер. 1: Экономика и управление. 2016. № 2 (17). С. 54–59.
4. Кузнецова А. И., Зубец А. Ж. Контейнерные перевозки: новые возможности в современных международных условиях // Транспортное дело России. 2015. № 2. С. 59–61.
5. Зыков А. А., Аксенов И. А. Проблемы и перспективы развития региональной транспортно-логистической системы: монография. – Владимир: Владимирский гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых, 2012.
6. Зыков А. А., Ивочкина И. А. Транзитный потенциал России // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: Материалы II Международной научно-практической конференции в 2-х ч. 2016. С. 822–828.
7. Алексеев А. Н. Транспортная инфраструктура агропромышленного комплекса районов Крайнего Севера // Транспортное дело России. 2010. № 3. С. 117–118.

Comparative analysis of development light rail transit projects in the Moscow region and the «Greater Paris»

Anton Jelkovich Zubets, PhD in economics, docent of urban and service sector economics department, Moscow Witte University

This article investigates new opportunities that light rail provides for the development of the Moscow agglomeration. A comparative analysis of the two light rail projects: "Grand Paris" and the Moscow region to identify potential resource requirements for the implementation of such projects in Russian cities.

Keywords: city, light rail, Moscow agglomeration