

Литература

- 1 Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Консультант плюс.
- 2 *Аристов Н.Я.* Промышленность древней Руси. – СПб.: Королева и К°, 1866. С. 91-92.
- 3 *Велихов Л.А.* Основы городского хозяйства: общее учение о городе, его управлении, финансах и методах хозяйства. – М.: Наука, 1996. С. 220-221.
- 4 *Витте С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. – СПб.: АО Брокгауз-Ефрон, 1912. С. 1.
- 5 Высочайше утвержденное 16-го июня 1870 года городское положение с объяснениями. – СПб.: Хоз. деп. М. В. Д., 1870.
- 6 Генеральный план реконструкции города Москвы. – М.: Московский рабочий, 1936. С. 1-2.
- 7 *Глазычев В.Л.* Политическая экономия города. – М.: Дело; АНХ, 2009. С. 21.
- 8 Городское положение, с принадлежащими к оному узаконениями с 1785 по апрель месяца 1817 года. – СПб.: Сенатская типография, 1817.
- 9 Современные вопросы и перспективы развития городского хозяйства: монография / под общей ред. д.э.н., проф. А.И. Кузнецовой; Московский ун-т им. С.Ю. Витте. – М.: изд. ЧОУВО «МУ им. С.Ю. Витте, 2014. – 176 с.

History of the concept of «Municipal economy» in the Russian legislation as an economic development factor of Russian cities

Ivan Viktorovich Novikov, postgraduate student, department of municipal economy and service sector economics, Moscow Witte University

Research supervisor, Kuznetsova A.I., Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor in the department of municipal economy and service sector economics, Moscow Witte University

The article is devoted to the history of the concept of «municipal economy» in the Russian legislation. The author examined the laws of different periods of the history of Russia in the field of urban management, beginning with the Russian Pravda and ending with the norms of modern municipal law. Urbanization and the growth of the problems associated with urban development, create the need for legal regulation of urban life through the development of urban public policy.

Keywords: city, municipal economy, city regulations, law, plan.

УДК 38.47

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ГОРОДЕ МОСКВЕ

Иван Владимирович Поляков, магистрант 2 курса, группа ЭД 80.1/М1-13

E-mail: Ivan87pol@gmail.com

Московский университет им. С.Ю. Витте

http://www.muiiv.ru

В данной статье приводится описание дорожной ситуации на территории ЦАО (Центрального административного округа) города Москвы как наиболее проблемного и загруженного участка дорожной инфраструктуры столицы. Также в статье описаны промежуточные результаты и плановые задачи и цели Государственной программы города Москвы «Раз-

витие транспортной системы на 2012–2016 гг. Кроме того отражены основные реализованные мероприятия по совершенствованию системы управления автодорожной инфраструктуры ЦАО г. Москвы. В заключение статьи описан зарубежный опыт построения дорожной инфраструктуры на примере крупнейших мировых мегаполисов – Токио, Лондона и Гуанчжоу.

Ключевые слова: транспортная (дорожная) инфраструктура, платные парковки, велосипедный маршрут, пешеходный маршрут, велосипедная парковка, скоростные платные магистрали, общественный транспорт, ежемесячный лимит на регистрацию новых транспортных средств.

Актуальность исследуемой темы заключается в том, что транспортная (дорожная) инфраструктура – разновидность городской инфраструктуры является совокупностью всех отраслей и предприятий транспорта и обеспечивает перевозки и обслуживание города.

Дороги создают сети. Характер этих сетей определяет градостроительный характер города, его композицию, являясь первоочередным фактором урбанизации. Транспортная инфраструктура, как правило, вписывается в рельеф, определяя и экологическую ситуацию.



И.В. Поляков

Актуальность ситуации развития автодорожной инфраструктуры в том, какими наши города стали сейчас, нельзя недооценить. Положение городов всегда было так или иначе связано с путями: наличие природных ресурсов, торговые пути, речные пути, удобный причал – все это могло стать причиной возникновения поселения. В XX веке обилие моторного транспорта создало в городах огромные проблемы, из-за чего появились новые принципы планирования [1].

По данным исследований, проведенных учеными-экономистами, прирост инвестиций в автодорожную инфраструктуру в 1 млрд руб. приводит к росту валового внутреннего продукта (ВВП) на 7–14 млрд руб.

Высокая эффективность инвестиций в дороги признана зарубежными странами, которые наращивают вложения в развитие и содержание дорог, поскольку ученые прогнозируют, что к 2020 году свыше 55 % всех грузов будут перевозить автомобильным транспортом. Ожидаемый прирост числа автомобилей составит, в среднем, в городах – 15–20 %, на дорогах общей сети 8–11 % в год.

Во многих странах развитие автодорожной инфраструктуры считается важной государственной задачей, и ее решение осуществляется за счет государственных инвестиций. В нашей стране основным источником инвестирования автодорожной инфраструктуры в городах являются региональные бюджеты.

1 Текущая ситуация

По данным правительства Москвы, рост автопарка в столичном регионе в разы превышает рост численности населения. В последние годы население столицы увеличивалось в среднем на 0,1 %, а автопарк – на 3–5 % в год. На данный момент в столице в сутки в среднем ставится на учет в органах ГИБДД от 2 до 4 тыс. новых автомобилей.

Стремительный рост транспортного парка, длительный период отставания объемов дорожно-мостового строительства привели к неудовлетворительным условиям дорожного движения в городе. Наиболее сложная дорожная ситуация складывается в центре Москвы, где более 90 % магистральной сети функционирует в условиях перегрузки и на пределе пропускной способности.

В ЦАО находится 963 улицы. Все они отличаются по категориям и делятся на центральные, второстепенные и прилегающие. Основной причиной неудовлетворительных условий движения в центре города является противоречие между невысокой емкостью улично-дорожной сети и высоким спросом на дорожное движение, который обусловлен большой долей транзита, высокой притягательностью центра и значительным ростом объемов движения легкового транспорта на его территории.

2 Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры.

2 сентября 2011 г. Правительством Москвы во главе с мэром С.С. Собяниным было выпущено постановление о государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.», цель которого – реализация комплекса градостроительных, транспортных, организационных и иных мер, направленных на приоритетное развитие транспорта общего пользования, сокращение транзитных грузопотоков, формирование парковочного пространства [2].

2.1 Характеристика основных проблем сферы реализации Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.

В настоящее время в городе функционирует транспортная система, в которую входят следующие виды транспорта: метрополитен, железная дорога (городская), наземный городской пассажирский транспорт и личный транспорт, перевозящие в год около 7,35 млрд пасс. Распределение объемов перевозок по видам транспорта и прогноз на расчетный период (по данным ГНИИПИ Генплана Москвы) приведены в таблице 1.

Таблица 1

Объем перевозок пассажиров в год, млрд. чел.	2011 г.	2016 г.
Железная дорога	0,8	0,98
Метрополитен	2,4	2,85
Наземный общественный транспорт	2,2	2,82
Личный транспорт	1,95	2,0
Итого	7,35	8,65

Доля общественного транспорта в общем объеме перевозок (метрополитен, железная дорога и наземный городской пассажирский транспорт) составляет около 74 %. Институтом Генерального плана Москвы выполнен прогноз изменения объемов перевозок, в соответствии с которым планируется увеличение объемов перевозок общественным транспортом на 23 % [2].

2.2 Ожидаемые результаты Государственной программы

Результатом выполнения Программы в целом должны стать:

- увеличение объема перевозок общественным транспортом на 23 %;
- открытие пассажирского движения по Москве-реке;
- снижение наполняемости подвижного состава транспорта общего пользования на 15 %;
- сокращение среднего интервала движения на наземном городском пассажирском транспорте в час пик с 8 до 5 мин.;
- сокращение средних затрат времени на поездку из жилых районов до мест приложения труда на 15–20 %;
- увеличение скорости движения общественного транспорта с 11 до 18 км/час, в том числе на выделенных полосах – до 30 км/ч;
- сдерживание объемов выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта;
- сокращение доли населения, не обслуженного метрополитеном, с 22 до 13 %;
- повышение комфортности поездок за счет использования подвижного состава новых типов, приспособленных для перевозки маломобильных граждан;
- ввод в эксплуатацию порядка 1,5 млн машино-мест;
- уменьшение времени на пересадку пассажиров в крупных транспортно-пересадочных узлах с 15 до 4–9 минут;
- ликвидация несанкционированных пунктов отправки автобусов;
- сокращение в 3–4 раза времени прибытия спасательных команд при возникновении чрезвычайных ситуаций при гарантированном обеспечении безопасности полетов;
- сокращение транзитных грузовых перевозок через Москву на 20 % [2].

Реализованные мероприятия по совершенствованию системы управления автодорожной инфраструктуры ЦАО г. Москвы

В последнее время городские власти делают достаточно много нового и интересного для улучшения дорожной ситуации в центре столицы:

1 Введены платные парковки в центре Москвы

Сегодня средняя скорость движения автомобилей в центре Москвы увеличилась на 6–8 %, а количество нарушений ПДД, связанных со стихийным оставлением транспортных средств в неположенных для этого местах, наоборот, сократилось на 64 %. Также, введение платных парковок привело к тому, что время стоянки автомобилей сократилось примерно в 2 раза, следовательно, оборачиваемость парковочных мест резко возросла.

2 20-километровый веломаршрут проложен в центре Москвы

Велодорожка начинается от парка искусств «Музеон», пройдет через парк Горького, Ботанический сад МГУ, Мосфильмовскую и Минскую улицы, парк Победы и завершится в Филевском парке. Также от «Музеона» можно будет проехать и в другую сторону – через Крымский мост, затем вниз по Фрунзенской набережной, вдоль реки вокруг Хамовников и до станции метро «Киевская».

3 Около 900 велопарковок появилось в Москве

Установка новых велопарковок закончена и функционирует в полную силу, парковки представляют собой расположенные параллельно друг другу «П» – образные дуги.

4 Для пенсионеров открыты пункты проката трехколесных велосипедов

В ряде московских округов появились пункты проката трехколесных велосипедов для пенсионеров. Они могут брать их бесплатно или со скидкой в определенные дни, предъявив социальную карту москвича или пенсионное удостоверение.

5 В центре Москвы создано 8 пешеходных маршрутов

Расширены тротуары на Тверской (от улицы Пушкинская до Моховой), на Маросейке, Покровке, и Пятницкой улице. Причем на последних трех улицах проложены велодорожки, поставлено современное освещение и озеленены улицы с помощью посадки в кадки деревьев.

6 «Парконы» начали контролировать качество уборки снега в центре Москвы

С января 2014 года городские мобильные комплексы фотовидеофиксации нарушений – «парконы» – начали контролировать качество уборки в центре Москвы.

В последние годы построено, расширено, модернизировано, более 40000 км автодорог, развязок, мостов, переходов [3].

Зарубежный опыт

Япония – Токио

На сегодняшний день понимание пробок в России и Японии – две проблемы из совершенно разных весовых категорий. Так, для токийских будней уже небольшое скопление машин в районе светофора считается пробкой. При этом дорожных коллапсов, в которых можно провести несколько часов, как в Москве, в японской столице сейчас практически не бывает. Исключения составляют только стихийные бедствия вроде тайфуна или землетрясения.

Российские дорожники и транспортные эксперты признаются: главное, что позволяет Токио справляться с транспортными потоками, – это не столько высокотехнологичные интеллектуальные системы управления движением, сколько развитая дорожная сеть.

Как рассказали «Газете.Ru» в полиции города, всего в Токио на сегодня насчитывается 28 тыс. км дорог, из них 2,8 тыс. км – скоростные платные магистрали.

Еще полвека назад, накануне токийской Олимпиады-64, дороги в японской столице начали строить в несколько этажей. Сейчас здесь, как и в Москве, действует ради-

ально-кольцевая система магистралей. Всего в городе 12 колец, четыре из которых платные. Однако акцент в Токио все-таки сделан на радиальные направления, которые сетью расходятся от центра города.

Многоуровневые паутины дорог возвышаются на бетонных опорах, порой достигая в высоту 30 метров. Зачастую дороги проходят сквозь небоскребы.

Вопреки распространенному мнению, футуристические многоуровневые развязки не уродуют облик города, а гармонично вписываются в архитектуру современного мегаполиса.

Дорог в Токио в семь раз больше, чем в Москве. Так, в российской столице на сегодняшний день протяженность дорожной сети составляет всего 3,6 тыс. километров. В ближайшие три года в планах российской столицы строительство и реконструкция только 400 километров дорог.

Это при том, что по площади, численности и плотности населения два мегаполиса примерно сопоставимы. По официальным данным, на 2014 год население Москвы составляет почти 12 млн человек (с приезжими около 21 млн чел.) Население Токио на сегодняшний день составляет около 15 млн человек. Плотность населения Москвы – 4770 чел. на квадратный километр, а Токио – 5966 чел. Автопарк японской столицы насчитывает 5,5 млн автомобилей, тогда как в Москве зарегистрировано около 4 млн машин и их число увеличивается на 250–300 тыс. штук в год. Кроме того, московский трафик ежедневно разбавляется еще несколькими миллионами автомобилей из Подмосковья.

Впрочем, в Токио не строят таких широких магистралей, как Садовое кольцо или МКАД в Москве, а делают акцент на протяженности новых дорог.

Все бесплатные дороги в японской столице проходят на нижнем уровне, по земле. Платные дороги находятся на верхних уровнях: «За деньги вы летите в небе», – говорят японцы. Практически в каждом автомобиле установлен навигатор, который предлагает маршруты в зависимости не только от загруженности дорог, но и от стоимости проезда. Деньги за проезд списываются бесконтактным способом в автоматическом режиме – автомобиль пересекает пункт взимания платы без остановки [3].

Великобритания – Лондон

Пробки – одна из главных проблем всех крупных городов мира. В Лондоне за дорожной обстановкой наблюдают тысячи инспекторов и сотни камер. Городские власти делают все, чтобы поездка по центру была невыгодной, и водители пересаживались на общественный транспорт или велосипеды.

Один из пешеходных переходов увековечили легендарные «Биттлз». Они сфотографировались здесь для обложки своего альбома, при этом едва не угодили под колеса автомобиля. Зато сейчас туристы и поклонники по несколько раз ходят вперед-назад, добиваясь качественных снимков. Водители терпеливо ждут, когда закончится фотосессия. В душе все кипит, но ничего не поделаешь – таковы правила движения.

Лондон вообще не самое лучшее место для владельцев машин. Улицы узкие, парковку не найти, да и за въезд в центр города надо платить.

Поездка по центру стоит сейчас 10 фунтов стерлингов. Установленные по периметру платной зоны видеокамеры считают номера въезжающих машин. Штрафы высокие, начинаются с 60 фунтов стерлингов.

«Наша задача сделать так, чтобы поездки в центр на машине были невыгодны, и люди пересели на общественный транспорт. К тому же город хорошо зарабатывает на платной зоне. Прибыль за 2009 год составила 148 миллионов фунтов стерлингов», – говорит Саманта Кеннеди, руководитель центра стратегии и партнерства в сфере контроля над дорожным движением.

Преыдущий мэр Лондона Кен Ливингстон был убежденным пешеходом. Нынешний мэр Борис Джонсон – велосипедист. Бывший журналист и однокашник пре-

мьер-министра приезжает на велосипеде даже в правительственную резиденцию на Даунинг-стрит.

Поиск парковки, особенно в центре Лондона – это отдельная и очень грустная для автовладельцев тема. Недавно здесь подсчитали, что на то, чтобы найти место для своей машины, среднестатистический Лондонский водитель тратит один год своей жизни. Стоянок мало и они очень дорогие. Но лучше не будет – это стратегическое решение городских властей.

«На каждый новый офис в центре Лондона мы выделяем всего одно парковочное место на две тысячи квадратных метров площади. Мы сознательно ограничиваем парковки, чтобы не привлекать в центр дополнительные автомобили и не создавать проблемы с движением», – говорит Ник Лестер, корпоративный директор городского совета Лондона.

«У нас здесь 17 станций метрополитена, автобусы, поезда. Есть все, чтобы с комфортом заменить автомобиль на общественный транспорт. Сити – это же всего одна квадратная миля. И здесь можно и нужно ходить пешком», – говорит лорд-мэр Лондона Майкл Беар.

Обитателям многочисленных офисов ничего другого не остается – приходится идти или крутить педали. Хотя многие из них – люди не бедные и могли бы позволить себе приехать на неплохом автомобиле. Но ничего не поделаешь, организация движения в большом городе – это всегда компромисс [3].

Китай – Гуанчжоу

Китай ужесточает борьбу с пробками на автодорогах. Власти одного из крупнейших городов страны – Гуанчжоу объявили о введении ежемесячного лимита на регистрацию новых автотранспортных средств. По оценкам экспертов, это поможет снизить загруженность дорог, но одновременно ударит по интересам автопроизводителей.

Квота на регистрацию новых автомобилей в Гуанчжоу, население которого превышает 14 млн человек, составит всего 10 тыс. в месяц, сообщила гонконгская газета South China Morning Post. В настоящее время власти временно приостановили регистрацию новых транспортных средств и решают, какую долю квот получают частные лица, компании и правительственные чиновники.

Пойти на эти драконовские и непопулярные среди автолюбителей меры местное правительство было вынуждено на фоне резкого ухудшения дорожной ситуации в четвертом по величине городе материкового Китая. За последние пять лет прирост новых автомобилей в городе ежегодно составлял 19 %, а их общее число в мае этого года достигло 2,41 млн. В то же время, несмотря на активные инвестиции в инфраструктуру, пропускная способность местных автодорог за тот же период выросла лишь на 2 %. Гуанчжоу стал третьим крупным городом Китая, который решил бороться с пробками при помощи жестких ограничений. Так, в Пекине с 2011 года квота на регистрацию автомобилей составляет 240 тыс. (при этом в 2010 в столице появилось около 700 тыс. новых автомобилей). В Шанхае же для получения номера местным автолюбителям и вообще приходится участвовать в специальных аукционах, где цена за номерной знак составляет от 3 тыс. до 6 тыс. долл., так как ежемесячная квота для второго по величине мегаполиса страны составляет около 9 тыс. номеров.

По официальным данным, подобные ограничения приносят положительные результаты. Так, в Шанхае число автомобилей пока еще не преодолело отметку в 2 млн. В Пекине, правда, ситуация более напряженная – по улицам китайской столицы ездят около 5 млн машин, а ситуация с пробками здесь считается одной из самых тяжелых в мире. [3]

Вывод: при активном росте числа автомобилей в столице, существующих мер недостаточно для кардинального улучшения положения. Возможным путем решения данной ситуации может стать в краткосрочной перспективе Лондонский путь с возможным переходом на Токийский путь в стратегической перспек-

тиве. Данная проблема является комплексной и требует крайне детального анализа затрат, рисков и эффективности предлагаемых путей развития.

Литература

- 1 Кузнецова А.И. Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКНИГА, 2013.
- 2 Постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» (с изменениями и дополнениями).
- 3 Интернет-портал <http://www.gazeta.ru/>

Development of road infrastructure in Moscow city

Ivan Vladimirovich Polyakov, Master 2 course group ED 80.1/M1-13 MU them H.E. Witte

This article describes the traffic situation on the territory of the CAO (Central administrative district) of the city of Moscow as the most problematic and loaded road infrastructure in the capital. This article also describes the interim results and the planned goals and objectives of the State program of the Moscow transport system Development for 2012-2016, also reflects the major activities carried out to improve the system of management of the road infrastructure of the Central administrative district of Moscow. In conclusion the article describes international experience of building road infrastructure on the example of the world's largest megacities like Tokyo, London and Guangzhou

Keywords: Transport (road) infrastructure, The state program of the city of Moscow «Development of transport system 2012-2016, Paid Parking, Cycle route, Walking route, Bicycle Parking, Toll Express highway, Public transport, Monthly limit for registration of new motor vehicles

УДК 004.657

СТРАТЕГИЯ И ПОЛИТИКА ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ

*Алексей Игоревич Постовалов, зам. директора центра инноваций
в городском хозяйстве при высшей школе экономики, аспирант*

E-mail: a.postovalov@list.ru

Московский университет имени С. Ю. Витте

<http://www.muiiv.ru>

В статье рассмотрены вопросы стратегии и политики энергосбережения в экономике Российской Федерации. Выявлены цели стратегии и основные понятия в действующей политике энергосбережения. Проведен анализ и получена оценка результативности применения современной стратегии и политики по энергосбережению.

Ключевые слова: стратегия энергосбережения, политика энергосбережения



А.И. Постовалов

Со времени появления такого понятия, как «энергосбережение» стало развиваться законодательство по энергосбережению, контроль и нормирование расход первичных ресурсов страны. Для того, чтобы создать грамотную стратегию и политику в энергосбережении были рассмотрены не только технологические способы решения данного вопроса, а также проведен анализ нормативной базы и существующих стратегий энергосбережения [1].

Таким образом, уже более 25 лет насчитывает история международного опыта разработки и реализации программ эффективного энергосбережения. Их несомненная значимость