
Инфраструктура

РЕЗУЛЬТАТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА МОСКВЫ В 2010–2020 гг.

И. А. СОЛДАТЕНКО

Развитие московского транспортного комплекса имеет стратегическое значение для экономического роста региона и России в целом. Государственное программное финансирование столичного транспорта составляет пятую часть московского бюджета, что определяет высокие требования к результатам использования публичных ресурсов, однако часто вносимые в программный документ изменения негативно влияют на анализ эволюции транспортного комплекса.

Основные результаты функционирования столичного транспорта отражены в 10 показателях Транспортной стратегии Москвы, по каждому из которых констатировано существенное улучшение за прошедшее десятилетие. Многовекторное развитие различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры обусловило укрепление рейтинга Москвы по сравнению с девятью другими ведущими мегаполисами мира — с 7-й позиции в 2010 г. до 2-й в 2018 г.

Ключевые слова: транспорт, метрополитен, такси, каршеринг, государственная программа, целевой показатель, финансирование развития транспорта.

Уровень развития транспортного комплекса как совокупности транспортных средств и транспортной сети, несомненно, определяет эффективность функционирования экономики не только на уровне государства, но и в региональном разрезе. В большинстве случаев столицы разных стран исторически обрели свой статус благодаря высокому транспортному потенциалу, расположению на пересечении транспортных путей, развитой транспортной сети.

Вместе с тем на столичных городах лежит особая ответственность за развитие как внутреннего транспортного комплекса, так и транспортной системы государства: регионы часто ориентируются на передовой столичный опыт, принимая во внимание эффект от внедрения определенных решений. В таком контексте ретроспективный анализ механизмов реализации государственной политики Москвы в сфере развития транспорта позво-

лит выявить основные тенденции эволюции транспортного комплекса, очертить систему инструментов государственной поддержки транспортной системы и оценить степень их влияния на результаты функционирования транспорта.

В последнее десятилетие вектор развития московского транспорта по большей части определялся двумя ключевыми документами: государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы» (далее — Программа)¹ и Транспортной стратегией Москвы на период до 2020 года (далее — Стратегия).

Расходы бюджета Москвы на реализацию Программы в 2021 г. запланированы на уровне 641,3 млрд руб., или 20,3% от общего объема расходов столичного централизованного фонда денежных средств. Кроме того, финансирование Программы осуществляется также за счет федеральных ресурсов и частных инве-

Солдатенко Игорь Александрович, старший государственный инспектор Контрольно-счетной палаты Москвы; аспирант кафедры «Экономика, организация производства и менеджмент» Института экономики и финансов Российского университета транспорта (Москва), e-mail: igor.soldatenko.94@mail.ru

¹ Постановление Правительства Москвы от 02.09.2011 г. № 408-ПП (ред. от 26.03.2019 г.) «Об утверждении Государственной программы города Москвы “Развитие транспортной системы”».

стиций (порядка 20–25% от общего объема финансирования ежегодно). Для сравнения: величина только программных расходов бюджета Москвы на развитие транспорта сопоставима с расходными частями бюджетов Санкт-Петербурга, Московской области и кратко превышает размеры бюджетов других российских регионов.

Отметим, что нынешний размер финансового обеспечения функционирования московской транспортной системы в целом соответствует пропорциям, существовавшим и ранее (в 2011–2020 гг.), что, с одной стороны, обуславливает колоссальную ресурсообеспеченность транспортного комплекса столичного региона, а с другой – предъявляет высокий спрос к результатам использования государственных и иных средств на развитие транспортной системы, количественно выражаемых в значениях целевых показателей (конечных результатов). Однако до сих пор отсутствует

комплексная система мониторинга расходования этих средств, в том числе и по результатам реализации программ в пределах значений показателей, определенных в программных документах [2, с. 344]. Между тем эволюция государственной политики в сфере развития столичного транспорта вызывает частые, иногда избыточные корректировки документов стратегического планирования. Так, за период с 2011 г. Программа претерпела 12 изменений, большинство из которых затронуло цели и конечные результаты ее реализации.

Показательным является сопоставление действующей (от 26.03.2019 г.) и предыдущей (от 27.03.2018 г.) редакций этого документа: количество конечных результатов Программы уменьшилось с 16 до 8, при этом в ряде оставшихся изменилось логическое содержание. В частности, «Годовой объем пассажирских перевозок на транспорте общего пользования» в новой редакции, в отличие от предыдущей,

Результаты реализации Транспортной стратегии Москвы на период до 2020 г.*

| Показатель | 2010 г. (факт) | 2019 г. (факт) | Темпы роста в 2010-2019 гг., в % | 2020 г. (план) |
|--|-------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Средняя скорость личного транспорта на основных магистралях, км/ч | 45 | 54 | 120,0 | 54 |
| Среднее время в пути от МКАДа до центра города на городском транспорте, мин | 67,0 | 56,0 | 83,6 | 55,0 |
| Количество погибших в ДТП на 100 тыс. населения, чел. | 6,6 | 3,5 | 53,0 | 3,3 |
| Среднее время в очереди на приобретение проездных билетов в час пик, мин | 7,0 | 2,2 | 31,4 | 2,2 |
| Количество пассажирских мест в городском транспорте, млн мест в сутки | 35,6 | 38,4 | 107,9 | 38,8 |
| Выполнение расписания наземным транспортом по выделенной инфраструктуре, в % | 76,0 | 97,0 | 127,6 | 98,0 |
| Количество станций рельсового транспорта (метро, МЦК, МЦД), шт. | 182 | 320 | 175,8 | 334 |
| Доля людей, пользующихся разными видами городского транспорта, в % | 62,0 | 70,0 | 112,9 | 71,0 |
| Доступность метро в радиусе 1,2 км, в % населения | 54,5 | 64,3 | 118,0 | 64,6 |
| Доступность метро в радиусе 2,2 км, в % населения | 79,0 | 88,8 | 112,4 | 89,3 |

* – Здесь и далее результаты развития транспортного комплекса Москвы оцениваются без учета фактических значений за 2020 г., что связано с негативным влиянием пандемии коронавируса на исполнение документов стратегического планирования в транспортной сфере в 2020 г.

Источник: [4].

учитывает льготные категории пассажиров, что изменяет значения целевого показателя в большую сторону и не позволяет сравнить их с фактическими результатами деятельности по достижению данного показателя. Кроме того, отмечено несколько социально значимых показателей, таких как «Доля населения Москвы, проживающего в зоне транспортной доступности от станций метрополитена в радиусе 0,8 км (1,2 км; 2,2 км)» (3 показателя), «Среднее время поездки на индивидуальном транспорте в утренние часы пик из жилых районов вблизи МКАДа до центра города».

Практика показывает, что изменение (отмена) того или иного целевого показателя сводит на нет предшествующие результаты по достижению его значений, затрудняет оценку эффективности использования государственных средств на реализацию Программы, вызывает недоверие общества и предпринимательского сектора к проводимой государственной политике и содержит ряд других рисков.

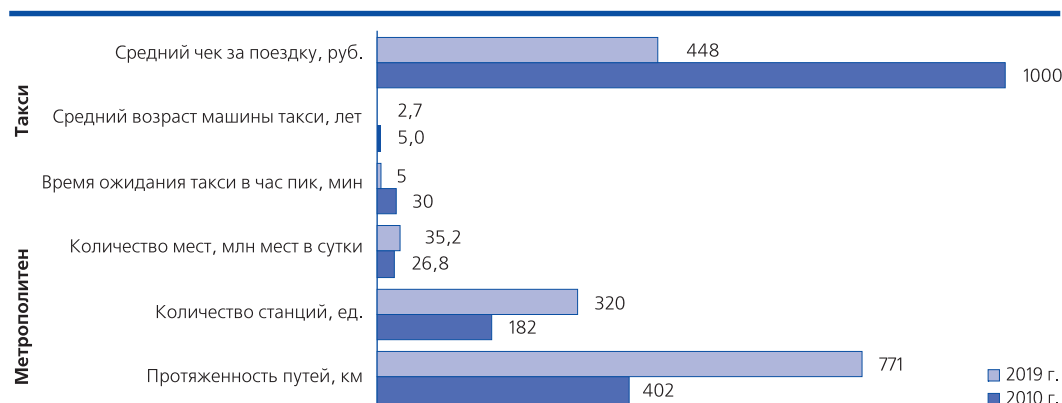
По большей части цели, установленные в Программе и Стратегии, взаимосвязаны, что позволяет оценить результаты функционирования столичного транспортного комплекса по степени реализации одного документа. Так, основные итоги развития транспортной сис-

темы Москвы отражены в отчете о реализации Стратегии в 2010–2019 гг. (См. таблицу.)

Как видно из таблицы, все показатели в рассматриваемом периоде продемонстрировали положительную динамику, из них наиболее существенные результаты достигнуты по трем: количеству погибших в ДТП на 100 тыс. населения (снижение на 47,0% в 2019 г. относительно 2010 г.); среднему времени в очереди на приобретение проездных билетов в час пик (снижение показателя более чем в 3 раза); количеству станций рельсового транспорта (метро, МЦК, МЦД) (прирост показателя на 75,8%). Безусловно, находясь в одной системе, индикаторы взаимосвязаны, что обуславливает, в частности, увеличение доступности метро в результате роста количества станций метро и уменьшение среднего времени в пути от МКАДа до центра города на городском транспорте как следствие продуктивного выполнения расписания наземным транспортом по выделенной инфраструктуре и увеличения количества станций рельсового транспорта.

Интересной с позиций анализа предпочтений населения является оценка среднего суточного пассажиропотока в будний день с учетом вида транспорта (метро, наземный транспорт, пригородный железнодорожный транспорт,

Рис. 1. Отдельные показатели развития московского такси и метрополитена



Источник: [4].

такси, каршеринг и др.). И эта оценка показывает, что суточный пассажиропоток увеличился с 16,7 млн поездок в 2010 г. до 20,0 млн поездок в 2019 г., т.е. на 19,8%. Разумеется, такая динамика является следствием, в том числе, и роста количества жителей Москвы: за тот же период численность столичного населения увеличилась с 11,5 до 12,6 млн человек — на 9,7%. При этом опережающий рост пассажиропотока по сравнению с увеличением численности населения свидетельствует о перманентно растущем спросе, предъявляемом на услуги городского транспорта, который в основном был обеспечен увеличением поездок на метро (на 1,2 млн поездок в день) в результате укрупнения сети метрополитена и на такси (на 0,98 млн поездок в день) в результате улучшения, прежде всего, его ценовой привлекательности, что подтверждается положительной динамикой индикаторов развития метро и таксомоторных перевозок. (См. рис. 1.)

С повышением комфортности, уменьшением времени ожидания и снижением стоимости использования в последние годы такси приобрело повсеместную популярность, став доступным средством передвижения для большей части населения. Наряду с такси, в качестве альтернативы личному транспорту, развивался сервис краткосрочной аренды автомобилей в Москве — каршеринг, что позволило увеличить суточный пассажиропоток с его использованием с 0,04 млн поездок в будний день в 2010 г. до 0,23 млн поездок в 2019 г. Значительный рост спроса на такси и каршеринг во многом является следствием городской поддержки таксомоторных перевозок и услуги каршеринга через субсидирование лизинговых платежей или процентов по кредитному договору. Отбор получателей субсидий производится Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы на основе заявок по установленной форме, поданных юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, с учетом двух критериев: экологического класса автомобиля и срока его эксплуа-

тации [1, с. 67]. Общий объем поддержки такси в форме субсидий составил около 900 млн руб. (начиная с 2012 г.), каршеринга — более 50 млн руб. (начиная с 2018 г.).

Несомненно, к одному из основных успехов в рамках модернизации транспортной инфраструктуры Москвы можно отнести развитие сети метрополитена. Так, за последнее десятилетие количество станций метро (включая МЦК и МЦД) увеличилось почти вдвое, как и протяженность путей. Среди прочего, использование государственных ресурсов на расширение столичной инфраструктуры позволило в короткие сроки завершить строительство Московского центрального кольца, включающего 31 станцию с 26 пересадками на метро и 5 пересадками на МЦД.

Кроме того, следует отметить и результаты развития наземного городского транспорта в последние годы, а именно:

- протяженность выделенных полос увеличилась с 1,1 км в 2010 г. до 351 км в 2019 г.;
- ежедневно по выделенным полосам движения, где средняя скорость перемещения на 39% выше, перемещаются около 4 млн пассажиров;
- выделенная дорожная сеть охватывается 660 маршрутами, или 63% от общего количества маршрутов;
- сеть городских магистральных маршрутов включает 22 маршрута, соединяя центральные районы с удаленными от центра;
- протяженность трамвайной инфраструктуры составляет 418 км, при этом 89% путей обособлено;
- по итогам второго квартала 2020 г. московский парк наземного транспорта включал 386 электробусов, а к 2023 г. планируется закупить еще 2264 электробуса.

Обращает на себя внимание и развитие транспорта «последней мили» — велопроката и проката электросамокатов. Так, столица располагает более 3 тыс. электросамокатов и почти 7 тыс. велосипедов. Инфраструктура в виде протяженной велосети длиной 850 км позволяет разгрузить дороги общего пользования с

учетом нацеленности на укрепление здоровья граждан.

Принимая во внимание масштабы территории и численность населения столицы, особый интерес представляет сопоставление транспортных систем ведущих мегаполисов мира посредством индекса развития транспортного комплекса, рассчитанного учеными МГУ им. М.В. Ломоносова на базе 72 показателей. (См. рис. 2.)

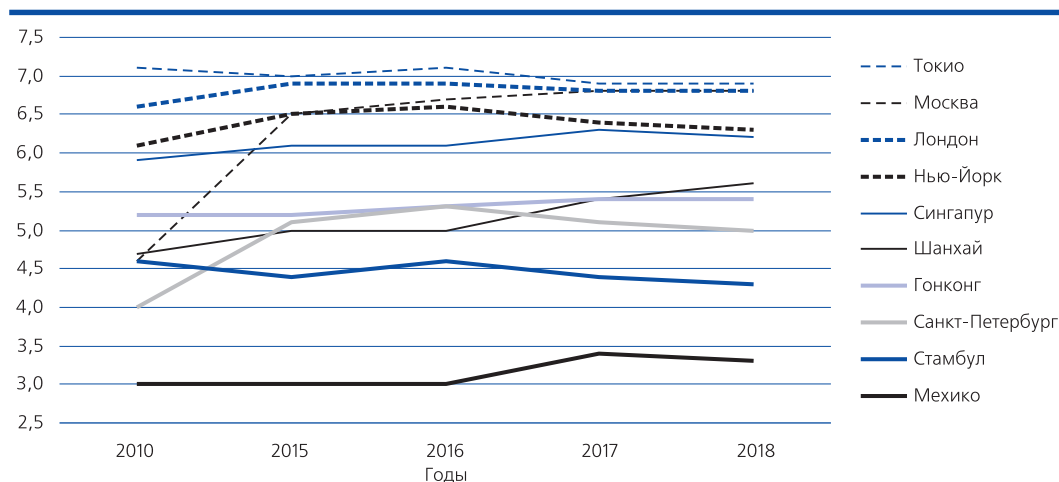
Как видно, транспортный комплекс Москвы прогрессировал в 2010–2018 гг. опережающими темпами по сравнению с другими крупнейшими мегаполисами мира. Так, в 2010 г. Москва делила 7-е место по уровню развития транспорта со Стамбулом, к 2016 г. вышла на 3-ю позицию, а в 2017–2018 гг. разделяла 2-е место с Лондоном со значением индекса 6,8 балла. Общий индекс базируется на четырех субиндексах, каждый из которых рассчитан на основе группы показателей, отражающих соответственно качество транспортных услуг для населения (рост значения субиндекса с 4,0 балла в 2010 г. до 7,1 балла в 2018 г.), доступ-

ность транспортных услуг для населения (рост с 4,4 до 6,2 балла), безопасность дорожного движения и воздействие транспорта на окружающую среду (рост с 5,5 до 7,5 балла) и эффективность грузовой логистики (рост с 4,8 до 6,6 балла).

Без сомнения, современный транспортный комплекс Москвы выполняет ряд функций, без которых жизнь горожан и существование предприятий не представлялись бы возможными, и результаты развития транспортной системы в последнее десятилетие свидетельствуют о грамотной и последовательной государственной политике в сфере развития столичного транспорта.

Вместе с тем нельзя не отметить основную проблему развития московского транспортного комплекса, заключающуюся в высокой частоте изменений финансирования и целевых показателей Программы. Очевидно, что при более совершенном планировании целей, задач и конечных результатов, прежде всего, документов стратегического назначения не только стабилизируются показатели развития

Рис. 2. Значения индекса развития транспортного комплекса ведущих мегаполисов мира, в баллах*



* — Значения индекса находятся в диапазоне от 0 до 10 баллов, где 10 баллов соответствуют наиболее высокому уровню развития транспортного комплекса, 0 баллов — наиболее низкому.

Источник: [3].

столичного транспортного комплекса, но и усилится доверие со стороны граждан к городским властям, повысится эффективность общественного и государственного финансового контроля.

Несмотря на существующие трудности, в том числе связанные с пандемией коронавируса, транспортная система Москвы будет со-

вершенствоваться и далее: на период до 2023 г. и на перспективу до 2040 г. разработана новая Транспортная стратегия Москвы, ключевыми направлениями которой стали «Доступный и комфортный городской транспорт», «Безопасные дороги», «Здоровые улицы», «Цифровые технологии в транспорте», а также «Новые виды мобильности». ■

Литература

1. Бубнова Г.В., Солдатенко И.А. Особенности и эффективность поддержки таксомоторных перевозок и услуги каршеринга в городе Москве // Труды международной научно-практической конференции «Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее». Москва, 11 ноября 2020 г. М.: РУТ (МИИТ), 2020. С. 66–69.
2. Завьялов Д.В. Концепция системы мониторинга уровня развития транспортной инфраструктуры мегаполиса // Экономика, предпринимательство и право. 2020. № 2. С. 343–354.
3. Индекс развития транспортного комплекса ведущих мегаполисов мира: Аналитический доклад МГУ им. М.В. Ломоносова, 2020 г. URL: https://www.msu.ru/upload/pdf/2020/Transport_Index_MSU_2020.pdf
4. Развитие транспортной системы Москвы с 2010 до 2019 года / Единый транспортный портал города Москвы, 2020. URL: https://transport.mos.ru/common/upload/docs/prez/MosDepTrans_Brochure2019_alex_13.08f_3.pdf

References

1. Bubnova G., Soldatenko I. Features and efficiency of taxi transportation support and car sharing services in Moscow // Proceedings of the international scientific and practical conference «Conceptual problems of economics and management in transport: a look into the future». 2020. Pp. 66–69.
2. Zavyalov D. The concept of a monitoring system for the level of development of a megalopolis transport infrastructure // Economics, Entrepreneurship and Law. 2020. No. 2. Pp. 343–354.
3. Index of the development of the transport complex of the world's leading megacities: Analytical report of the Lomonosov Moscow State University. 2020. URL: https://www.msu.ru/upload/pdf/2020/Transport_Index_MSU_2020.pdf
4. Development of the Moscow transport system from 2010 to 2019 / Unified Transport Portal of Moscow. 2020. URL: https://transport.mos.ru/common/upload/docs/prez/MosDepTrans_Brochure2019_alex_13.08f_3.pdf

Results of the Moscow Transport Complex Development in 2010–2020

Igor A. Soldatenko – Senior State Inspector of the Moscow Chamber of Control; Postgraduate student, Institute of Economics and Finance, Russian University of Transport (Moscow, Russia). E-mail: igor.soldatenko.94@mail.ru

The development of the Moscow transport complex is of strategic importance for the economic growth of the region and Russia as a whole. State program financing of the capital's transport makes up one fifth of the Moscow budget, which determines high requirements for the results of using public resources, but often changes in the program document negatively affect the analysis of the evolution of the transport complex.

The main results of the functioning of transport are reflected in 10 indicators of the Moscow Transport Strategy, for each of which a significant improvement was stated over the past decade. The multi-vector development of various types of transport and transport infrastructure led to the strengthening of Moscow's rating compared to nine other leading megacities of the world – from seventh position in 2010 to second in 2018.

Key words: transport, metro, taxi, car sharing, state program, target indicator, financing of transport development.