

УДК 656.2 (476)

Светлана Федоровна Куган¹, Татьяна Викторовна Филиппова²¹канд. экон. наук, доц., доц. каф. экономики промышленных предприятий

Белорусского государственного экономического университета

²магистр экон. наук, ст. преподаватель каф. менеджмента

Брестского государственного технического университета

Svetlana Kugan¹, Tatyana Filippova²¹PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics of the Belarusian State Economic University²Master of Economics, Senior Lecturer of the Department of Management of the Brest State Technical Universitye-mail: ¹sfkugan@mail.ru; ²FTV_VVS@mail.ru

ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ И ИХ МЕСТО В ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ

Современные транспортные системы занимают значительное место в экономической системе города или любой рассматриваемой территории. И это связано не только с налоговыми выплатами в бюджет, но и с тем, какие транспортные услуги предоставляются и какие используются населением. Рассмотрение вопросов об эффективности использования транспортных систем в рамках городских агломераций, совершенствования транспортных услуг является весьма эффективным. Кроме того, степень развития транспортного обслуживания, обеспечивающего требуемую подвижность населения, косвенно влияет и на сферу производства определенной территории. Это позволяет говорить об актуальности указанных вопросов и необходимости проведения более глубоких исследований. В статье предпринята попытка анализа возможного варианта развития транспортных услуг и их значимости для малой городской агломерации.

Ключевые слова: городская агломерация, город-спутник, регион, территория, транспортные услуги.

Transport Services and Their Place in Urban Agglomerations

Modern transport systems occupy a significant place in the economic system of a city or any territory under consideration. And this is connected not only with tax payments to the budget, but also with what transport services are provided and what are used by the population. Consideration of questions about the efficiency of using transport systems within urban agglomerations, improving transport services is very effective. In addition, the degree of development of transport services that provide the required mobility of the population indirectly affects the sphere of production of a certain territory. This allows us to speak about the relevance of these issues and the need for more in-depth research. This article attempts to analyze a possible development of transport services and their significance for a small urban agglomeration.

Key words: urban agglomeration, satellite city, region, territory, transport services.

Введение

В современных условиях укрепления экономической самостоятельности регионов одним из важнейших направлений регионального экономического развития становится формирование эффективного рынка транспортных услуг. Транспорт как составная часть рыночной инфраструктуры оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития регионов и страны в целом.

В системе рыночных отношений особе место занимают транспортные услуги. Это определяется не только их видовым многообразием (автомобильный, железнодорожный, водный, авиа- и др. транспорт),

но и тем, что транспорт объединяет две значительные сферы постиндустриальной экономики: производства и потребления. Необходимо отметить, что транспорт является связующим звеном между различными отраслями народного хозяйства, формируя таким образом отдельную сферу услуг – транспортные услуги. От качества, доступности и своевременности их реализации напрямую зависит эффективность национальной экономики, ее безопасность.

Основная часть

Рассматривая значимость транспортных услуг для потребителей, в нашем случае – населения городов и территорий, важно отметить доступность автомобильных и

железнодорожных перевозок, определяемую устойчивым и эффективным предоставлением услуг, что характеризует подвижность населения, формируя желаемый уровень транспортной деятельности, а также развитие производства и торговли.

В соответствие с Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» (№ 140-З от 05.05.1998 г. с изм. и доп.) транспортная деятельность представляет собой «совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, внутренним водным, городским электрическим транспортом, метро и иным транспортом, а также транспортно-экспедиционная деятельность, другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые (оказываемые) на договорной основе или иных законных основаниях» [1]. Исходя из данной формулировки, транспортные услуги представляются как обширный комплекс услуг по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями и является благом, в процессе предоставления которого меняется качество уже созданного продукта.

Учитывая возможности территорий и существующие виды транспортных услуг, представляется возможным выявлять особенности в потребностях региональных рынков транспортных услуг с точки зрения востребованности услуг данного вида в регионах или как частный случай в городских агломерациях.

Говоря о городских агломерациях, необходимо отметить, что данное понятие возникло не так давно и представляет собой одну из стадий урбанизации. Постепенное расширение территории городов и естественное поглощение ими территорий близлежащих населенных пунктов предопределило возникновение так называемого агломерационного эффекта в виде экономической и социальной выгоды за счет снижения издержек от пространственной концентрации производств и других экономических объектов в городских агломерациях. Характерными признаками агломераций является концентрация социальной инфраструктуры, высокая плотность населения. Еще одной из

определяющих характеристик городских агломераций является наличие массовых поездок (трудовых, учебных) части трудоспособного населения (порядка 15–20 %) от места проживания до места работы (учебы).

Мировая практика свидетельствует, что потребность в создании городских агломераций возникает при резком сокращении мест приложения труда в пригородной зоне крупных городов. При этом положительный экономический эффект имеет место при увеличении количества жителей до 150–400 тыс. человек. А развитие агломераций сопровождается определенными сложностями административного и жилищно-коммунального управления, проблемами транспортного обеспечения.

Для Республики Беларусь вопрос о транспортном обеспечении описываемых территорий не является слишком проблемным в связи с тем, что реальной городской агломерацией является Минск и его города-спутники. Другие областные центры по государственной градостроительной политике последних лет успешно развиваются на базе городов-спутников (например, для Бреста городом-спутником является Жабинка, для Гомеля – Добруш).

Транспортное обеспечение на территории страны обеспечивают субъекты сферы транспортных услуг (перевозчики, транспортные агенты и транспортные экспедиторы). Предоставляя свои услуги, они специализируются, как правило, на тех видах услуг, которые наиболее востребованы потребителями (пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями). Предоставляемые транспортные услуги с точки зрения объекта перевозки делятся на грузовые и пассажирские (рисунок).

Практически все виды транспортных услуг присутствуют в транспортной сфере Республики Беларусь. Доминирующим видом транспорта при перевозке грузов и людей по территории страны и за ее пределами является железнодорожный. Также востребованным вариантом транспортных услуг являются автомобильные перевозки. В данной статье в качестве объекта исследования рассматривается Брестский регион и, в частности г. Брест. По территории региона проходит трансъевропейский коридор М1/Е30 и важные внутренние автомобильные (Е30/М1 Орша – Брест, М10 Брест –

Гомель, Е85/М11 Вильнюс – Лида – Слоним, М12 Кобрин – Луцк), железнодорожные (Москва – Минск – Берлин; Вильнюс – Ба-

рановичи – Ровно) и водные (Днепровско-Бугский канал) пути.

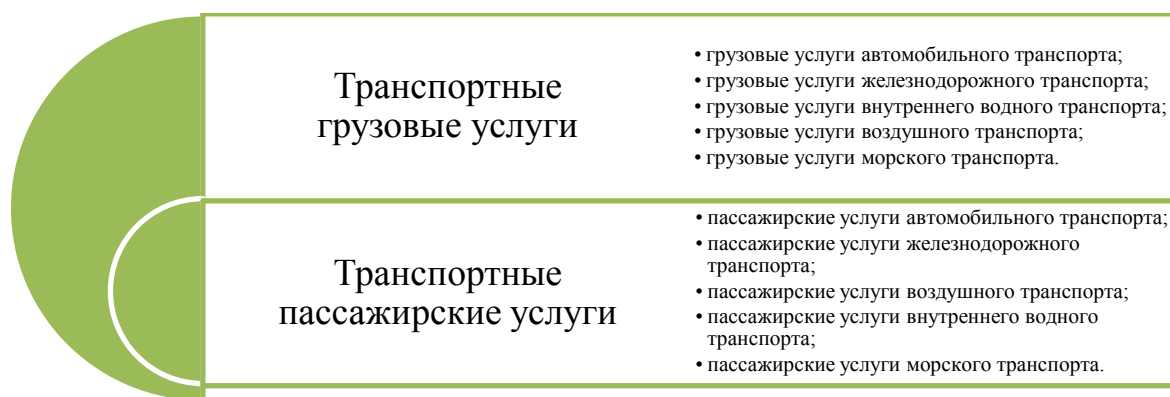


Рисунок. – Классификация транспортных услуг

Развитие областного центра тяготеет к линейному направлению, вдоль магистрали М1. Положительным фактором развития является тот факт, что Брест имеет уникальное местоположение, являясь городом в центре Европы и самым западным приграничным городом Республики Беларусь (на границе с Республикой Польша), т. е. это своеобразный «буфер» между Евросоюзом и Евразийским союзом. Транзитное положение города автоматически делает его одним из звеньев нового Шелкового пути – инициативы Китая «Один пояс – один путь», что дает большой потенциал для развития экономики, различных видов логистики (здесь соединяются автомагистраль, железнодорожный узел, водный путь, аэропорт). Брестский аэропорт после реконструкции в 2018 г. способен принимать всю линейку самолетов «Боингов», в т. ч. дальнемагистральные воздушные суда 667/300 ER.

Брест, являясь областным центром, главным городом Брестского региона, имеет хорошую транспортную (автомобильную, железнодорожную, воздушную) связь со столицей. Вокруг города расположены предприятия Свободной экономической зоны (СЭЗ), что достаточно привлекательно для инвестиций.

Плотность автомобильных дорог Брестского региона составляет 384 км на 1 000 км². Всего в области 13,4 тыс. км дорог общего пользования (из них 8,6 тыс. км с усовершенствованным покрытием).

Сеть железных дорог составляет 30,9 км на 1 000 км², что является самым высоким

показателем по республике (исключение – г. Минск). Пассажиропоток транспорта за 2021 г. составил 1 318,1 млн пасс.-км, грузооборот – 5 329 млн т-км.

Предлагаемая стратегия пространственного развития учитывает расширение города и пригорода за последние годы, что подтверждено активным ростом в заречной части (Южный район), где сегодня уже проживает чуть более третьей части населения города. При сохранении существующих границ города его развитие осуществляется преимущественно за счет усадебной, блокированной и малоэтажной застройки в прилегающих населенных пунктах в радиусе до 30 км, вдоль развитых транспортных коммуникаций (железной и автомобильной дороги) в виде изохрон транспортной доступности, или «пальцев», аналогично Стокгольмской агломерации (представляет собой пояс пригородов вокруг столицы Швеции). К сведению: «50 муниципалитетов стокгольмской агломерации производят 42 % ВВП Швеции и обеспечивают 29 % экспорта и 43 % импорта» [2].

Большое количество населенных пунктов в радиусе 5–15 км, а также наличие нескольких удаленных малых городов (Высокое, Каменец, город-спутник Жабинка) предопределяет необходимость создания системы удобного и быстрого перемещения людей в городе и районе, т. к. она включает не только автобусные маршруты городского сообщения, но и сеть автобусных маршрутов пригородного сообщения. В самом Бресте предполагается повысить подвижность

людей, измеряемую количеством перемещений пешком или на транспорте к месту назначения (например, работы или учебы).

Дальнейшее создание городов-спутников будет способствовать снижению концентрации промышленности и населения в крупном городе и позволит выровнять уровень жизни всей возглавляемой им агломерации. Поэтому наряду с размещением в них жилых кварталов необходимо предусмотреть строительство новых, а также развитие существующих предприятий, что позволит обеспечить занятость значительной части населения города-спутника и снижения потребности в выезде на работу в крупный город. Развитие городского пространства и пригорода возможно осуществить посредством комплексного взаимодействия транспортной инфраструктуры, транспортных услуг и среды для их реализации.

Транспортная инфраструктура является основополагающим структурным элементом города, базовыми функциями которого остаются удовлетворение спроса на транспортные услуги, в т. ч. пассажирские перевозки различных категорий населения, обеспечение доступности территорий и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок.

Долгосрочное инновационное развитие города задает приоритеты управления вопросами энергии и климата, архитектуры и безопасности, мобильности и организации движения транспорта, водоснабжения и водоотведения, природных ресурсов и обращения с отходами. На уровне руководства г. Бреста активно обсуждается концепция создания транспортно-пересадочных узлов, предполагающая рациональное использование имеющихся возможностей парковочного пространства: не за счет их увеличения, в т. ч. и по причине отсутствия свободных площадей, а через рациональное использование существующих парковочных пространств.

Одной из существующих проблем является низкая пропускная возможность улиц города, иногда служащих местом парковки автомобильного транспорта, что не позволяет в часы пик справиться с потоком транспорта [3]. Поэтому для центральной части города важно исключить прохождение транзитного, а также городского транспорта, сделав упор на пешеходные зоны,

велоинфраструктуру, общественный транспорт. Для этого предлагается построить объездные маршруты, что позволит разгрузить центр и активно использовать Западный обход. Проектирование пешеходной многофункциональной формы застройки, расположенной вокруг остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта, снизит проблемы реализации транспортных услуг при высокой плотности городской застройки и сделает общественный транспорт удобным для людей и увеличит объемы его использования [4].

Привлекательным направлением с точки зрения реализации транспортных услуг для населения является развитие наземного рельсового транспорта в границах, существующих ж/д коридоров от Центрального ж/д вокзала в восточном, южном и северном направлениях с формированием транспортно-пересадочных узлов. Это позволит в будущем увязать систему городского пассажирского транспорта с пригородом (при дальнейшем росте города), городом-спутником Жабинкой, аэропортом и другими поселениями в разных направлениях в зоне влияния г. Бреста.

Заключение

Развитие транспортных услуг агломерации г. Бреста позволит не только развивать регион, но и усилить связи внутри самой агломерации: повысить экономический потенциал территорий; расширить набор транспортных услуг; повысить уровень жизни населения; обеспечить высокую степень использования трудовых ресурсов за счет расширения подвижности населения; повысить мобильность каждого человека в отдельности; улучшить доступность городских объектов, в т. ч. мест работы или учебы и отдыха за счет их рационального размещения, связности и проницаемости территорий, исключая транзит; снизить негативное влияние транспорта на окружающую среду и здоровье людей; повысить скорости сообщения и уровня комфорта общественного транспорта; создать условия для удобных передвижений пешком и на велосипедах; использовать выгодное географическое положение и ресурсы данного региона.

Реализация транспортных услуг с учетом нового формата развития Брестского

региона дает новые возможности для создания интегрированной системы пространственного развития, рационального управления объектами транспортной инфра-

структуры, снижения потребления ресурсов, формирования удобной и эффективной транспортной системы, роста благосостояния общества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г., № 140-З : с изм. и доп. – Режим доступа: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/-transport_foundations.pdf. – Дата доступа: 10.03.2022.

2. Булатов, А. С. Роль глобальных городов Европы в притоке иностранных капиталов и трудовых мигрантов [Электронный ресурс] / А. С. Булатов, А. А. Габарта, Е. А. Сергеев // Современ. Европа. – 2021. – № 4. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-globalnyh-gorodov-evropy-v-pritoke-inostrannyh-kapitalov-i-trudovyh-migrantov>. – Дата доступа: 24.07.2022.

3. Стратегия пространственного развития города Екатеринбурга : концепция / разраб. и рук. проекта: А. Головин [и др.]. – Екатеринбург : Tatlin, 2018. – 333 с.

4. Капский, Д. В. Транспорт в планировке городов : учеб.-метод. пособие для студентов специальности 1-44 01 02 «Организация дорожного движения», 1-44 01 06 «Эксплуатация интеллектуальных транспортных систем на автомобильном и городском транспорте» : в 10 ч. / Д. В. Капский, Л. А. Лосин. – Минск : БНТУ, 2021. – Ч. 2 : Транспортное планирование: проектирование сети городского пассажирского транспорта. – 85 с.

REFERENCES

1. Ob osnovakh transportnoj diejatiel'nosti [Elektronnyj riesurs] : Zakon Riesp. Bielarus', 5 maja 1998 g., № 140-Z : s izm. i dop. – Riezhim dostupa: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/-transport_foundations.pdf. – Data dostupa: 10.03.2022.

2. Bulatov, A. S. Rol' global'nykh gorodov Jevropy v pritokie inostrannykh kapitalov i trudovykh migrantov [Elektronnyj riesurs] / A. S. Bulatov, A. A. Gabarta, Ye. A. Siergiejev // Sovriem. Jevropa. – 2021. – № 4. – Riezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-globalnyh-gorodov-evropy-v-pritoke-inostrannyh-kapitalov-i-trudovyh-migrantov>. – Data dostupa: 24.07.2022.

3. Stratigija prostranstviennogo razvitija goroda Jekatierinburga : koncepcija / razrab. i ruk. projekta: A. Golovin [i dr.]. – Jekatierinburg : Tatlin, 2018. – 333 s.

4. Kapskij, D. V. Transport v plannirovkie gorodov : uchieb.-mietetod. posobije dlia studentov spicial'nosti 1-44 01 02 «Organizacija dorozhnogo dvizhenija», 1-44 01 06 «Ekspluatacija intielliek-tual'nykh transportnykh sistiem na avtomobil'nom i gorodskom transportie» : v 10 ch. / D. V. Kapskij, L. A. Losin. – Minsk : BNTU, 2021. – Ch. 2 : Transportnoje planirovanije: projektirovanije sieti gorodskogo passazhirskogo transporta. – 85 s.

Рукапіс наступіў у рэдакцыю 13.09.2022