

РУБРИКА НОМЕРА: ПРАКТИКИ МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ

УДК 332

DOI: 10.22394/2079-1690-2018-1-2-180-185

ЗОНИРОВАНИЕ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ С ЦЕЛЬЮ МУНИЦИПАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ (НА ПРИМЕРЕ Г. КРАСНОДАРА)

Кизим Анатолий Александрович	доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет (350040, Россия, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149). E-mail: arko 1980@mail.ru
Березовский Эдуард Эдуардович	кандидат экономических наук, преподаватель кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет (350040, Россия, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149). E-mail: eduard.berezovskiy@gmail.com

Аннотация

В статье рассмотрены современные подходы к эффективному управлению транспортными потоками городских агломераций, даны рекомендации по дальнейшему улучшению распределения транспортных потоков на основе интеллектуальных транспортных систем и улучшения экологической обстановки посредством зонирования на примере Краснодарского края.

Ключевые слова: муниципальное управление, зонирование городских территорий, интеллектуальные транспортные системы, экология.

В настоящее время Краснодар является динамичным городом, с перспективой к быстрому экономическому и социальному развитию. Однако, город с каждым днём все больше сталкивается с проблемами своего наследия постсоциалистической эпохи, которые сдерживают развитие города. Следует отметить, что сопоставляя такие показатели как площадь города, а так же численность населения и плотность населения, Краснодар является одним из самых плотно-населенных городов России, плотность населения в Краснодаре превышает 4400 человек на кв/км, оценивается специалистами как очень высокая и в перспективе ближайших лет будет только расти, что примерно в 2 раза выше нежели в таких городах, как Казань, Воронеж, Иркутск (Россия), Лодзь (Польша), Медина (Саудовская Аравия), Ноттингем (Великобритания), Нюрнберг (Германия), в 4 раза выше чем в городах Эдмонтон (Канада), Фресно (штат Калифорния, США). При этом, в отличие от перечисленных городов, в Краснодаре очень сильно отстает транспортно-логистическая инфраструктура, пропускная способность городских магистралей и улиц, что существенно осложняет потенциал города к привлечению инвестиций, бизнеса, развитию социальных факторов роста в городе.

Такая ситуация говорит о критической необходимости расширения городских округов, запрета и разгрузки центра от интенсивной, зачастую хаотичной, «точечной» жилищной застройки различными неформатными жилыми объектами без должной

инфраструктуры и ее включения в общегородскую. Необходимо рассмотреть концепцию формирования облика центральной части Краснодара как *Административного или Бизнес-центра*, по аналогии с большинством развитых городов в различных странах мира.

Важным представляется расширение отдельных внутригородских улиц, например ул. Айвазовского, Бургасская, Димитрова – район Онкодиспансера, Шевченко, Маяковского, Ким, Солнечная и др., создания в новых спальных районах современных проспектов (не в пример ул. Московской-Российской), применения различных инструментов районирования и зонирования округов Краснодара (по типу, по назначению, по специализации), особенно с точки зрения контроля за пребывающими транспортными средствами из Краснодарской агломерации, согласно экологических классов (Евро-3,4,5), и соответственно, *создание перехватывающих парковок на подъезде к городу (на обходах Южный, Северо-Западный, Восточный)*. В развитии этой мысли представляется целесообразным произвести выделение 3-х зон для въезда и пребывания автотранспорта в г. Краснодар, а именно:

- 1-я зона, являющаяся историческим центром и в нашем понимании, формирует нынешний Административный или Бизнес-центр.
- 2-я зона, Внутренняя, является внутренней жилой частью Краснодара и охватывает большую часть города.
- 3-я зона, Внешняя, включает в себя территорию в рамках 10км на радиальном удалении от 2-й внутренней зоны.

Каждая зона регламентирует правила и стоимость въезда для автотранспортных средств различных экологических классов. Параметры, которые будут определять ценообразование, принцип и способ взимания платы на основе традиционных подходов или современных информационных технологий, должны быть установлены законодательным образом. Соответственно для эффективного функционирования продолженной выше системы зонирования, необходимо создание по периметру Краснодара перехватывающих парковок, а именно:

- ***Перехватывающая парковка «Западная»***, Западного обхода и ул. Красных партизан (территория напротив ЗАО «Клаас», вдоль трассы Западный обход).
- ***Перехватывающая парковка «Северная»***, со стороны Ейского шоссе, в районе ЖК «Душистый», за предприятием «Витаминкомбинат» на развороте ЖК «Березовый» по ул. Душистой. (Доставка пребывающих гостей города (пассажиры) будет осуществляться маршрутными такси до трамвайной остановки на перспективном развороте трамвая по ул. Пригородной).
- ***Перехватывающая парковка «Восточная-1»***, по трассе Р-251 со стороны Армавира, Кропоткина, Усть-Лабинска, в районе ТРЦ «Оз Молл» и поселка отд. №4 совхоза «Пашковский». (Доставка пребывающих гостей города (пассажиры) будет осуществляться маршрутными такси до остановки ТЭЦ).
- ***Перехватывающая парковка «Восточная-2»***, по трассе Р-251 со стороны Армавира, Кропоткина, Усть-Лабинска с прокладкой дороги-соединителя трассы Р-251 от АЗС «Газпромнефть» с трассой Восточный обход и ул. Аэропортовской с размещением парковки рядом с автосалонами (ул. Аэропортовская 4/2). (Доставка пребывающих гостей города (пассажиры) будет осуществляться маршрутными такси либо до троллейбусной остановки по ул. Фадеева, либо до ТРЦ «СБС-Мегамолл»)
- ***Перехватывающая парковка «Южная»*** на стыке трассы А-146 и трассы Южный обход в районе автосалонов по адресу: республика Адыгея, пгт. Яблоновский,

ул. Краснодарская 3/2. (Доставка пребывающих гостей города (пассажиров) будет осуществляться маршрутными такси двумя маршрутами. 1-й – до ТРЦ «Сити-центр», завод им. Седина. 2-й – через тургеневский мост, до кольца ул. Тургенева и ул. Красных Партизан, с разворотом на обратный рейс).

Представляется, что реализация указанных выше мероприятий, направленных на повышение уровня инфраструктуры города, а именно процедур зонирования, внедрения перехватывающих парковок, развитие дорожной сети, неизбежно приведет к необходимости интеграции Краснодарского края и республики Адыгея, особенно на пограничных территориях г. Краснодара и Тахтамукайского района. Ввиду чего, естественной необходимостью становится построение мостовых переправ через реку Кубань в направлении Тахтамукайского района, как минимум в трех новых местах:

1. Мост-дублер Яблоновского моста, с сохранением функций текущего Яблоновского моста, предполагает двух полосное движение в одном направлении по первому мосту на выезд из г. Краснодара, по второму – на въезд.

2. Мост в районе пос. Козет (респ. Адыгея), с последующим включением в Южный обход, предполагает полноценную 4-х полосную мостовую переправу.

3. Мост за пос. Белозерный, с последующим включением через с. Львовское с юго-востока в трассу А-146, и в Западный обход с севера; предполагает полноценную 4-х полосную мостовую переправу.

Развитие мостовых переправ через р. Кубань, приведет к повышению транспортной доступности различных районов города и одновременно снижению транспортной нагрузки на въезды-выезды из г. Краснодара.

Для существенного преобразования облика Краснодара, как удобного и инфраструктурно-развитого полиса, необходимо существенное увеличение парковых, рекреационных зон, зон для массовых спортивных мероприятий с формированием соответствующей инфраструктуры и коммуникаций в виде школ, больниц, детских садов [2-3]. Можно отметить что, например, в Норвегии в г. Осло запретили въезд дизельным автотранспортным средствам, а с 2025 года в центре Осло будет запрещено использовать автомобили с Двигателем внутреннего сгорания.

В практике муниципальных органов власти Лондона закреплён принцип платного въезда в центр (по большому счету, бизнес-центр) города для всех транспортных средств за исключением электромобилей и общественных транспортных средств на электрической тяге, при этом стоимость въезда ранжируется от времени суток. Одним из новшеств 2017 г. в Лондоне послужил запрет на стоянку автомобилей со включенным двигателем более 1-й минуты (штраф от 80 фунтов стерлингов, эквивалент 6000 руб.).

По достижению автомобилем возраста старше 3х лет владельцу необходимо пройти технический осмотр и получить диагностическую карту для дальнейшей эксплуатации своего средства у аккредитованного оператора. В свою очередь страховые компании не имеют права страховать автомобили без диагностической карты, внесенной в единый федеральный реестр (согласно Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 1 июля 2011 года №170-ФЗ). Аккредитация и надзор за операторами технического осмотра проводится страховыми компаниями. При этом, согласно закону, гражданам или юридическим лицам предоставляется право выбора любого оператора технического осмотра (ТО).

Однако, на практике выявить внесенные изменения владельцем ТС во внутреннюю конструкцию автомобиля, или же демонтаж запрещенных устройств перед прохождением ТО и повторной их установки после прохождения ТО весьма затруднительно.

Также в процессе технического осмотра не учитывается экологический класс транспортного средства. Автомобили с автомобилями с заведомо более значительным уровнем выбросов (экологические классы Евро – 2,3, либо вообще отсутствие соответствия им) проходят тестирование наравне с автомобилями, имеющими низкий уровень выбросов, заложенный конструкцией завода-изготовителя (экологические классы Евро –4,5,6).

В таком случае можно упростить схему прохождения ТО автомобилям с экологическим классом Евро-4,5,6, поскольку они значительно безопаснее, как в отношении экологии, так и в отношении технических особенностей пассивной и активной безопасности для дорожного движения и в виду меньшего возраста данных транспортных средств. Также в плане прохождения ТО не учитывается наличие/отсутствие электронных систем безопасности автомобиля, являющихся базовыми по международным стандартам изготовления и допуска к эксплуатации транспортных средств (ESP, ABS, EBD, VSC, и др., например, Количество подушек безопасности, соответствия европейской шкале EuroNCap) (Электронная система стабилизации, Антиблокировки тормозов, Распределения тормозного усилия, Контроль вектора тяги и система предотвращения опрокидываний). Не учитывается также наличие продвинутых систем безопасности, таких как система слежения и удержания в полосе, система предотвращения столкновений на парковке, система автоматической парковки, адаптивный круиз-контроль, система соблюдения дистанции за впереди идущим транспортным средством, система помощи при выезде с перекрестка с ограниченной видимостью, система контроля за давлением в шинах, помощник при спуске и подъеме в гору, адаптивная система освещения дороги в разное время суток.

Таким образом, потребитель, сделавший свой выбор в пользу более нового и технически более совершенного и безопасного транспортного средства должен получать выгоду в виде дифференцированного подхода к схеме расчета транспортного налога. Например, владельцы транспортных средств с экологическим классом Евро-4,5,6, имеют ставку налога аналогичную транспортным средствам вообще с их отсутствием. При этом транспортное средство, например автомобили семейства ВАЗ 2105-07 выпускались с 70х годов до 2014 г. без существенных изменений, при мощности от 74.5 до 80 л.с. фактически облагается налогом в среднем 894р., а автомобиль с 175 л.с. при экологическом классе Евро-4 – облагается налогом 8750р. Сопоставлять уровень выбросов вредных веществ этих автомобилей практически нецелесообразно, т.к. уровень выбросов СО на километр пути у ВАЗ 2106 существенно превышает 3г/км, а у автомобиля с классом Евро-4 предельно допустимо составляет 1г/км, в общей массе автомобилей с классом Евро-4 составляет 0,5-0,7г/км. Следовательно, экологический вред от эксплуатации транспортных средств с экологическим классом ниже Евро-2 многократно опаснее для здоровья жителей городов и окружающей среды. При этом выбросы тяжелых металлов, таких как свинец – вовсе не регламентировались при изготовлении автомобилей в прошлом.

Введение прогрессивной шкалы коэффициента транспортного налога с учетом экологического класса ТС будет выражено во многих экономически-выгодных аспектах, например, снижении эксплуатационных издержек на транспортное средство и стимулировать спрос на новые автомобили. Кроме того со стороны ТЭК ведется постоянное улучшение качества производимого топлива, а по причине большого количества

старых автомобилей, используемых населением – все усилия по сокращению выбросов за счет качества топлива сводятся к нулю, поскольку топливо высокого экологического класса не получает должного спроса со стороны потребителей [1].

Исходя из вышесказанного следует отметить, что разница в размере транспортного налога составляет почти 10 раз в пользу старого, не безопасного со всех сторон автомобиля. Однако, только экологический вред от эксплуатации таких ТС несоизмеримо выше как в настоящее время, так и в перспективе по отношению к сохранности окружающей среды и здоровья граждан, не говоря о чрезмерной загруженности городского пространства и дорожного движения такими ТС. Одним из наиболее эффективных способов борьбы с вредными выбросами от старых и неисправных транспортных средств является запрет на их въезд в жилые, спальные районы, а также в административный центр. Радикальным способом может стать полный запрет на регистрацию или перерегистрацию таких автомобилей на территории г. Краснодара, оставив возможность зарегистрировать их в сельской местности.

Следует отметить, что эффективное внедрение вышеприведенных схем невозможно без предварительного исследования прилегающих территорий к городской черте, а также подходящих путей к системе городских автодорог [8]. Все это возможно осуществить посредством внедрения в муниципальное управление интеллектуальных транспортных систем (ИТС), находящихся все больше распространение.

Согласно работы [4-6] ИТС можно представить как систему взаимодействующих элементов транспортно-логистической инфраструктуры, разработанной с использованием информационных и инновационных технологий, отвечающих требованиям современного функционирования социально-экономических, технологических, транспортных и информационных систем, а также способствующих эффективному регулированию товаротранспортных потоков и доведения необходимой информации о состоянии транспортных сетей до субъектов их использования (до субъектов хозяйствования территорий). При этом информационные интеллектуальные системы интегрируются с облачными технологиями, что позволяет иметь удаленный единый центр управления процессами и хранения данных [7].

Таким образом, ИТС позволят существенно упростить контроль за въездом и выездом, а также перемещением внутри городских территорий различного транспорта, в том числе осуществлять регламентацию за нахождением низкоэкологических автомобилей в зонах с ограничением на въезд подобных транспортных средств. ИТС в конечном счете позволит муниципалитету города обеспечить ритмичное распределение транспорта как личного, так и общественного, существенно повысив эффективность уже существующих транспортных маршрутов за счет различных современных инструментов, например, учета таймингов, а также прогнозировать сезонные или инфраструктурные изменения в среднесрочном и долгосрочном периоде.

Литература

1. Березовский Э.Э., Кизим А.А., Саввиди С.М. Стандартизация, сертификация в системе качества предприятий ТЭК и смежных отраслей экономики // Экономика устойчивого развития. 2016. № 3 (27). С. 72-84.
2. Игнатова Т.В., Героева Ю.А., Гонтарева Д.Н. Теория и методология управления инновационным предпринимательством в мегаполисе // Наукоедение. Электронный журнал. 2014. № 4 (23). <http://naukovedenie.ru/index.php?p=issue-4-14>

3. *Игнатова Т.В.* Теория управления ресурсами многоотраслевого местного хозяйства: межмуниципальное сотрудничество и кооперирование // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2014 . № 3 (46). С. 18-25.
4. *Кизим А.А., Тыртышная М.П.* Интеллектуальные транспортные системы как фактор эффективного развития территорий // Экономика: теория и практика. 2016. № 1 (41). – С. 86 – 92.
5. *Кизим А.А., Тыртышная М.П.* Перспективы внедрения интеллектуальных транспортных систем на территории муниципальных образований// Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2016. № 9 (76). С. 42-46.
6. *Кизим А., Селезнева С.* Городская логистика на основе интеллектуальных транспортных систем // Логистика. 2012. № 7 (68). С. 30-34.
7. *Кизим А.А., Галич А.Д., Галич М.Д.* Облачные технологии, как современный механизм эффективной деятельности хозяйствующих субъектов // Экономика устойчивого развития. 2015. № 3 (23).
8. *Пространственное развитие экономических систем: механизм, регулирования, инструменты управления, возможности реализации экономической политики.* Коллективная монография. Южный федеральный университет. – Ростов н/Д: Медиаполис, 2015. 372 с.

Kizim Anatoliy Aleksandrovich, Doctor of Economic Science, Professor of the World Economy and Management Department; Kuban State University (149, Stavropolskaya St., Krasnodar, 350040, Russian Federation). E-mail: arko1980@mail.ru

Berezovskiy Eduard Eduardovich, PhD, Lecturer of the World Economy and Management Department; Kuban State University (149, Stavropolskaya St., Krasnodar, 350040, Russian Federation). E-mail: eduard.berezovskiy@gmail.com

ZONING OF URBAN TERRITORY AIMED AT MUNICIPAL CONTROL OF AUTOMOBILE TRANSPORT FLOWS (CASE OF KRASNODAR)

Abstract

Modern approaches to effective management of urban agglomeration transport flows are considered in the article, recommendations for further improvement of traffic distribution on the basis of intelligent transport systems and improvement of the ecological situation through zoning are given in the example of Krasnodarskiy Kray.

Keywords: *municipal management, zoning of urban territories, intellectual transport systems, ecology.*