

«Сейфуллин оқулары – 18: « Жастар және ғылым – болашаққа көзқарас» халықаралық ғылыми -практикалық конференция материалдары = Материалы международной научно-практической конференции «Сейфуллинские чтения – 18: « Молодежь и наука – взгляд в будущее» - 2022.- Т.І, Ч.ІІ. – С. 222-224

ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК И СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ЗОНЫ

*Сагиндыков Ж.А. магистр 2 курса
Казахский агротехнический университет им. С.Сейфуллина, г. Нур-Султан*

В инфраструктурных сетях возникают маршруты с максимальной загруженностью — «опорная сеть» (БасКБопез). Такие маршруты на транспорте называют транспортными коридорами. Как правило, правительства разных стран пытаются ускорить прохождение грузов по таким маршрутам, для чего договариваются об общих правилах организации движения по таким транспортным коридорам. Транспортные коридоры включают в себя движение контейнерных грузов и пассажиров различными транспортными модами с хорошо оборудованными точками переработки/пересадки.

Международные и национальные бюрократические организации любят финансировать обустройство транспортных коридоров, ибо удаchi в дорожных проектах хорошо воспринимаются в качестве доказательств их полезности.

Самая распространенная надпись в США на участках ремонта дорог — «здесь работают ваши налоги». В Москве активная дорожная программа во многом помогла мэру Лужкову продержаться несколько выборов подряд. Так происходит везде в мире: какая-то часть траты самых бесполезных бюджетов на дороги оправдывает существование любых других трат.

Инвесторы также любят финансировать объекты инфраструктуры на указанных бюрократическими организациями транспортных коридорах — ибо подобное указание дает надежду на большой и устойчивый грузо- и пассажиропоток.

Важно отметить, что международные транспортные коридоры предусматривают, как правило, облегченные таможенные и визовые правила для проходящих по ним транспортных средств, пассажиров и грузов.

Планирование перевозок и создание инфраструктуры

На практике деятельность по созданию пространства движения и его инфраструктурной обвязки сводится к:

Публичным требованиям заинтересованных групп к «кому-нибудь» (государству или частному сектору) создать новые пути (часто без

указания на источники их финансирования). Обычно это проходит в виде бесконечных обсуждений «транспортных коридоров». Обычно оценки издержек на создание путей (как стоимостные, так и временные) занижаются в 3-7 раз, а достоинства описываются не в виде бизнес-плана, а качественно («эта магистраль свяжет юг страны с севером» или «южный жилой массив нашего города с западным» и тому подобные фразы).

Введению «схем движения» на уже существующих путях (например, введение одностороннего движения в городах и знаков, запрещающих слияние транспортных потоков — именно местаслияния потоков транспорта чаще всего приводят к дорожным заторам), а также введению для них особых локальных правил (например, прохождения каких-то участков скоростных магистралей со скоростью не ниже, чем предписано, запрет стоянок на каких-то улицах и т.д.).

Тем самым деятельность по организации потоков движения разбивается на следующие компоненты:

отслеживание «картинки в большом», часто недоступной для служб управления движением, чьи действия обычно более связаны с использованием уже существующего пространства движения, нежели с созданием пространства нового (или смены инфраструктурной обвязки вместе с изменением правил движения);

выработка рекомендаций для служб управления движением — но эти службы обычно и сами готовы выработать соответствующие рекомендации;

выработка ориентиров для инвесторов в новую путевую инфраструктуру (чаще всего этим «инвестором» в нынешней ситуации оказывается государство, не ожидающее прямого возврата денег от предлагаемого проекта).

В мире, где управление движением будет являться коммерческим сервисом, а не посланной «от власти» дополнительной нагрузкой, деятельность по организации пространства движения будет деятельностью типа девелоперской, пытающейся предугадать потребительские потребности (а то и создать их) и предложить производству способы их удовлетворения.

Задача служб организации пространства движения очень трудна, ибо она занимается макротрендами. Так, никто не был в состоянии предугадать исчезновение пробок на федеральном шоссе 101 в Кремниевой долине Калифорнии. Лопнул интернет-пузырь в экономике, и пробки на шоссе рассосались вместе с деловой активностью в этом регионе.

Такие «внешние» события обычно много сильнее влияют на загруженность дорог, нежели любые усилия служб организации потоков движения.

Никаких критериев и технологий для выделения пространства движения и создания его инфраструктурного обустройства в большинстве случаев не существует, это обычно результат «политического» процесса — когда лоббисты пытаются притянуть дорогу или рабочие места диспетчеров поближе к своему избирательному округу

(сказанное, конечно, не относится к немногим частным проектам, где существует бизнес-риск и поэтому применяются стандартные методы бизнес-планирования).

В то же время у политиков велико желание хоть как-то обосновать свои дорогие решения. Поэтому они склонны протаскивать весьма общего вида методологии через различные международные организации.

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта Комитета повнутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Экономического и социального совета ООН (обратите внимание, на каком уровне иерархии международной бюрократии находится этот вопрос!) разрабатывает сейчас «Поэтапный подход к развитию транспортной инфраструктуры». Какие методы разработки? «Рабочая группа поручила секретариату обратиться с соответствующим запросом к ряду стран-членов, а также ко Всемирному банку, Европейскому банку реконструкции и развития и Европейскому инвестиционному банку в целях сбора имеющихся методологий поэтапного подхода к развитию транспортной инфраструктуры и представить их на ее следующей сессии (из протокола заседания 24.09.2002».

Понятно, что в случае частного инвестирования никакая методика определения дорожных потребностей ООН не сможет убедить инвесторов, ежели они не представляют себе всех рисков проекта. Но политиков эта «стандартная методика на все случаи жизни» вполне может удовлетворить.

Организация движения в городах имеет свои особенности — в связи с тем, что число дорог в городе ограничено, иногда предпринимаются не столько шаги по планированию дорог между существующими точками отправки и назначения грузов и пассажиров, сколько ровно наоборот: пытаются добиться перемещения самих точек отправки и назначения (как в порядке частной инициативы инвесторов, так и принудительно по согласованию с муниципальными организаторами движения). Так, в городах часто запрещается строительство складов в центре города (и административно, и путем взимания платы за проезд тяжелых грузовиков в центр города). Другой прием организации пространства движения в городах — это строительство кольцевых дорог.

Еще один прием — многоуровневые развязки, движение на эстакадах и в туннелях «на ровном месте» (в отличие от прежних времен, где туннели и эстакады строились в условиях сильно пересеченной местности или над/под водой).

Работа организаторов пространства движения крайне важна: если дорога проходит по населенной местности, вдоль нее (но не слишком близко!) растет стоимость недвижимости, а если где-то в пустых местах прошла дорога, то в точках перегрузки или пересечения с другими инфраструктурами могут быстро возникать даже города. Так, например, возник и быстро вырос город Новосибирск (Новониколаевск) — из небольшого поселка, возникшего при обустройстве переправы

Транссиб через Обь. Другое дело, что дорога появляется сначала, а преимущества нее — потом. Поэтому ожидать инвестиций в дорогу от жителей какой-то местности (на момент строительства часто еще отсутствующих) в надежде на будущее «придорожное» развитие не приходится.

Поттер и Скиннер используют эти метафоры, чтобы заложить основу для своего вложенного определения интеграции. Объясняемый первый уровень интеграции — это то, что они называют «функциональной или модальной интеграцией». Эта идея включает в себя политику, которая поощряет различные способы передвижения дополнять друг друга, облегчая мультимодальные поездки. Второй уровень Шрирадж и др. интеграция считается «интеграцией транспорта и планирования». Это влечет за собой осознание тесной связи между землепользованием и планированием транспорта и их использование для снижения спроса на поездки. Третий уровень интеграции Поттера и Скиннера называется «социальной интеграцией». Эта идея определяется как включение всех, кто заинтересован в транспорте, от поставщиков до пассажиров и членов сообщества, затронутых потенциальным шумом или запахами. Четвертый уровень вложенного определения и самый высокий уровень интеграции помечен как «интеграция экологической, экономической и транспортной политики». Этот уровень включает в себя комбинацию трех предыдущих уровней интеграции таким образом, чтобы обеспечить наибольшую выгоду для всей транспортной системы.

Список использованной литературы

1 Кулишер И.М. Горизонты транспорта. Эффективная транспортная политика. Челябинск Социум, 2004. - 673 с. ISBN 5-901901-21-5

2 By P. S. Sriraj, PhD Paul Metaxatos, PhD and Jake Rueter Adam Barnum Margarita Berna INTEGRATION OF TRANSPORTATION FOR IMPROVED MOBILITY Submitted to the Illinois Department of Transportation / Division of Public and Intermodal Transportation By Urban Transportation Center University of Illinois at Chicago July 2017

https://rosap.ntl.bts.gov/gsearch?ref=docDetails&sm_format=PDF