

**Мокрушин Юрий Андреевич**

доктор технических наук,  
профессор кафедры экономики  
Удмуртского государственного университета

**Литвин Андрей Викторович**

кандидат экономических наук,  
доцент кафедры экономики  
Удмуртского государственного университета

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ  
РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО  
ТРАНСПОРТА В ГОРОДСКИХ  
АГЛОМЕРАЦИЯХ (НА ПРИМЕРЕ  
ИЖЕВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ)**

**Аннотация:**

*В статье рассматриваются вопросы экономики и управления пассажирским транспортом Ижевской городской агломерации. Отмечается, что транспортный комплекс агломерации имеет ряд общих и специфических проблем, что объясняется депрессивным состоянием региона Удмуртской Республики. Сформулированы цель и задачи развития пассажирского транспортного комплекса агломерации с учетом неравномерности развития отдельных населенных пунктов. Предлагаются новые методы и алгоритмы управления пассажирским транспортным комплексом.*

**Ключевые слова:**

*городская агломерация, экономика, управление, пассажирский транспорт, количественные показатели, депрессивный регион, методы решения, социальный эффект.*

**Mokrushin Yury Andreevich**

Dr. Sci., Professor,  
Economic Department,  
Udmurt State University

**Litvin Andrei Victorovich**

PhD in Economics, Assistant Professor,  
Economic Department,  
Udmurt State University

**ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC  
DEVELOPMENT OF PASSENGER  
TRANSPORT IN URBAN  
AGGLOMERATIONS: CASE STUDY OF  
IZHEVSK AGGLOMERATION**

**Summary:**

*The article discusses the questions of economy and management of passenger transport of the Izhevsk urban agglomeration. It is noted that the transport complex of the agglomeration has a number of common and specific problems, which are caused by the economic depression in the Udmurt Republic. The authors consider the objectives and tasks of the passenger transport complex development taking into account the uneven development of certain settlements. The new methods and algorithms of passenger transport management are suggested.*

**Keywords:**

*urban agglomeration, economy, management, passenger transport, quantitative indices, depressive region, decision methods, social effect.*

Заметной чертой современной России является дальнейшее развитие городских агломераций, то есть таких форм расселения населения, при которых на определенных территориях субъекта, называемых полюсами роста, концентрируются материальные, экономические, финансовые и человеческие ресурсы. Результатом является получение этими территориями дополнительных преимуществ, связанных с объединением скрытых и явных возможностей, вовлеченных в этот процесс городских и сельских поселений, таких как: расширение границ рынков сбыта продукции, товаров, услуг; совместное планирование и развитие производственной, социальной, транспортной инфраструктур.

Экономическая и социальная структура городских агломераций формируется под влиянием исторических, административных, географических, организационно-управленческих, институциональных и многих других факторов. В процессе трансформации экономики городские агломерации превращаются в специфические экономические субъекты, самостоятельно выполняющие функции управления довольно обширными территориями, обеспечивая решение проблем социально-экономического развития не только окружающих сельских территорий, но и региона в целом. В новых экономических условиях целенаправленное формирование городских агломераций должно рассматриваться в качестве ведущего фактора модернизации российского пространства [1].

Ижевская агломерация – это территория 14 муниципальных образований Удмуртской Республики (УР), Республики Татарстан (РТ), Республики Башкортостан (РБ) и Пермского края с главным полюсом роста – городом Ижевском – столицей УР; полюсами роста второго порядка – малыми городами УР – Воткинском и Сарапулом; сельскими муниципальными районами: Завьяловским, Воткинским, Сарапульским, Камбарским, южной частью Шарканского и Якшур-Бодьинского районов, восточной частью Малопургинского района. В зону Ижевской агломерации попадают также части территорий соседних областей – городов Чайковского (Пермский край), Агрыза (РТ) и Нефтекамска

(РБ). Численность населения Ижевской агломерации свыше 1,2 млн человек, площадь более 12 тыс. кв. км. Здесь проживает свыше 60 % населения и расположено 75 % предприятий УР.

В «Стратегии социально-экономического развития Удмуртской Республики до 2025 года», принятой еще в 2009 г., отмечается, что комплексная планировочная система «Ижевская агломерация» должна со временем стать главным полюсом роста и зоной опережающего развития региона [2, с. 7]. При этом определяющими факторами развития агломерации, по мнению разработчиков стратегии, являются следующие:

- имеющийся научно-производственный и образовательный потенциал;
- возможности агропромышленного комплекса;
- развитие туристического потенциала и формирование рекреационных зон;
- развитие малоэтажного строительства;
- улучшение энергетической инфраструктуры;
- совершенствование транспортной инфраструктуры и обслуживание федеральной трассы.

Однако приходится констатировать, что сегодня развитие Ижевской агломерации существенно замедлилось, прежде всего в силу нерешенности проблем демографического характера, отсутствия мониторинга агломеративных процессов, организации и управления пассажирским транспортным комплексом.

Пассажирский транспортный комплекс агломерации представлен автомобильным, железнодорожным, городским электрическим и внутренним водным транспортом, что в целом обеспечивает удовлетворение потребностей экономики и населения республики в транспортных услугах. При этом лидирующее положение занимает автомобильный транспорт, на долю которого приходится более 60 % общего объема перевозок населения. На развитие материально-технической базы транспортных предприятий направлено действие программы «Комплексное развитие пригородного и городского транспорта в Удмуртской Республике на 2010–2014 годы». Кроме того, в регионе приняты и реализуются другие программы и стратегии развития пассажирских транспортных комплексов, постоянно обновляется нормативно-правовое обеспечение данного сектора. На практике же приходится признать несовершенство транспортных комплексов для подавляющего большинства городских агломераций РФ, их неспособность обеспечить полное, своевременное и качественное удовлетворение потребностей территории в перевозках населения. Причинами, на наш взгляд, являются: бесконтрольная автомобилизация населения городских агломераций, слабое развитие улично-дорожной сети (УДС), недальновидная политика планирования землепользования, недостаточное финансирование. Целью развития пассажирского транспортного комплекса должно стать обеспечение регулярной, безаварийной и экологически безопасной работы всех видов транспорта при одновременном снижении эксплуатационных расходов и нагрузки на окружающую среду.

Отдельно следует остановиться на существующей системе управления пассажирским транспортом Ижевской агломерации. Так, например, в результате анализа было выяснено, что сегодня нет единого подхода к организации самой системы управления; нет структуры, которая бы координировала работу различных видов пассажирского транспорта между собой, перевозчиками различных форм собственности, занималась оптимизацией маршрутов перевозок. В большинстве случаев используется система так называемого «регулируемого рынка», построенная на иерархической схеме, при которой каждый из перевозчиков сам для себя одновременно является заказчиком услуги, исполнителем и контролером, а само объединение управляющих функций призвано удовлетворять лишь потребности самих перевозчиков [3].

Анализ состояния УДС агломерации показал, что основная проблема – это затрудненность транспортных связей между отдельными ее частями, разделенными железнодорожными путями и другими устройствами дорожной инфраструктуры. Происходит совмещение интенсивных потоков как внутригородского, так и внешнего транзитного пассажирского транспорта, отдельные участки не обеспечивают требуемой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения пассажирского транспорта и пешеходов из-за узких проезжих частей, недостаточного благоустройства проездов и улиц.

Представляется целесообразным создание в структуре исполнительной власти УР независимого органа, отвечающего за проведение и реализацию региональной транспортной политики и организацию дорожного движения с учетом особенностей состояния и развития транспортной инфраструктуры как всего региона, так и входящих в него городских агломераций, например, Регионального транспортного центра (РТЦ).

Вопрос снижения эксплуатационных издержек пассажирского транспорта также является актуальным. В современных условиях функционирования предприятий пассажирского транс-

порта выбор подхода к управлению иррациональным использованием потребляемых энергоресурсов является ключевым на всех стадиях производственного процесса оказания услуги. В Ижевской городской агломерации снижение эксплуатационных издержек производится за счет перевода подвижного состава пассажирского автотранспорта на газообразное топливо.

В заключение отметим, что обеспечение качественного транспортного обслуживания населения городской агломерации, особенно в дотационных регионах, является сложной технической, экономической, социальной, экологической задачей, что требует применения принципиально новых подходов и алгоритмов для ее решения.

#### **Ссылки:**

1. Пугачев И.Н. Прогнозирование развития системы городского пассажирского транспорта в условиях крупного города // Вестник ТОГУ. 2010. № 1 (16). С. 91–98.
2. Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики до 2025 года. Приложение к Закону Удмуртской Республики от 09 октября 2009 г. № 40-РЗ.
3. Литвин А.В., Чиркова А.И. Экономические аспекты устойчивого развития пассажирского транспорта в малых городах // Апробация. 2013. № 6 (9). С. 130–133.

#### **References:**

1. Pugachev, IN 2010, 'Forecasting the development of urban transport in a large city', *Herald of TOGU*, no. 1 (16), p. 91-98.
2. The strategy of socio-economic development of the Udmurt Republic until 2025. Appendix to the Law of the Udmurt Republic of October 9, 2009 № 40-RE.
3. Litvin, AV & Chirkov, AI 2013, 'Economic aspects of sustainable development of passenger transport in small cities', *Testing*, no. 6 (9), p. 130-133.