

Основан в 1995 году



Журнал включен
в базу данных
«Российский индекс
научного цитирования»



Выходит
один раз в месяц

Бюллетень транспортной информации

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№4/310 (2021)

ПЕРЕЧЕНЬ
ВАК РФ



НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВЕДУЩИХ НАУЧНЫХ ИЗДАНИЙ, РЕКОМЕНДОВАННЫХ ВАК, ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ИНДЕКС НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ (РИНЦ)!

Научно-практический рецензируемый журнал «Бюллетень транспортной информации» выпускается с 1995 года и ориентирован на презентацию оригинальных научных разработок, связанных с изучением комплекса экономических отношений в сфере управления народным хозяйством.

Журнал включен в Национальную библиографическую базу данных научного цитирования «Российский индекс научного цитирования».

Данный издательский проект призван обеспечить взаимодействие и обмен опытом между представителями отечественных и зарубежных научных школ, авангарда вузовской науки, включая молодых авторов — аспирантов, соискателей, магистрантов, а также независимых исследователей.

Редакция издания «Бюллетень транспортной информации» осуществляет рецензирование и принимает к публикации авторские материалы в жанре научных статей, корреспонденций по актуальным вопросам исследовательского дискурса, обзоров по профильной проблематике и отзывов на научные работы.

*Журнал, согласно паспорту Высшей аттестационной комиссии (ВАК) при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, рекомендован для публикации результатов научных исследований по **Экономическим наукам**.*

Свидетельство о регистрации СМИ:

ПИ № ФС 77 - 65107 от 18.03.2016

ISSN печатной версии: 2072-8115

Сайт издательства: <http://nauka-vak.ru/>

Подписано в печать 10.05.2021г.

По вопросам публикации обращаться по телефону:

+7 951 528 22 82

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:**Анесянц Саркис Артаваздович**

Доктор экономических наук, профессор кафедры Экономики и менеджмента, почетный работник высшего профессионального образования, основатель научной школы Российской академии естествознания, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:**Белякова Галина Яковлевна**

Доктор экономических наук, профессор кафедры организации и управления наукоемкими производствами, зав. лабораторией научно-образовательного центра управленческих и предпринимательских компетенций Института инженерной экономики ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет науки и технологий им. акад. М.Ф. Решетнева». Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации

Гарник Сергей Валентинович

Доктор экономических наук, профессор Государственного Университета Управления

Игнатова Татьяна Владимировна

Доктор экономических наук, профессор, Заслуженный работник высшей школы РФ, заведующая кафедрой Экономической теории и предпринимательства, ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

Крылова Елена Борисовна

Доктор экономических наук, Заведующий кафедрой экономических и финансовых дисциплин, АНО ВО «Московский гуманитарный университет»

Кюрджиев Сергей Пантелеевич

Доктор экономических наук, профессор кафедры Финансов и природопользования, ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

Свиридов Олег Юрьевич

Доктор экономических наук, профессор кафедры Финансы и кредит, ФГБОУ ВО «Южный федеральный университет»

Семенова Ольга Гетовна

Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Банковское дело», почетный работник высшего профессионального образования, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный экономический университет» (РИНХ)

Тяглов Сергей Гаврилович

Доктор экономических наук, профессор кафедры Экономики региона отраслей и предприятий, основатель научной школы, ФГБОУ ВО "Ростовский государственный экономический университет" (РИНХ)

Хутыз Зауберг Асланбиевич	Доктор экономических наук, профессор, директор политехнического колледжа, ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет»
Черненко Ольга Борисовна	Доктор экономических наук, профессор кафедры Государственного, муниципального управления и экономической безопасности, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный экономический университет» (РИНХ)
Шагинян Сергей Георгиевич	Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой Экономики и менеджмента, почетный работник высшего профессионального образования, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

EDITOR-IN-CHIEF:**Anesyants Sarkis Artavazdovich**

Doctor of Economics, Professor of the Department of Economics and Management, Honorary Worker of Higher Professional Education, founder of the Scientific School of the Russian Academy of Natural Sciences, Rostov State University of Railway Engineering

EDITORIAL BOARD:**Belyakova Galina Yakovlevna**

Doctor of Economics, Professor of the Department of Organization and Management of High-tech Industries, Head. laboratory of the Scientific and Educational Center of Managerial and Entrepreneurial Competencies of the Institute of Engineering Economics of the Siberian State University of Science and Technology named after Academician M.F. Reshetnev". Honored Worker of the Higher School of the Russian Federation

Garnik Sergey Valentinovich

Doctor of Economics, Professor of the State University of Management

Ignatova Tatiana Vladimirovna

Doctor of Economics, Professor, Honored Worker of the Higher School of the Russian Federation, Head of the Department of Economic Theory and Entrepreneurship, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

Krylova Elena Borisovna

Doctor of Economics, Head of the Department of Economic and Financial Disciplines, ANO VO "Moscow Humanitarian University"

Kurdjiev Sergey Panteleevich

Doctor of Economics, Professor of the Department of Finance and Environmental Management, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

Sviridov Oleg Yurievich

Doctor of Economics, Professor of Finance and Credit Department, Southern Federal University

Semenova Olga Getovna

Doctor of Economics, Professor, Head of the Banking Department, Honorary Worker of Higher Professional Education, Rostov State University of Economics

Tyaglov Sergey Gavrilovich

Doctor of Economics, Professor of the Department of Regional Economics of Industries and Enterprises, Founder of the Scientific School, Rostov State University of Economics

Khutyz Zauberg Aslanbievich

Doctor of Economics, Professor, Director of the Polytechnic College, Maykop State Technological University

Chernenko Olga Borisovna

Doctor of Economics, Professor of the Department of State, Municipal Administration and Economic Security, Rostov State University of Economics

Shaginyan Sergey Georgievich

Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics and Management, Honorary Worker of Higher Professional Education, Rostov State University of Railway Engineering

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

Барциц Эсма Зафасовна. СУЩНОСТЬ И ПРИНЦИПЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	8
Белякова Галина Яковлевна, Кулешко Михаил Ярославович. МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ	15
Караблин Олег Владимирович. О ПРАКТИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ ПРИНЦИПОВ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ АГЛОМЕРАЦИИ	27
Раюшкина Алевтина Анатольевна, Ширяев Сергей Александрович, Старцев Даниил Вадимович. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ И КАЧЕСТВО УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫМИ КОМПАНИЯМИ ПОТРЕБИТЕЛЯМ	35

CONTENT:

Bartsits Esmā Zafasovna. ESSENCE AND PRINCIPLES OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT	8
Belyakova Galina Yakovlevna, Kuleshov Mikhail Yaroslavovich. INTER-MUNICIPAL COOPERATION: PROSPECTS AND PROBLEMS	15
Karablin Oleg Vladimirovich. ON THE PRACTICAL ASPECTS OF THE PRINCIPLES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE AGGLOMERATION TRANSPORT SYSTEM	27
Rayushkina Alevtina Anatolyevna, Shiryayev Sergey Alexandrovich, Startsev Daniil Vadimovich. COMPETITIVENESS AND QUALITY SERVICES PROVIDED BY FORWARDING COMPANIES TO CONSUMERS	35

УДК 33

СУЩНОСТЬ И ПРИНЦИПЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Барциц Эсма Зафасовна

Аспирант кафедры «Мировая экономика», Дипломатическая Академия МИД России,
Начальник управления камеральных проверок,
Министерство по налогам и сборам Республики Абхазия
E-mail: damei777@mail.ru

Исследование основных направлений, при помощи которых может быть проведено совершенствование механизмов управления таким явлением, как устойчивой развитие, является достаточно серьезной проблемой для науки, а также управленческой практики. Для этого должен быть сформирован целый комплекс механизмов, при помощи которого может осуществляться данное управление, в полной мере соответствующее высокой сложности сложившейся к настоящему времени для региональной социально-экономической системы.

Существующие в настоящее время комплексные механизмы, при помощи которых осуществляется управление устойчивым развитием, пока не в полной мере соответствуют требованиям, возникающим в связи с глобализацией, в части возможности применения ее основных возможностей, и преимущества, за счет чего снижается уровень инновационной деятельности всех механизмов, составляющих хозяйственно-экономический комплекс.

В современных условиях можно видеть ряд противоречий, которые возникают между потребностью в проведении мероприятий, направленных на совершенствование механизма управления устойчивым развитием, которое возможно в Республике Абхазия, а также недостаточным уровнем разработанности всех основных методов, при помощи которых могут быть выполнены основные комплексы работ, направленные на осуществление модернизации данных механизмов.

В статье проведено обобщение основных терминов и понятий, при помощи которых можно определить сущность и принципы устойчивого развития.

Ключевые слова: устойчивое развитие, концепция, методика, стратегия, составляющая, модернизация, направление, формирование, реализация.

ESSENCE AND PRINCIPLES OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Bartsits Eσμα Zafasovna

Postgraduate student of the Department of World Economy
Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of Russia,
Head of the Department of Cameral Inspections,
Ministry of Taxes and Dues of the Republic of Abkhazia
E-mail: damei777@mail.ru

The study of the main directions by which the mechanisms for managing such a phenomenon as sustainable development can be improved is a rather serious problem for science, as well as management practice. To do this, a whole complex of mechanisms should be formed, with the help of which this management can be carried out, fully corresponding to the high complexity that has developed to date for the regional socio-economic system.

The currently existing integrated mechanisms by which sustainable development is managed do not yet fully meet the requirements arising in connection

with globalization, in terms of the possibility of using its main features and benefits, due to which the level of innovation activity of all mechanisms is reduced, components of the economic complex.

In modern conditions, one can see a number of contradictions that arise between the need to carry out activities aimed at improving the mechanism for managing sustainable development, which is possible in the Republic of Abkhazia, as well as the insufficient level of development of all the main methods by which the main sets of works aimed at for the modernization of these mechanisms.

The article summarizes the basic terms and concepts that can be used to define the essence and principles of sustainable development.

Keywords: *sustainable development, concept, methodology, strategy, component, modernization, direction, formation, implementation.*

Существующие в настоящее время комплексные механизмы, при помощи которых осуществляется управление устойчивым развитием, пока не в полной мере соответствуют требованиям, возникающим в связи с глобализацией, в части возможности применения ее основных возможностей, и преимущества, за счет чего снижается уровень инновационной деятельности всех механизмов, составляющих хозяйственно-экономический комплекс. Связано это в первую очередь с тем, что пока так до конца и не выяснена и не в полной мере понята сущность самого понятия «устойчивое развитие» и его основных принципов, которые и будут проанализированы далее.

Термин «устойчивое развитие» уже достаточно длительное время используется во многих программных документах, выпускаемых на различном уровне, начиная с международного и заканчивая корпоративным. Данный термин появился в экономической теории в начале XX века со слов Николая Петровича Огановского, который в тот период проводил исследования закономерностей, которые имели место в эволюции сельского хозяйства, а также достаточно устойчивого развития всех основных производительных сил. В своих работах данный исследователь предложил новейшую для того времени концепцию о том, как осуществляется всемирно-исторический процесс, в ходе которого в обязательном порядке

учитываются различные виды важнейших для того времени структурно-отраслевых, социально-демографических, а также экологических аспектов [2, с. 12].

В своей концепции, которая в той или иной степени касалась устойчивого развития всех основных видов производительных сил, Н.П. Огановского пояснил структурную сбалансированность уровня развития сельского хозяйства, а также промышленности, при помощи которой должен в той или иной степени обеспечиваться экономический рост, а также при этом восстанавливаться блага природы, которые человек использует в своей деятельности. То есть, по его мнению, устойчивое развитие должно заключаться не только в росте производительных сил, но и в обязательном порядке в заботе об экологической составляющей данного процесса.

Необходимо обратить внимание на то, что концепция Н.П. Огановского на многие десятки лет опередила международные дискуссии, которые возникли в 1960-1970-х годах о необходимости устойчивом развитии. И только в 1980 г. было осуществлено создание Всемирной стратегии, в соответствии с которой необходимо проводить мероприятия, направленные на охрану природы. Одновременно с этим устойчивое развитие на всех уровнях должно соответствовать основным требованиям одновременного развития всего человеческого сообщества при

сохранении всех видов природных ресурсов [6, с. 17].

Существует много определений понятия «устойчивое развитие», куда в основном входят такие направления, как экологическое, экономическое, социальное, в основном связано с развитием общества без отрыва от охраны природы. В целом стоит заметить, что устойчивое развитие всего человечества в целом, а также основных видов территорий и организаций, представляет собой как цель, так и процесс, в ходе которого осуществляется согласование современных и будущих потребностей [13, с. 7].

В качестве отсчета начала пути модели в данном направлении выступает Всемирная конференция в Рио-де-Жанейро в 1992 г., во время которой были сформулированы основные принципы, направленные на решение глобальной проблемы загрязнения окружающей среды в процессе развития человечества. На данной конференции были приняты документы, на основе которых все страны мира получили рекомендации осуществить разработку национальных программ, в ходе которых будет осуществлен переход на устойчивое развитие. Основой данных программ должно было стать принятие следующих основных положений и рекомендаций [10, с. 233]:

1) совместное рассмотрение всех основных видов экономических, социальных и экологических нужд, которые имеются у разных мировых государств;

2) принятие и поддержка согласованного взгляда на само устойчивое развитие, а также на процессы, в ходе которого оно должно осуществляться в разных странах;

3) обязательное включение в процедуру устойчивого развития населения;

4) создание групп, которые будут состоять из заинтересованных лиц, а также форумы, которые должны в обязательном порядке

отслеживать происходящие изменения, а также сам процесс, в ходе которого будет осуществляться устойчивое развитие;

5) создание определенных планов действий, которые в обязательном порядке должны содержать конкретные долгосрочные цели и задачи;

6) определить ряд индикаторов, на основе которых проводить мониторинг процесса и достигнутых результатов.

Концепция, на основе которой могут и должны проводиться основные меры в рамках устойчивого развития, основывается на равновесии жизнедеятельности всего человеческого сообщества в определенной среде, которая его окружает. Человечество должно не только развиваться, но и охранять данную среду, используя ее в своей экономической системе, а также включая в социальную сферу.

Экономическая составляющая является основным моментом, за счет которого постоянно можно видеть нарушение баланса биосферы. Кроме того, необходимо обратить внимание и на изменение климата, что является одним из наиболее негативных явлений воздействия на окружающую среду. В качестве общего вывода здесь выступает необходимость постоянно осуществлять основные изменения, чтобы человечество продолжало осуществлять свое экономическое развитие, но при этом как можно меньше влиять на природу [1, с. 13].

Социальный элемент устойчивого развития связан в основном с тем, что человечество в современных условиях выступает в качестве основного члена экосоциоэкологической системы. Для того, чтобы достичь высокого уровня устойчивости развития, должна быть создана эффективная система, при помощи которой будет приниматься решений, которые в первую очередь будут ориентированы на то, чтобы сохранить культурный капитал, повысить уровень стабильности всех социальных систем. Необходимо в

обязательном порядке решать большую часть проблем человечества, не нанося вреда природе. Должно сохраняться уверенное взаимодействие с природой, во время которого она не будет нарушена или повреждена [9, с. 25].

Достижение устойчивого развития выступает в качестве основной задачи, обладающей высоким уровнем сложности, так как все элементы данной модели должны в обязательном порядке анализироваться сбалансировано. Необходимо при этом, что в процессе взаимодействия между экономическими и социальными элементами возникают решение многих задач общества. Во время взаимодействия экономического, а также экологического элемента могут быть решены задачи по охране природы и затрат, которые идут на эти цели. При взаимодействии социальных и экологических элементов возникает необходимость в том, чтобы в настоящее время были в полной мере обеспечены права будущих поколений, которые имеют полное право получить природу в первоначальном виде, а не убитую современными технологиями [11, с. 303].

Необходимо в целом обратить внимание на то, что создаваемая мировым сообществом модель, на основе которого возможно устойчивое развитие, выступает также в качестве модели, на основе которой осуществляется безопасное развитие всей существующей цивилизации. В современных условиях также достаточно важным является разработка новой парадигмы, на основе которой и будет осуществляться устойчивое развитие всей существующей в настоящее время цивилизации на Земле.

Устойчивое развитие, как считает большинство исследователей, в первую очередь связано с процессом по решению трех основных проблем, которые, как считает Ахметшина А.Р., сводятся к

тому, чтобы можно было поддерживать [4, с. 23]:

1) устойчивый масштаб существующей в мире экономики, за счет которого можно было бы не разрушать природы, а который в полной мере бы соответствовал ее экологичности;

2) справедливое распределение большей части существующих и найденных к настоящему времени природных ресурсов между не только современным населением Земли, но и всеми будущими поколениями на длительный промежуток времени;

3) достаточно эффективное использование всех получаемых из природы ресурсов для продления их существования и дальнейшего применения.

Особенно важными являются всеобщие принципы, на основе которых и осуществляется устойчивое развитие, которые были приняты во время Конференции ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 г. [5]:

- в обязательном порядке должны быть в полной мере обеспечены на всех уровнях права населения на осуществление им здоровой и большей частью плодотворной жизнедеятельности, гармонично вписывающейся в окружающую среду и природу (принцип 1);

- наличия у различных стран собственного суверенитета в отношении всех без исключения природных ресурсов, которыми они обладают на праве территориального размещения. Одновременно с этим они в обязательном порядке должны соблюдать принцип не причинения вреда окружающей среде, как на своей территории, так и за ее пределами (принцип 2);

- удовлетворения всех основных существующих и возникающих потребностей, которыми обладают как современное, так и будущие поколения в различных областях развития. Кроме всего прочего охрана природы и окружающей среды должна являться

неотъемлемым элементом всех основных направлений существующего права, исходя из которого и осуществляется собственное развитие (принцип 3);

- осуществления мероприятий, проводимых в рамках международного природоохранного сотрудничества, которое должно проводиться именно в контексте устойчивого развития, которое должно быть направлено на то, чтобы искоренить высокий уровень бедности (принцип 5);

- признания за всеми странами общих обязанностей, а также высокого уровня ответственности в сфере, где осуществляется охрана окружающей среды (принцип 7);

- осуществление мероприятий, направленных на то, чтобы как можно эффективнее проводить наращивание научного потенциала (принцип 9);

- оценка основных экологических вопросов, в которой должны принимать участие все заинтересованные стороны, за счет чего все данные по окружающей среде должны находиться в свободном доступе для общего использования (принцип 10);

- проведение мероприятий, направленных на то, чтобы были созданы благоприятные, а также открыты для общего доступа международные экономико-экологические системы во всем мире (принцип 12);

- осуществление мер, направленных на противодействия, а также полного воспрепятствования действий, направленных на сокращение передвижения и передачи экологически опасных, в том числе и наиболее вредных видов осуществляемой деятельности и веществ (принцип 15) и др.

В России в настоящее время действуют принципы, которые были созданы на основе международных при учете конкретных возможностей и особенности страны. Такие же точно принципы применяются и в

Республике Абхазия. Перечислим кратко данные принципы.

1. Все люди обладают правом на то, чтобы осуществлять свою жизнедеятельность в таких условиях, чтобы жизнь их была в полной мере здоровой и деятельной, а также проводилась в полной гармонии с природой, без загрязнения окружающей среды.

2. В основе рационального природопользования должно лежать не истощительное применение всех видов возобновляемых, а также экономное и рачительное применение всех видов не возобновляемых ресурсов.

3. Осуществление мероприятий в рамках защита окружающей среды должно выступать в качестве необходимой части, в соответствии с которой и должно проводиться устойчивое развитие.

4. Все основные виды проводимой деятельности должны быть социально и экологически безопасными. Это необходимо для того, чтобы человек как можно меньше оказывал негативное влияние на природу. Должны быть прекращены все проекты, которые в той или иной степени могут оказать негативное влияние на окружающую среду.

5. Необходимо проведение такой демографической политики во всем мире, которые в обязательном порядке учитывала бы все основные стратегические цели, лежащие перед устойчивым развитием человечества.

6. При осуществлении мероприятий в рамках действий, направленных на устойчивое развитие, необходимо учитывать большую часть аспектов, на которых строится высокий уровень безопасности страны. Это в свою очередь лежит и в основе глобального партнерства в данной сфере.

7. В обязательном порядке должен существовать и всегда поддерживаться свободный доступ ко всем видам экологической информации. То есть население

должно знать свои права и обязанности в данной сфере.

8. Должны быть в обязательном порядке сохранены все крупнейшие на Земле экологически устойчивые зоны. Именно такое направление устойчивого развития или перехода к нему должно стать главным предметом ответственности со стороны всех государств мира.

9. Ведущая роль в организации мероприятий, направленных на устойчивое развитие государства, заключается в том, чтобы по мере возможности не использовать для хозяйственной деятельности новые территории [12, с. 47].

Регионализм, на основе которого действует и осуществляется устойчивое развитие в различных странах, является его основой, так как он в значительной степени объективно обусловлен тем, что все основные виды социально-экономических процессы, различные виды сложившейся в современных условиях структуры производства, а также его специализации, обладают достаточно четко выраженным региональным характером. Применение всех основных видов природных ресурсов, осуществление мероприятий, направленных на проведение восстановления, а также охраны окружающей среды чаще всего как раз и соотносится с той или

иной конкретной территорией [8, с. 43]. По этой причине при осуществлении анализа и при разработке мер по устойчивому развитию необходимо в обязательном порядке учитывать и территориальный вопрос.

В целом на основе проведенного выше исследования необходимо заметить, что основной целью, которая лежит перед устойчивым развитием, является определенный процесс, в ходе которого ведутся различные изменения. Кроме всего прочего в ходе данного процесса проводятся мероприятия, направленные на то, чтобы как можно более эффективно использовать имеющиеся в распоряжении ресурсы. В основном развитие и инвестирования должно осуществляться по тем направлениям, которые реализуются в полной гармонии с природой. Все это в полной мере способствует тому, что идет повышение существующего, а также будущего потенциала общества. Необходимо также отметить высокую важность обеспечения общего вектора, по которому идет развитие системы, осуществляемое, в том числе, и при сохранении баланса интересов всех сторон, в том числе и проводимое в гармонии с природой.

Список использованных источников и литературы

1. Айдарбаков Ф.Ф., Барлыбаев А.А., Барлыбаев У.А. От традиционной экономической теории к концепции устойчивого развития: смена парадигмы / Ф.Ф. Айдарбаков и др. // В сборнике: Устойчивое развитие территорий: теория и практика. - 2018. - С. 12-15.
2. Акимова Т. А. Основы экономики устойчивого развития. / Т.А. Акимова. - М.: Экономика, 2018. - 359 с.
3. Антипова Ю. Устойчивое развитие: концепция, принципы, цели / Ю. Антипова // В сборнике: Инноватика в современном мире: опыт, проблемы и перспективы развития. - Уфа, 2020. - С. 120-125.
4. Ахметшина А.Р. Концепция устойчивого развития: зарубежный опыт формирования и реализации / А.Р. Ахметшина. - М.: Техника, 2017. - 96с.
5. Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию // Конференция ООН по окружающей среде и развитию. Рио-де-Жанейро, июнь 1992 г.: информационный обзор. Новосибирск: Российская академия наук, Сибирское отделение, 1992. - 62 с.

6. Никольский А.Ф. Теория устойчивого развития и вопросы глобальной и национальной безопасности: / А.Ф. Никольский. - Иркутск: Сибирская книга, 2019. - 355 с.

7. Сущность и принципы устойчивого развития в современных концепциях развития общества. - Режим доступа: URL: <https://monographies.ru/en/book/section?id=7378>

8. Перфильев С.В. Программно-целевое управление региональным развитием / С.В. Перфильев. - Рязань: РГРТУ, 2017. - 123 с.

9. Петрашевская А.В. Концепция устойчивого развития и экологическая политика: концептуальная взаимосвязь / А.В. Петрашевская // Экономика. Управление. Инновации. - 2021. - № 1 (9). - С. 23-27.

10. Прущак О.В. Роль концепции устойчивого социально-экономического развития в решении глобальных проблем современности / О.В. Прущак // В сборнике: Российская общественно-гуманитарная наука перед вызовами современности. - 2019. - С. 232-238.

11. Селезнев А.В. Содержание и методологические принципы исследования парадигмы устойчивого развития / А.В. Селезнев // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. - 2021. - № 10. - С. 300-304.

12. Устойчивое развитие. Новые вызовы: учебник / ред. В.И.Данилова-Данильян, Н.А.Пискулова. - М.: Аспект Пресс, 2021. - 335с.

13. Шадыжева С.Б. Развитие теоретических основ концепции устойчивого развития и ее моделей / С.Б. Шадыжева // Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал). - 2021. - № 15. - С. 3-14.

УДК 332.145

МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ

Белякова Галина Яковлевна

Доктор экономических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева»

E-mail: belyakova.gya@mail.ru

Кулешко Михаил Ярославович

Аспирант, ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева»

E-mail: kuleshko@rambler.ru

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью решения ряда теоретических и практических задач, связанных с реализацией полномочий муниципальных образований и их межмуниципальным сотрудничеством в городской агломерации в контексте реализации региональной политики и реформы местного самоуправления в Российской Федерации.

Межмуниципальное сотрудничество рассматривается, как направление деятельности органов местного самоуправления, связанное с реализацией их полномочий, и предназначенное для достижения социального и экономического развития муниципалитетов посредством межтерриториальной интеграции и кооперации.

Преимуществом межмуниципального сотрудничества состоит в том, что даже небольшие муниципальные образования посредством кооперации могут предложить населению и реализовать такие социально-экономические и инфраструктурные проекты, которые ранее были им не под силу по финансовым причинам.

В статье исследуются особенности развития муниципальных образований Центральной группы районов Красноярского края, а также высказываются предложения по стратегии развития муниципальных образований, входящих в данную группу районов.

Ключевые слова: межмуниципальное сотрудничество, агломерация, полномочия муниципального образования, кооперация.

INTER-MUNICIPAL COOPERATION: PROSPECTS AND PROBLEMS

Belyakova Galina Yakovlevna

Doctor of Economics, Professor of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Reshetnev Siberian State University of science and technology"

E-mail: belyakova.gya@mail.ru

Kuleshko Mihail Yaroslavovich

Postgraduate student, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Reshetnev Siberian State University of science and technology"

E-mail: kuleshko@rambler.ru

The relevance of the research topic is due to the need to solve a number of theoretical and practical problems related to the implementation of the powers of municipalities and their inter-municipal cooperation in urban agglomeration in the context of the implementation of regional policy and local government reform in the Russian Federation.

Inter-municipal cooperation is considered as a direction of activity of local self-government bodies related to the implementation of their powers, and intended to achieve social and economic development of municipalities through interterritorial integration and cooperation.

The advantage of inter-municipal cooperation is that even small municipalities through cooperation can offer to the population and implement such socio-economic and infrastructure projects that were previously beyond their power for financial reasons.

The article examines the peculiarities of the development of municipalities of the Central group of districts of the Krasnoyarsk Territory, and also makes proposals for the development strategy of municipalities included in this group of districts.

Keywords: *inter-municipal cooperation, agglomeration, powers of the municipality, cooperation.*

Впервые упоминание о межмуниципальном сотрудничестве в форме ассоциаций появляется в Законе РСФСР от 06.07.1991 №1550-1 «О местном самоуправлении в Российской Федерации». В нем устанавливалось, что города, поселки, сельсоветы, сельские населенные пункты в целях более эффективного осуществления своих прав и интересов могут объединяться в ассоциации [1].

Кроме того, право местных органов самоуправления на создание ассоциаций закреплено Европейской хартией местного самоуправления, ратифицированной Федеральным законом от 11.04.1998 №55-ФЗ «О ратификации Европейской хартии местного самоуправления» [2].

Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон №131-ФЗ) в целях организации взаимодействия муниципалитетов, определено создание Советов муниципальных образований в каждом субъекте Российской Федерации [3].

Однако наиболее значимые изменения в законодательстве по данному вопросу произошли в 2020 году. В результате вступления в силу Закона Российской Федерации от 14.03.2020 N 1-ФКЗ "О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти", впервые на конституционном

уровне закреплено положение о вхождении органов муниципальной власти в единую систему публичной власти. Теперь законодательно определено, что органы государственной власти и органы местного самоуправления осуществляют взаимодействие для наиболее эффективного решения задач в интересах населения, проживающего на соответствующей территории [4].

Выступая на заседании Совета по развитию местного самоуправления 30.01.2020, Президент Российской Федерации В.В. Путин акцентировал внимание на обеспечении эффективности местного самоуправления [5]. Важнейшим итогом заседания стало поручение Президента Российской Федерации о разработке новых Основ государственной политики в сфере развития местного самоуправления на период до 2030 г. (далее – Основы) [6], что призвано стать серьезным шагом к созданию сильной и дееспособной власти на местах, способной эффективно развивать территории, качественно оказывать социально значимые услуги жителям, быть полноценным участником в реализации общегосударственной политики.

В разрабатываемых Основах следует урегулировать целый ряд вопросов организации и функционирования местного самоуправления. Одним из перспективных направлений, которое требует совершенствования, должно

стать межмуниципальное сотрудничество, которое подразумевает взаимодействие нескольких муниципалитетов по совместному решению вопросов, связанных с жизнеобеспечением населения. Особую роль межмуниципальное сотрудничество играет в период преодоления кризисных ситуаций, выступая одним из резервов социального и экономического развития муниципальных образований.

В современных условиях межмуниципальное сотрудничество позволяет:

- укрепить хозяйственные связи между организациями разных муниципалитетов;
- оптимизировать размещение инфраструктурных объектов на основе кооперации деятельности;
- оптимизировать финансовые расходы, связанные с созданием в разных муниципалитетах дублирующих структур, неоправданных межмуниципальной конкуренцией;
- объединить экономический потенциал нескольких муниципальных образований для решения масштабных проектов, в том числе инвестиционных;
- распространить полученный положительный инновационный опыт.

На основании норм законодательства выделяются несколько форм межмуниципального сотрудничества Рис. 1.



Рисунок 1 – Формы межмуниципального сотрудничества

Наиболее распространенная - ассоциативная форма. В ее рамках, как правило, реализуются такие предусмотренные законом формы взаимодействия, как советы муниципальных образований. На сегодняшний день, в соответствии с Федеральным законом №131-ФЗ, они образованы во всех регионах страны. Во многих регионах действуют советы глав городских округов, районные советы глав. В период пандемии коронавируса роль этих структур существенно возросла. Советы участвуют в работе региональных штабов, оказывают муниципалитетам правовую и консультационную поддержку, организуют информирование граждан и организаций по вопросам профилактики заболевания, возможности получить дополнительную поддержку, содействие волонтерской работе.

Примером успешной деятельности межмуниципального сотрудничества на федеральном уровне является Всероссийский Совет местного самоуправления и Общероссийская общественная организация Общероссийский конгресс муниципальных образований.

Не менее важной является договорная форма сотрудничества, которая находит применение в решении самых насущных и жизненно важных вопросов для жителей районов, городов и сел. Также необходимо выделить сотрудничество путем создания межмуниципальных организаций в хозяйственной сфере, а также некоммерческих организаций в форме автономных некоммерческих организаций и фондов.

Наименее распространенной формой сотрудничества являются межмуниципальные хозяйственные организации. Вместе с тем, они решают самые разные задачи, чаще всего в области водоснабжения, сбора, вывоза и утилизации мусора и твердых бытовых отходов, транспортного обслуживания населения и др.

При всех плюсах межмуниципального сотрудничества, анализ практического опыта показывает, что в России в целом и в Красноярском крае в частности оно осуществляется слабо. Эксперты выделяют ряд причин недостаточной вовлеченности муниципалитетов в этот процесс:

- недостаточное научное обоснование организации межмуниципального сотрудничества в теоретическом плане;

- отсутствие единого подхода к рассмотрению содержания межмуниципального сотрудничества, что не позволяет разграничить его со смежными понятиями;

- не урегулированы инструменты межмуниципального хозяйственного сотрудничества, отсутствует порядок заключения и реализации межмуниципальных соглашений;

- нет единого подхода к выделению способов реализации полномочий муниципальных образований.

Еще одним ограничением для межмуниципального хозяйственного сотрудничества является требование, согласно которому заключение договоров безвозмездного пользования, аренды и иных договоров, предусматривающих переход прав владения или пользования муниципальным имуществом, может быть осуществлено только по результатам проведения конкурсов или аукционов в соответствии со ст. 17.1 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» [7]. Соответственно, муниципалитеты фактически не могут передать функции муниципальных учреждений, созданных отдельными муниципальными образованиями, межмуниципальной некоммерческой организации.

Существуют также иные проблемы, которые негативно влияют на развитие потенциала межмуниципального взаимодействия. Так, например, Федеральный закон № 131-ФЗ не содержит такого

термина, как «вопросы местного значения межмуниципального характера» и не регулирует порядок их решения. Это создает проблемы в разграничении полномочий и как следствие – затрудняет решение вопросов финансирования в рамках межмуниципального сотрудничества. Правоприменительный опыт свидетельствует об отсутствии возможности перечислять бюджетные средства на решение вопросов местного значения другого муниципального образования в рамках решения вопросов межмуниципального характера. Контролирующими органами это трактуется, как нецелевое использование бюджетных средств.

Перспективной формой межмуниципального сотрудничества может стать формирование городских агломераций, развитию которых уделено большое внимание в Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г. [10], а также в документах стратегического планирования ряда регионов и муниципальных образований.

Существует большое количество научных определений городской агломерации, подавляющее большинство которых сходится на том, что агломерация представляет собой компактную группировку населенных пунктов, между которыми существуют интенсивные и постоянные (регулярные) взаимосвязи [18].

При этом важно подчеркнуть, что речь идет не о всякой компактной группировке населенных пунктов и даже не о всякой системе взаимосвязей между ними, а лишь о такой, которая приводит к возникновению так называемого агломерационного эффекта. Агломерационный эффект, как известно, представляет собой экономическую выгоду от территориальной концентрации экономических объектов, возникающую в результате сокращения расстояний, ускорения и оптимизации обмена товарами,

услугами, знаниями, информацией, ускорения распространения инноваций. Именно в силу и в результате агломерационного эффекта агломерации и становятся самостоятельным и столь важным объектом исследования и управления, ведь городские агломерации (обладающие тем самым серьезным агломерационным эффектом) способны обеспечивать ускоренное (по сравнению с окружающим пространством) развитие, генерировать инновации и, распространяя их, преобразовывать (модернизировать) окружающее пространство [19].

Российский географ Г.М. Лаппо выделял два способа естественного возникновения агломераций. В первом случае отправной точкой выступает крупный город, достигший определенного порога развития, в результате чего здесь формируются два встречных «потока»: центробежный, выражающийся в выносе избыточных функций за пределы города-будущего ядра агломерации, и центростремительный, проявляющийся в «оседании» дополнительных функций на подступах к городу. Второй путь возникновения агломераций, по Г. М. Лаппо, — возникновение иерархии в границах районов: возвышение одного поселения — будущего ядра агломерации — и перераспределение функций между поселениями как основа появления преимущественно полицентрических и более слабых агломераций [20].

Формирование агломераций на основе развития межмуниципального сотрудничества предполагает заключение публично-правовых соглашений заинтересованными в развитии агломерации муниципалитетами.

Примерами таких соглашений являются соглашения:

- о создании Челябинской агломерации [8] и агломерации «Горный Урал» [9];

- о создании и совместном развитии Новосибирской агломерации [11].

Указанные документы содержат контуры потенциального взаимодействия по широкому кругу вопросов в части объединения усилий муниципалитетов для реализации межмуниципальных, агломерационных инфраструктурных проектов и строительства жилья. Ожидается, что проекты будут предлагаться в соответствии с действующими национальными, федеральными и региональными проектами, а также документами стратегического развития территорий. Прежде всего, речь идет о развитии транспортной инфраструктуры, модернизации инженерных сетей и сооружений, коммунальных и промышленных объектов.

Что касается образования Красноярской агломерации, то 17.04.2008 года подписание соглашения между семью муниципальными образованиями - города Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск - и районы, расположенные вокруг краевого центра - Емельяновский, Березовский, Манский и Сухобузимский, фактически дало старт ее созданию. Стороны договорились о сохранении территориальной самостоятельности и формировании единой позиции по стратегическим вопросам развития.

Красноярская агломерация относится к моноцентрической: ядро - Красноярск и пригороды. При этом границы определяются условно в радиусе полуторачасовой транспортной доступности.

Возникшие в связи с развитием агломерационных процессов новые требования к социально-экономическому потенциалу Красноярска привели к актуализации его стратегии развития. В октябре 2011 г. была принята Программа развития города до 2020 г. [12], определившая долгосрочные приоритеты его развития.

В Программе сформирован отдельный блок о принципах межмуниципального взаимодействия в рамках агломерации. Красноярская агломерация рассматривается как единый комплекс территорий с приоритетным развитием основных отраслей. При этом ресурсы муниципальных образований и их развитие не равноценны, особенно это касается крупного города и пограничных территорий. Очевидно, что свои функции Красноярск выполняет совместно с другими муниципальными образованиями, входящими в состав агломерации.

Например:

- в Емельяновском районе края расположен один из крупнейших в Сибирском федеральном округе транспортно-логистический центр - аэропорт Красноярска, который вносит значительный вклад в реализацию функций Красноярска в части межрегиональных связей, внешнеэкономической деятельности и т. д.;

- город Дивногорск, Емельяновский и Манский районы края имеют высокий туристический потенциал, тесно связанный с развитием туристических функций Красноярска;

- Березовский, Емельяновский, Манский и Сухобузимский районы края имеют большое значение для формирования продовольственной базы Красноярска, также здесь сложились очень тесные социально-культурные связи и, наконец, именно здесь расположены дачные участки большинства горожан.

В марте 2019 года в рамках проведения Красноярского экономического форума подписано соглашение о сотрудничестве 11 муниципальных образований края, входящих в состав Красноярской агломерации. Среди них Сосновоборск, Дивногорск, Железногорск, Емельяновский, Сухобузимский, Берёзовский, Балахтинский, Большему́ртинский, Манский районы и посёлок Кедровый.

Подписанное соглашение направлено на объединение усилий

между муниципальными образованиями для развития общих инвестиционных проектов, включая инфраструктурно–территориальные проекты, а также синхронизацию документов стратегического и градостроительного планирования.

Оно позволяет решить целый ряд вопросов, связанных с развитием территорий:

- разработка проекта комплексного развития инфраструктуры агломерации за счет средств всех участников проекта;
- организация системы расселения граждан;
- создание дополнительных рабочих мест;
- развитие дорожной инфраструктуры;
- организация системы инженерных коммуникаций;
- координирование производства и поставки сельскохозяйственной продукции.

Вместе с тем процесс развития городских агломераций сдерживается отсутствием в законодательстве правового регулирования вопросов их функционирования.

Необходимо отметить, что еще 04.09.2020

Минэкономразвития России подготовлен законопроект «О городских агломерациях» [13]. Данный документ направлен на создание правовых и экономических условий для развития городских агломераций. В нем закрепляется:

- понятие городской агломерации;
- критерии ее формирования;
- полномочия органов публичной власти в сфере развития агломераций.

В пояснительной записке к законопроекту разработчики полагают, что его принятие создаст благоприятную правовую среду для объединения ресурсов муниципальных образований при реализации крупных инфраструктурных проектов, строительства и эксплуатации новых социально-культурных и бытовых объектов для населения.

При развитии межмуниципального сотрудничества нельзя не учитывать проблемы муниципальных бюджетов, поскольку основная финансовая нагрузка ложится именно на них Рис. 2.



Рисунок 2 – Типичные проблемы муниципальных бюджетов

1. Несоответствием уровня финансовой обеспеченности муниципалитетов и возложенными на них полномочиями. Органы местного самоуправления участвуют в осуществлении мероприятий региональных проектов, которые в

свою очередь направлены на реализацию национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. При этом, в целях реализации национальных проектов необходимо увеличить финансовую

обеспеченность бюджетов муниципальных образований. Как пример можно привести случаи, когда в бюджете муниципального образования отсутствуют в необходимом объеме средства для разработки проектно-сметной документации по объектам, создаваемым в рамках национальных проектов [14].

2. Узкой доходной базой муниципальных бюджетов в комплексе с высокой зависимостью от финансовой помощи из бюджетов вышестоящего уровня. Так в объеме поступивших на 01.01.2022 года собственных доходов местных бюджетов (5 536,0 млрд. рублей) объем налоговых доходов составил 1 569,8 млрд. рублей (28,3%), неналоговых доходов – 298,9 млрд. рублей (5,4%), безвозмездных поступлений, в т.ч. межбюджетных трансфертов из бюджетов других уровней с учетом субвенций – 3 667,3 млрд. рублей (66,2%) [15].

3. Высокой долговой нагрузкой на местные бюджеты. По состоянию на 01.07.2022 объем муниципального долга составил 346,6 млрд. рублей (18,5% к налоговым и неналоговым доходам местных бюджетов). В структуре долга наибольший удельный вес приходится на бюджетные кредиты из вышестоящих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации – 53,8%, далее идут кредиты от кредитных организаций – 39,8%. По данным Минфина России [16].

4. Низким уровнем муниципального финансового менеджмента вследствие нехватки квалифицированных кадров.

В таких условиях органы местного самоуправления не способны проводить эффективную финансово-бюджетную политику и решать вопросы местного значения.

Перспективными инструментами решения вопросов местного значения в рамках межмуниципального сотрудничества могут стать «горизонтальные» бюджетные субсидии и

«горизонтальные» бюджетные кредиты.

Возможность предоставления субсидий из бюджета одного муниципального образования в бюджет другого муниципального образования через «горизонтальные» субсидии установлена Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации в целях совершенствования межбюджетных отношений» [17]. Данный закон позволяет предоставлять указанные субсидии из бюджета одного муниципального образования бюджетам других муниципальных образований в целях софинансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по решению вопросов местного значения. Предусмотрено, что цели и условия предоставления «горизонтальных» субсидий устанавливаются соглашениями между местными администрациями, заключаемыми в порядке, установленном решением представительного органа муниципального образования, из бюджета которого предоставляется субсидия.

Применение указанного инструмента межбюджетных трансфертов позволит муниципальным образованиям совместно финансировать различные проекты в рамках осуществления межмуниципального сотрудничества.

Другим важным инструментом решения вопросов местного значения в рамках межмуниципального сотрудничества может являться возможность предоставления так называемых «горизонтальных» бюджетных кредитов из бюджета одного муниципального образования бюджету другого муниципального образования, входящих в состав одного субъекта Российской Федерации. Цели предоставления бюджетного кредита и размеры платы за пользование бюджетным кредитом

устанавливаются местным парламентом муниципалитета - кредитора. Введение такого инструмента сотрудничества на муниципальном уровне расширяет механизмы осуществления муниципальных внутренних заимствований и возможности для обеспечения устойчивости бюджетов органов местного самоуправления.

Что касается межмуниципального взаимодействия в части коммерческих организаций, которые могут кооперироваться для решения взаимовыгодных задач, то учитывая, что Красноярская агломерация моноцентрична, организации, расположенные в муниципалитетах Центральной группы районов и входящие в данную агломерацию, учитывая близость к краевому центру, так или иначе ориентированы на город Красноярск.

Учитывая, что в городе Красноярске миллионное население с несоизмеримо большими доходами, чем в близлежащих населенных пунктах, развитая транспортная инфраструктура, логично, что производственные и сельскохозяйственные организации соседних районов находят рынки сбыта своей продукции именно в краевом центре. Здесь расположены фирменные магазины и точки продажи практически всех крупных и средних сельхозтоваропроизводителей (овощи, злаковые, мясо крупного рогатого скота, свиней и птицы), рыбного хозяйства, перерабатывающих производств, пиломатериалов и др.

Примерами такого сотрудничества могут являться такие проекты, как:

1. Создание регионального оптово-распределительного центра сельскохозяйственной продукции «Агротерминал» - площадки с единой инфраструктурой и современной логистикой, где фермеры и сельхозпроизводители региона реализуют свой товар без посредников, а покупатели круглый

год получают качественные продукты питания.

2. Запуск в Сосновоборске завода «Выбор-Сибирь» по изготовлению тротуарной плитки, основным потребителем которой является подрядчики, осуществляющие ремонт тротуаров, улиц, скверов и площадей города Красноярска.

3. Открытие фирменных магазинов по продаже живой рыбы компании «Руслов», основное производство которой изначально базировалось в п. Приморск Балахтинского района.

4. Открытие фирменных магазинов по продаже мяса, молока, продуктов сельхозпереработки от хозяйств близлежащих районов и т. д.

Информации об установлении производственных, логистических, сбытовых связей между товаропроизводителями остальных муниципалитетов Центрального района Красноярского края в публичных источниках крайне мало.

В июле 2022 года в рамках проводимого исследования сделаны запросы в районные центры Центральной группы районов Красноярского края. Муниципальным администрациям предлагалось заполнить разработанный опросный лист, включающий в себя информацию о:

- специализации муниципалитета;
- реализуемых значимых проектах на территории района;
- ограничениях, с которыми приходится сталкиваться;
- реализуемых или планируемых к реализации межмуниципальных проектах;
- имеющихся ограничениях (проблемах) социально-экономического развития.

Следует отметить, что на практике не все администрации муниципальных образований заинтересованы в анализе собственной работы и поиске путей развития. Развернутые ответы на запросы прислали только половина муниципалитетов. Остальные

районные администрации сделали отсылку на принятые ими прогнозы социально-экономического развития, размещенные на официальных сайтах муниципальных образований.

По результатам ответов на запросы ни один из муниципалитетов

не обозначил участие в межмуниципальном сотрудничестве.

Были обозначены ряд текущих проблем, имеющих для муниципалитетов первоочередное значение Рис. 3.

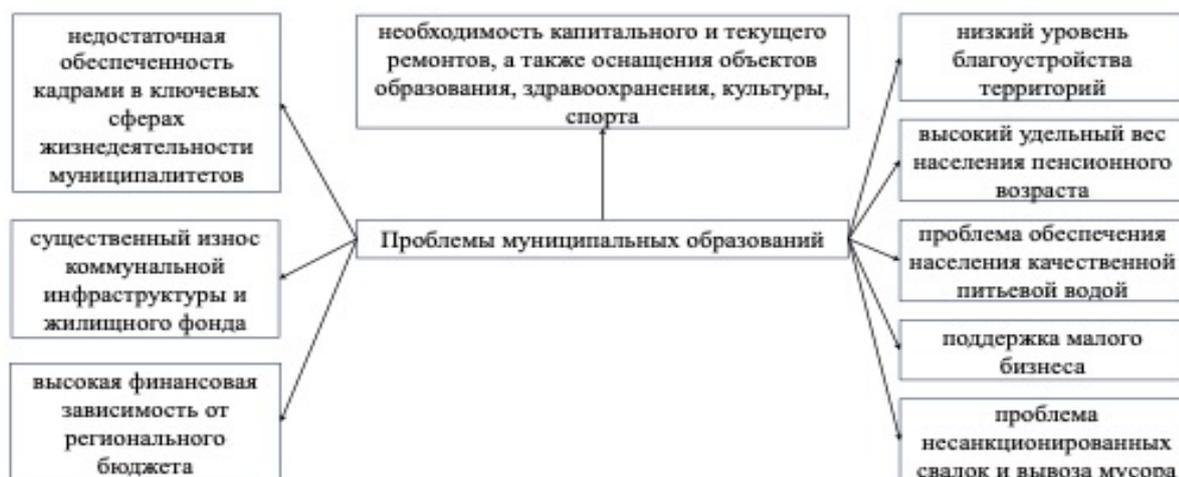


Рисунок 3 – Основные проблемы муниципальных образований Центральной группы районов Красноярского края

Конечно, решение всех перечисленных проблем труднореализуемо без помощи и координации краевых и федеральных властей. Однако, улучшать условия жизни населения возможно и на муниципальном уровне, в том числе посредством межмуниципального сотрудничества за счет развития,

модернизации, кооперации предприятий, работающих на их территориях. Опыт такого взаимодействия есть, прежде всего это касается решения вопросов в коммунальной сфере, вывоза отходов и ликвидации свалок, содержания и ремонта объектов дорожного хозяйства и т. д.

Список использованных источников и литературы

1. О местном самоуправлении в Российской Федерации : закон РСФСР от 06.07.1991 № 1550-1 // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/3961383/?ysclid=l60g44z2tb921726909> (дата обращения: 01.08.2022).

2. О ратификации Европейской хартии местного самоуправления : федеральный закон от 11.04.1998 № 55-ФЗ // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/2559224/?ysclid=l60g8bu5sh839736084> (дата обращения: 01.08.2022).

3. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации : федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/186367/?ysclid=l60gav6jqa733692622> (дата обращения: 01.08.2022).

4. О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти : закон Российской

Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 14.03.2020 № 1-ФКЗ // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/73742836/?ysclid=l60gdaevvc551776113> (дата обращения: 01.08.2022).

5. Стенограмма заседания Совета по развитию местного самоуправления от 30.01.2020 // Президент России : [сайт]. URL: <http://prezident.org/tekst/stenogramma-zasedanie-soveta-po-razvitiyu-mestnogo-samoupravlenija-30-01-2020.html?ysclid=l60gn8yy2h562481450> (дата обращения: 01.08.2022).

6. Перечень поручений по итогам заседания Совета по развитию местного самоуправления от 1 марта 2020 г. // Президент России : [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/62919> (дата обращения: 01.08.2022).

7. О защите конкуренции: федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ // КонсультантПлюс: [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61763/?ysclid=l60h69jcb6r657272738 (дата обращения: 01.08.2022).

8. Об утверждении (ратификации) Соглашения о создании Челябинской агломерации: Решение Челябинской городской Думы IV созыва от 24.06.2014 № 52/6 // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/19742105/?ysclid=l60hcz45xi586441252> (дата обращения: 01.08.2022).

9. Решение Собрания депутатов Чебаркульского городского округа от 1 марта 2016 г. No 93 «Об утверждении Соглашения о создании агломерации «Горный Урал», сайт. URL: https://chebarcul.ru/meeting/solutions/solutions-1_3078.html.

10. Об утверждении Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г. : распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 г. № 207-р // ГАРАНТ : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/72174066/?ysclid=l61js7jcpj41809537> (дата обращения: 01.08.2022).

11. Соглашение о создании и совместном развитии Новосибирской агломерации Новосибирской области от 22.05.2015. URL: http://www.minstroy.nso.ru/sites/minstroy.nso.ru/wodby_files/files/page_1293/08.06.15_soglashenie_ob_sovmestnom_sozdanii_na.pdf (дата обращения: 01.08.2022).

12. О программе социально-экономического развития города Красноярск до 2020 года: решение Красноярского городского Совета депутатов от 13.10.2011 № В-267. URL: <https://krasobr.admkrsk.ru/wp-content/uploads/2016/01/Программа-до-2020-утв.Горсоветом.docx> (дата обращения: 01.08.2022).

13. Проект Федерального закона «О городских агломерациях» (подготовлен Минэкономразвития России 04.09.2020) // ГАРАНТ: [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/56845457/?ysclid=l61kt64shu151075592> (дата обращения: 01.08.2022).

14. Решение Совета по местному самоуправлению при Совете Федерации на тему «Об участии органов местного самоуправления в реализации национальных проектов» от 05.11.2019. URL: <http://council.gov.ru/media/files/Arf0nAulExq8RE6dZr2oIP0A9iAB333D.pdf> (дата обращения: 01.08.2022).

15. Данные об исполнении местных бюджетов в Российской Федерации на 01.01.2022 // Минфин России: [сайт]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=135674-

dannye_ob_ispolnenii_mestnykh_byudzhetrov_v_rossiiskoi_federatsii_na_01.01.2022
(дата обращения: 01.08.2022).

16. Государственный долг субъектов Российской Федерации и долг муниципальных образований [на 01.07.2022] // Минфин России: [сайт]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/performance/public_debt/subj/subdbt/2022/ (дата обращения: 01.08.2022).

17. О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации в целях совершенствования межбюджетных отношений: федеральный закон от 02.08.2019 № 307-ФЗ // КонсультантПлюс: [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_330709/?ysclid=l61pb03k6v313089906

18. Маркварт Э., Швецов А. Н. Территориальная организация местного самоуправления и управление городскими агломерациями: учебное пособие. М.: Дело, 2017. С. 152-160.

19. Киселева Н. Н., Маркварт Э., Стародубровская И. В. Управление пространственными изменениями : учебное пособие. М. : Дело, 2018. С. 42-46.

20. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. М.: Новый хронограф, 2012. С. 92-127.

УДК 338.49

О ПРАКТИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ ПРИНЦИПОВ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ АГЛОМЕРАЦИИ

Караблин Олег Владимирович

Кандидат технических наук, доцент кафедры «Общего и стратегического менеджмента», ФГБОУ ВО Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)

E-mail: Waterman1965@mail.ru

Статья посвящена обсуждению проблем построения эффективной транспортной системы городской агломерации в виду того, что на данный момент не существует общепринятых и универсальных методов построения и развития агломераций, а транспортная система выступает как некоторый каркас, вокруг которого формируется инфраструктура города. Рассуждение отталкивается от положения высказанного в начале 20 века архитектором Ле Корбюзье, сказавшим, что ни один город не сможет расти быстрее чем растет его транспортная система. В статье делается предположение что правильно построенная и эффективно функционирующая транспортная система, послужит хорошим фундаментом для сбалансированного развития агломерации. В статье представлена критика некоторых спорных плановых положений по формированию Ростовской агломерации. Рассмотрены ключевые принципы формирования транспортной системы агломерации и представлены рекомендации по практической реализации. Проведены рассуждения о проблемах развития транспортной инфраструктуры и программно-аппаратного обеспечения пассажирских перевозок в рамках всей агломерации.

В статье акцентируется внимание на необходимости первоочередного развития общественного транспорта, как обеспечивающего большую эффективность всей транспортной системы агломерации. Рассуждения строятся на некоторых статистических и фактических данных Ростовской агломерации.

Ключевые слова: транспортная система, агломерация, принципы развития, практика реализации

ON THE PRACTICAL ASPECTS OF THE PRINCIPLES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE AGGLOMERATION TRANSPORT SYSTEM

Karablin Oleg Vladimirovich

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of General and Strategic Management, Rostov State University of Economics

E-mail: Waterman1965@mail.ru

The article is devoted to the discussion of the problems of building an effective transport system of urban agglomeration, since at the moment there are no generally accepted and universal methods of building and developing agglomerations, and the transport system acts as a kind of framework around which the infrastructure of the city is formed. The reasoning is based on the position expressed at the beginning of the 20th century by the architect Le Corbusier, who said that no city can grow faster than its transport system grows. The article assumes that a properly constructed and

efficiently functioning transport system will serve as a good foundation for the balanced development of the agglomeration. The article presents a criticism of some controversial planning provisions for the formation of the Rostov agglomeration. The key principles of the formation of the agglomeration transport system are considered and recommendations for practical implementation are presented. Discussions are conducted on the problems of the development of transport infrastructure and software and hardware for passenger transportation throughout the agglomeration.

The article focuses on the need for priority development of public transport, as ensuring greater efficiency of the entire transport system of the agglomeration. The reasoning is based on some statistical and factual data of the Rostov agglomeration.

Keywords: *transport system, agglomeration, development principles, implementation practice*

Развитие агломераций в Российской Федерации, особенно в последние десятилетия, обнажило ряд проблем, наиважнейшая из которых это обеспечение эффективности транспортной системы вновь образовавшейся агломерации или развивающейся агломерации. В ряде работ [1 и др.] отмечается, что законодательство и научно-исследовательская деятельность в области регулирования жизни и развития агломераций, выступают на вторых ролях, по сути, оформляя или обосновывая стихийно складывающиеся тенденции в развитии агломераций. В этой связи предпринимались попытки философского осмысления проблем градостроительства и обеспечения устойчивого развития городских структур [2]. В работе, кроме всего, ведутся рассуждения и делается акцент на понятиях «устойчивое развитие», «сбалансированное развитие». Планирование устойчивого развития городов необходимо реализовывать через обеспечение перевозок в интересах жителей и коммерческих организаций.

Ростовская агломерация, формирование которой происходит в текущем историческом моменте, несет в себе отпечаток предыдущих управленческих решений, решений, принимаемых пока ещё в необъединенных муниципалитетах и районах, и отражает некоторые специфические особенности, связанные с географическим

фактором, геополитическим фактором, исторически сложившейся городской периферией будущей агломерации, включающей такие города как Азов, Аксай, Новочеркасск, Таганрог [3]. Также отмечается, что в настоящее время отсутствуют общепринятые, устоявшиеся и широко применяемые методики оценки эффективности агломерационных процессов, формулируется положение о важности совместного анализа и изучения количественных и качественных характеристик этих процессов.

В ряде работ [4, 5] акцентируется внимание на прямой зависимости устойчивого развития города от развития транспортной инфраструктуры. Транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная система в виду устойчивого тренда урбанизации, который ведет к концентрации населения в крупных городах и необходимости решения всевозрастающих проблем мобильности населения, играют решающую роль в развитии мегаполисов и агломераций. Знаменитый архитектор XIX-XX вв Ле Корбюзье, предлагавший новые и достаточно спорные формы в архитектуре и градостроительстве, утверждал, что ни один город не сможет расти быстрее чем растёт его транспортная система [6]. Он первый рассматривал улицы только как автомагистрали, отдавая пешеходам парки.

Транспортная система агломерации выступает как база реализации производственных процессов в сфере обращения товарно-материальных ценностей, так и основа для устойчивого и надежного существования и развития пространственных структур городской среды, с одной стороны, выступая как некий каркас, а с другой стороны, представляя собой средство обеспечения мобильности жителей агломерации [7].

Считается, что агломерация имеет меньшую плотность населения на квадратный километр, что приводит к пониманию важности транспортной системы и доступности её ресурсов.

Проблема исчерпания ресурса транспортных систем агломераций приобрела особую актуальность в условиях урбанизации и агломерационного развития. Для Ростовской агломерации сокращение такого ресурса как территория несет катастрофические последствия, уже сейчас средняя скорость передвижения на легковом автомобиле не превышает 26 километра в час в наиболее сложные временные интервалы дорожного движения, для общественного транспорта это значение ещё меньше. Стихийно сложившийся стандарт «одна семья – одна машина» ожидаемо приведет к транспортной напряженности на пересечении ул.Ларина – Нагибина из-за строительства комплексов «Сердце Ростова» и «Сердце Ростова 2». Не менее напряженный автомобильный трафик приведет к заторам и пробкам в районе ул. Шеболдаева – там возводятся два ЖК «РИИЖТский уют» и «Звезда Столицы».

Указанные обстоятельства требуют адаптацию и выработку правил на основе некоторых принципиальных положений, применяемых в развитии транспортных систем городов. Ведь основная цель любой транспортной системы города (мегаполиса, агломерации) — это создание условий и возможности высокой мобильности

населения и экономики города при достижении минимальных тарифов [8]. Поэтому не удивительно, что научное сообщество обратило внимание на эффективность транспортных систем. Так в [9, 10] подчеркивается, что транспортная система – это сложное явление, к оценке эффективности которого нельзя подходить односторонне. В указанных работах делается достаточно глубокий анализ аспектов, факторов, элементов, составляющих внутреннюю и внешнюю среду транспортной системы, и оказывающее влияние как на транспортную отрасль, так и её окружение. Подытоживая эту часть рассуждения, можно сказать, что транспортная система представляет собой сложный технический и социально-экономический феномен.

Таким образом, можно предположить, что, следуя принципам развития транспортных систем и адекватно их адаптируя в конкретной ситуации появляется возможность получить некие точки роста рациональности и эффективности при построении и развитии транспортной системы города, мегаполиса или агломерации. Четкое соблюдение принципов позволит говорить о росте некоторого «совокупного внутранспортного эффекта во всех сферах социально-экономической жизни» агломерации [11].

Вполне обоснованно за первое принципиальное положение можно принять – ориентация на потребителя и устойчивое развитие города. На основании этого принципа предполагается, что транспортная система выступает как некоторое связующее волокно для всех и для каждого проживающего в агломерации. Развитие данного принципа предполагает приоритетность в предоставлении услуг мобильности жителю, пользователю общественного транспорта города. Однако если посмотреть на тенденции, прописанные в планах развития Ростовской агломерации [12], то

можно увидеть две противоречащих друг другу ситуации, во-первых, предполагается рост числа автомобилей у жителей агломерации (рисунок 1) при сокращении темпов прироста объемов пассажироперевозок общественным транспортом (рисунок 2). Указанные тенденции логичны, но заложенное в планы не предполагает их изменение и обозначает что в развитии агломерации и, как некоторой составляющей, транспортной системы не запланированы мероприятия по активному стимулированию

пересадки жителей в общественный транспорт.

То есть, данный принцип требует некоторых притеснений, дискриминации для владельцев личных автомобилей на дорогах агломерации и больших преференций для Пассажира общественного транспорта, ведь 30-40-50 пассажиров в автобусе занимают меньшую площадь на автодороге чем 30-40-50 личных автомобилей с одним водителем в салоне. Известно, что около 88 % автомобилей в городском потоке Ростова-на-Дону это легковые автомобили.

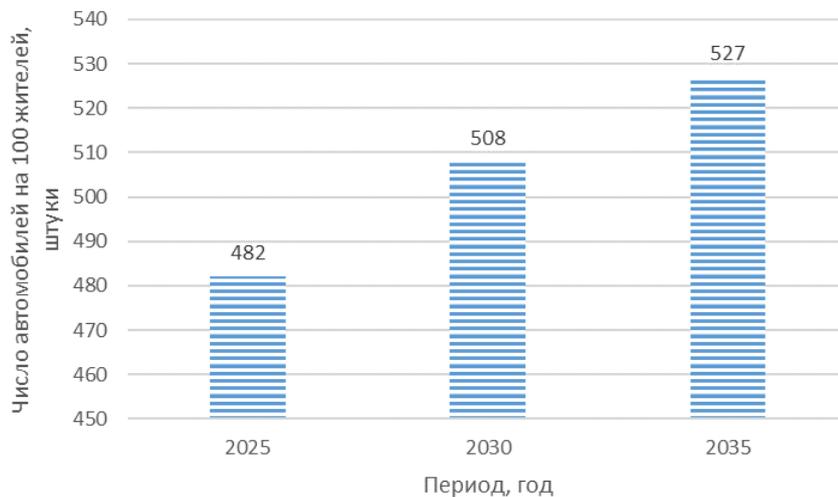


Рисунок 1 – Плановая динамика числа автомобилей на 1000 жителей Ростова-на-Дону

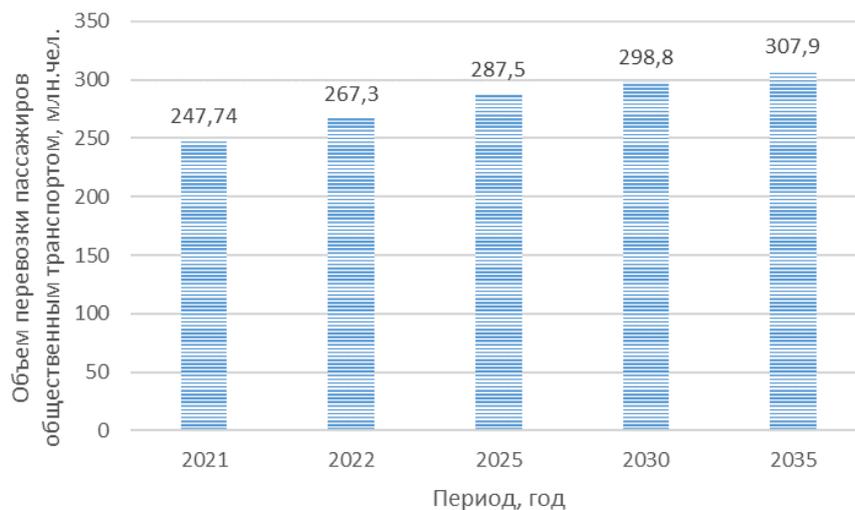


Рисунок 2 – Плановая динамика объемов перевозки пассажиров общественным транспортом Ростова-на-Дону

Хотя для обеспечения транспортной проницаемости и

увеличения средней скорости перевозки пассажиров, очевидно, что

решение, в плоскости сокращения наименее эффективных в плане трафика автомобилей – личных автомобилей, является первостепенным [13].

Сбалансированное развитие агломерации не исключает маятниковую миграцию в ядро из прилегающих спутников и муниципальных образований. На сегодняшний момент известно, что автомобилевооруженность жителей области выше, чем у ростовчан. Поэтому вопросы организации транспортно-пересадочных узлов для агломерации имеют много аспектов. Так, видится важным не только само наличие автостоянок для приезжающих автовладельцев, их ценовая доступность, безопасность для автомобиля, но и наличие автобусных остановок для автобусов привлекательных маршрутов, их эффективная работа в утренние и вечерние часы-пик. Важна информационная составляющая обеспечения мобильности, может даже с возможностью построения персонального маршрута по запросу. Здесь видится потребность в формировании технического задания для работы специалистов IT-сектора по созданию информационных стендов и программного обеспечения, локальных сетей. Это одна сторона проблемы, другая, это необходимость уже сейчас планировать резервирование земли для перехватывающих парковок, планировать их емкость и организацию разведения потоков без создания пробок как в режиме нормального функционирования, так и в режиме форс-мажора (техногенные, природно-климатические катаклизмы).

Эту работу по проведению прикладных исследований уже сейчас можно поручить научным и научно-педагогическим работникам, студентам, проживающим в городах Ростовской агломерации и пользующимся общественным транспортом пока негармонизированных и несинхронизированных

транспортных систем ядра и спутников. Важным аспектом является стратегическое планирование мероприятий по созданию агломерации, зонирование агломерационных территорий и землеотведение под нужды транспортной системы. Учитывая, что транспортная система любого города является каркасом текущего функционирования и перспективного развития города, поэтому планирование развития транспортной системы, транспортной инфраструктуры, транспорта видится первостепенным. При этом, характеристики проектируемых элементов транспортной системы должны согласовываться с прогнозными оценками потребности конкретных показателей, а сами элементы нести в себе возможности модификации для удовлетворения потребностей при благоприятном или негативном развитии ситуации.

Информационное обеспечение и сопровождение, информационная доступность (с разграничением доступа) процессов в транспортной системе агломерации – это следующее принципиальное положение. Очевидно, что руководящие структуры агломерации, занимающиеся вопросами транспортировки грузов и пассажиров, должны иметь возможность полного информационного доступа в любой точке процессов транспортной системы, в то же время, пользователям транспортных услуг достаточен лишь информационный доступ в части касающихся их транспортных характеристик. Приведенные особенности требуют развитие программно-аппаратных средств управления транспортной системой агломерации в контексте реализации следующих функций:

- сбор, обработка и хранение большого массива данных о транспортной системе агломерации;
- разработка и распространение приложений для пользователей транспортной системы: мобильных – для

персональных смартфонов и общественного транспорта. Эти приложения должны не только извещать о времени ожидания до прибытия на конкретную остановку общественного транспорта нужного маршрута, но и выстраивать цепочку для пересадки при необходимости. Пассажиры общественного транспорта должны видеть, когда они будут на необходимой остановке в режиме реального времени на мониторах автобуса или троллейбуса:

- разработка архитектуры комплекса устройств взаимодействия «общественное транспортное средство-остановочный пункт», «остановочный пункт-смартфон пассажира», «общественное транспортное средство-смартфон пассажира». Устройства этого комплекса должны быть маломощными и действовать на короткие расстояния, что позволит снизить энергопотребление. Кроме того, вся предлагаемая информационная среда должна обладать дружественным интерфейсом для пассажиров с ограниченными возможностями;

- развитие системы инфраструктурных элементов транспортной системы города: оснащение остановочных пунктов мониторами-информаторами, связью WI-FI, видеокамерами, считывающими устройствами и датчиками различного назначения в антивандальном исполнении. Данный пункт указывает на высокую ресурсоемкость и стоимость мероприятий по развитию транспортной системы агломерации и поэтому напрашивается два замечания: первое, в конечном варианте представляется реализация по средством муниципально-частного партнерства, второе, обязательно должен быть единый оператор, интегрирующий управление процессами создания и развития транспортной системы и процессами функционирования.

Контроль принятия и реализации управленческих решений

в сфере городского транспорта по критериям качества и затраты – ещё одно принципиальное положение, которое предполагает комплексный, проектный подход к оцениванию планируемых мероприятий, и требует разработки принципиально новых методов развития транспортных систем агломераций. Так как необходимо учитывать объединение и срастание в агломерацию населенных пунктов и территорий с различным уровнем экономического развития.

Здесь встают проблемы дорожно-строительного плана для обеспечения высокой эффективности и, соответственно, привлекательности общественного транспорта с учетом внутриагломерационного, пригородного и междугороднего трафика. Известная проблема трассы М-4 «Дон», и которая сейчас решается путем вынесения её за границы городской застройки, однозначно продолжит свое осложнение, как только территория между Ростовом-на-Дону, Аксаем и Новочеркасском начнёт активно застраиваться и осваиваться в рамках развития Ростовской агломерации.

Следует обратить внимание на проблемы тарифного регулирования пассажирских перевозок внутри агломерации и доступности транспортных услуг для жителей удаленных районов, вошедших в агломерацию. Не стоит забывать о различном уровне доходов жителей ядра агломерации и некоторых вошедших территорий. На графике рисунка 3 приведены средние заработные платы по агломерации, и существенное отставание в доходах жителей Кагальницкого, Радионово-Несветайского районов скажется на востребованности услуг общественного междугороднего транспорта. Тарифное регулирование пассажирских перевозок должно решать вопросы льготных категорий пассажиров и стимулировать поездки во внепиковое время и выходные дни.

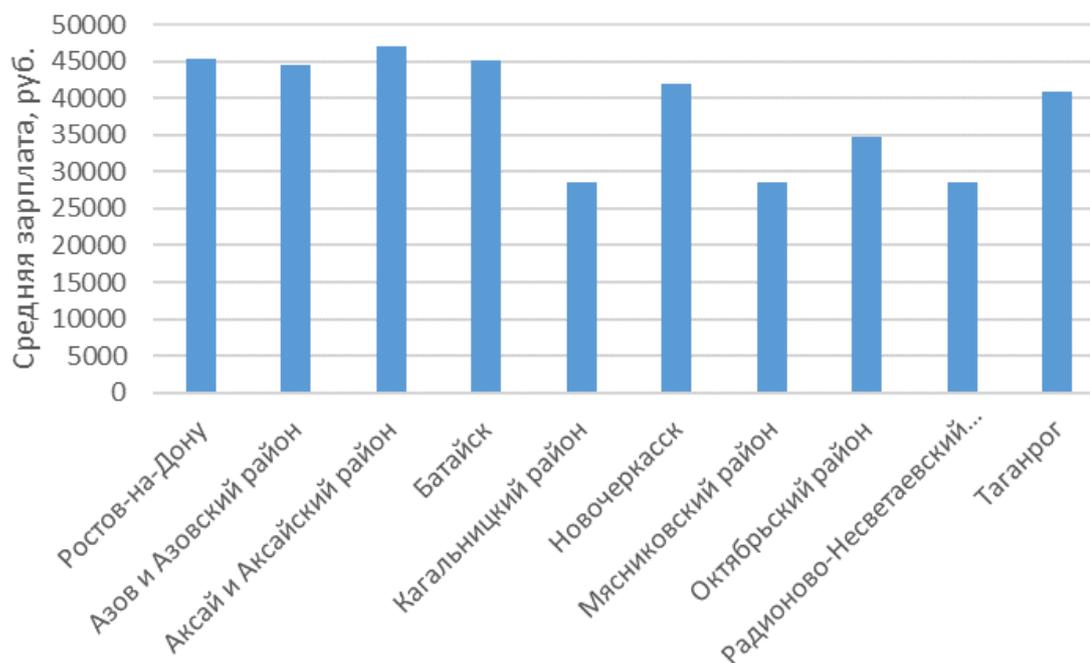


Рисунок 3 - Средние зарплаты по населенным пунктам и территориям будущей агломерации

Не равномерность развития автомобильной и железнодорожной транспортной сети по различным районам Ростовской агломерации ставит задачи координирования мероприятий по развитию и использованию конкретных транспортных преимуществ для обеспечения «мультиmodalного» взаимодействия пассажирских перевозок, но опять встает вопрос стоимости. Интегральная система тарифов должна обеспечивать баланс интересов жителей агломерации и перевозчика. Опыт мегаполисов и агломераций показывает, что проездной билет должен быть единым и универсальным, его стоимость не должна зависеть от количества пересадок, видов транспорта и перевозчика.

Не менее актуальными является обеспечение единых стандартов обслуживания в различных частях агломерации, которая в некоторых направлениях будет простирается на 100 км. Стандарты обслуживания требуют

полноценного ресурсного обеспечения всех бизнес-процессов в транспортной системе.

Затронутые частичные проблемы развития транспортной системы показывают, что для обеспечения устойчивого развития агломерации необходимо опираться на эффективное развитие и функционирование транспортной системы, которая выступает как некоторый каркас городской структуры в целом. Но не менее важным является акцентированное развитие именно системы пассажирских перевозок общественным транспортом. Проанализированные плановые показатели, хоть и отражают общую тенденцию к автомобилизации населения, но они требуют корректировки для обеспечения сбалансированного развития агломерации и формирования привлекательной среды проживания, обеспечивая потребность в мобильности жителей агломерации на всех этапах её развития.

Список использованных источников и литературы

1. Трутнев Э.К. Вопросы о законодательном обеспечении регулирования агломераций. Доклад от 08.10.20 г. // Электронный ресурс. Название с сайта. Режим доступа: urban.hse.ru/mirror/pubs/share/405472327.pdf?ysclid=I6hgzrxfhx224934671 . Дата обращения 06.08.22 года.
2. Трубкин Н. В. Градостроительная деятельность и философия устойчивого развития // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. – 2010. - №11(53) – С.42-50
3. Иванова Д.Г. Специфика формирования и тенденции развития Ростовской агломерации // Международный научно-исследовательский журнал - №10(52) – 2016 – С.34-36.
4. Берман Н.Д. Влияние транспортной инфраструктуры на устойчивое развитие: тенденции и проблемы // Международный журнал перспективных исследований. – Т.10 - №2 – 2020 – С.7-13
5. Дорофеева Л.В., Леонтьева А.Н. Реализация принципов устойчивого развития в стратегическом планировании развития городов // Экономика северо-запада: проблемы и перспективы развития. – 2021. - №3(66) – С. 70-75.
6. Harris S.D., Ulman E.L., The nature of Cities// The urban Geography Reader/ Ed. By N.F. Fyle and J.T. Kenny. L.: Routledge, 2005, p. 48-49
7. Кельбах В.С. Транспортная инфраструктура как элемент городской агломерации // Вестник СПбГУ – 2013. – Сер.7. – Вып.3. – С.135-144.
8. Горев А.Э. Развитие городских транспортных систем крупных городов // Транспорт Российской Федерации. – 2016. - №6(67). – С.50-53.
9. Панкратова Е.А. Направления исследования эффективности транспортной системы // Транспортное дело - №1 – 2020 – С.59-61.
10. Панкратова Е.А. Вопросы количественной оценки экономической эффективности транспортной системы // Транспортное дело - №3 – 2021 – С.67-70.
11. Меликян С.А. Повышение эффективности развития транспортной системы региона // Региональная экономика: теория и практика. – 2007. – 16(55). – С.107-110.
12. ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД РОСТОВ-НА-ДОНУ» ДО 2035 ГОДА // Электронный ресурс. Режим доступа: <https://rostov-gorod.ru/upload/medialibrary/0cc/%D0%9F%D0%9A%D0%A0%D0%A2%D0%98.pdf>. Дата обращения: 29.07.2022 г.
13. Караблин О.В., Литовченко О.П. Отдельные направления совершенствования транспортной системы города // В книге: Новые направления научной мысли. Материалы Международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 07–08 декабря 2017 года. Издательство РГЭУ (РИНХ), 2017. - С. 205-207.

УДК 338.47:656.09

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ И КАЧЕСТВО УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННЫМИ КОМПАНИЯМИ ПОТРЕБИТЕЛЯМ

Раюшкина Алевтина Анатольевна

Кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильные перевозки»,
ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет»

E-mail: alla-ra@mail.ru

Ширяев Сергей Александрович

Кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильные перевозки»,
ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет»

E-mail: sh-sa@mail.ru

Старцев Даниил Вадимович

Студент, ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный технический университет»

E-mail: dan991228@mail.ru

Рынок транспортно-посреднических услуг в настоящее время достаточно многообразен. В связи с этим вопрос выбора транспортного посредника для потребителей не представляет особой сложности, так как предложение на рынке транспортной логистики значительно превышает спрос. Любой грузовладелец может сделать выбор между посредниками, оказывающими транспортные и логистические услуги. Однако постоянный поиск новых посредников не всегда удобен, да и издержки, связанные с этим поиском и переключением грузовладельцев на новых посредников, будут значительны. Кроме того, их надежность и добросовестность также может вызывать сомнение. В свою очередь посреднические компании должны превосходить своих конкурентов по качеству, скорости, стоимости и номенклатуре предоставляемых услуг, а также в короткий срок адаптироваться к изменяющимся условиям рынка для успешной работы.

В статье рассмотрены перспективы развития качества предоставления услуг транспортных посредников – транспортно-экспедиционных компаний (ТЭК), предложена методика и произведена оценка качества транспортно-экспедиционного обслуживания, предоставляемого рядом транспортно-экспедиционных компаний г. Волгограда.

Ключевые слова: рынок автотранспортных услуг; транспортно-экспедиционное обслуживание; транспортно-экспедиционные компании; конкурентоспособность; оценка качества; показатели качества услуг.

COMPETITIVENESS AND QUALITY SERVICES PROVIDED BY FORWARDING COMPANIES TO CONSUMERS

Rayushkina Alevtina Anatolyevna

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Department of Automobile Transportation, Volgograd State Technical University

E-mail: alla-ra@mail.ru

Shiryayev Sergey Alexandrovich

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Automobile Transportation Department, Volgograd State Technical University

E-mail: sh-sa@mail.ru

Startsev Daniil Vadimovich

Student, Volgograd State Technical University

E-mail: dan991228@mail.ru

The market of transport and intermediary services is currently very diverse. In this regard, the issue of choosing a transport intermediary for consumers is not particularly difficult, since the supply in the transport logistics market traditionally exceeds demand and the cargo owner can easily make a choice between intermediaries providing transport and logistics services. However, the constant search for new intermediaries is not always convenient, and the costs associated with this search and switching cargo owners to new intermediaries will be significant. In addition, their reliability and integrity may also be questionable. In turn, intermediary companies need to adapt quickly to changing market conditions and surpass their competitors in terms of quality, speed, cost and range of services in order to work successfully.

The article discusses the prospects for the development of the quality of the provision of services of transport intermediaries – freight forwarding companies (FEC), a methodology is proposed and an assessment of the quality of freight forwarding services provided by a number of freight forwarding companies in Volgograd is made.

Keywords: *market of motor transport services; forwarding service; Quality control; forwarding companies; competitiveness; service quality indicators.*

В настоящее время большая часть грузовых перевозок на автомобильном транспорте реализуется с использованием услуг логистического сервиса, предоставляемых транспортными посредниками – транспортно-экспедиционными компаниями, что приводит к развитию экономических связей между производителями и потребителями продукции [7]. Многие производственные предприятия и торговые компании ликвидировали собственные структурные подразделения транспорта, пользуясь услугами логистического сервиса, что привело

к росту доли услуг перевозчиков, предоставляемых посредническими организациями потребителям. В настоящий момент доля таких услуг составляет до 80 % от общего объема логистических услуг [9]. Вместе с тем, грузовладельцам важно сотрудничать с посредниками, которые придерживаются нейтралитета по отношению к любым транспортным компаниям, соблюдают политику прозрачности в ценообразовании на свои услуги и т.д. [4]

Новые требования и запросы появляются в сфере услуг постоянно. На такие изменения необходимо быстро реагировать, поэтому

транспортно-экспедиционным компаниям нужно совершенствовать качество своих услуг и эффективно организовывать свою деятельность, чтобы оставаться конкурентоспособными в этом быстро развивающемся рынке. Целью данной работы является разработка рекомендаций по выбору транспортно-экспедиционных компаний, наиболее полно отвечающих предъявляемым к ним требованиям.

Под качеством услуг в целом понимается совокупность характеристик, определяющих их способность удовлетворять нужды клиентов. Структура и состав показателей качества на всех видах транспорта стандартизированы [5, 6]. К основным показателям качества экспедиторских и транспортных услуг можно отнести: доступность услуг по тарифам; срок от заявки на перевозку груза до момента его доставки; сохранность груза; гарантированная надежность и комплексность предоставления услуг в соответствии с заключенным договором; возможность оперативного отклика; оперативность оформления заявок на услуги и т.д. В свою очередь,

показатели качества должны соответствовать следующим критериям: стабильность, способность обеспечить качество транспортировки груза, соответствующие критериям устанавливаемым клиентом, способность повышать качество перевозки, оценка всех критериев перевозки, исключение взаимозаменяемых критериев, учет современного состояния техники и науки в сфере транспорта при организации перевозки и др. [1, 2]

Алгоритм выбора транспортного посредника (экспедитора) для конечного потребителя представлен на рисунке 1. Как видно из представленного алгоритма, в случае соответствия экспедитора критериям, предъявленным потребителем, происходит его выбор, в противном случае, процесс повторяется.

Основным методом оценки качества грузовых перевозок выступает экспертный метод, позволяющий с помощью системы ранжированных показателей выбрать транспортного посредника (экспедитора) для конечного потребителя.

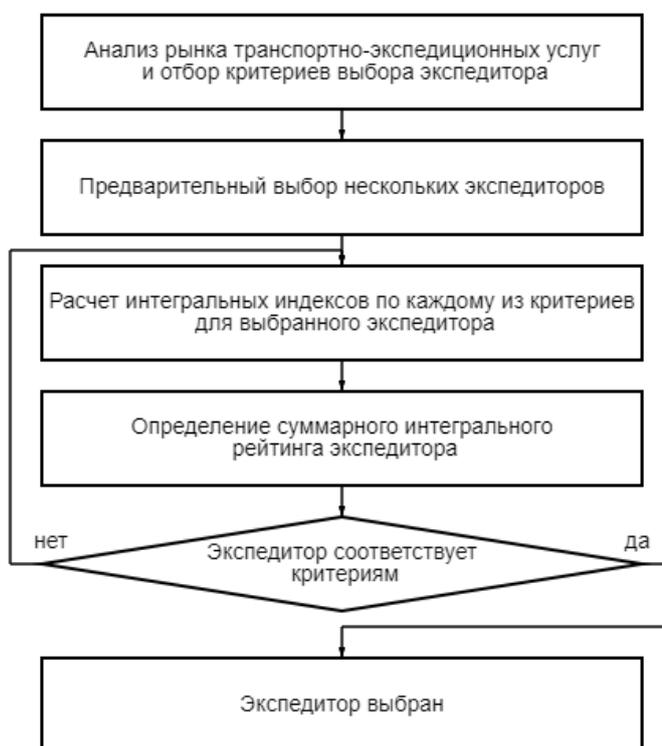


Рисунок 1 – Алгоритм выбора экспедитора потребителем

Для решения задачи выбора транспортного посредника применяется метод расчета рейтингов сравниваемых ТЭК [3]. Предпочтение отдается компании с более высоким интегральным рейтингом. Используя алгоритм расчета рейтингов сравниваемых, по предлагаемой методике, компаний, с целью оценки качества транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей, можно сделать выводы о влиянии различных показателей эту оценку, а также руководство потребителя при выборе транспортно-экспедиционной компании.

Проведем сравнение ряда транспортно-экспедиционных компаний, осуществляющих свою деятельность в городе Волгограде (таблица 1). В качестве источников информации о работе этих компаний выступают интернет-сайты, статьи и обзоры о направлениях и результатах их работы, общедоступные статистические данные, справочные и нормативно-правовые документы и материалы в области транспортно-экспедиционной деятельности.

Таблица 1

Транспортно-экспедиционные компании г. Волгограда

№№ п/п	Наименование компании	Интернет-сайт компании
1	ООО «Волгоградвнештранс- Сервис»	https://www.rusprofile.ru/id/1909029
2	«ЖелДорЭкспедиция»	https://www.jde.ru/branch/volgograd/
3	«ТЭК Курттранс»	https://vse-dostavki.ru/company/tek_kurttrans/
4	«КаргоЭкспресс»	https://cargo-express.ru/
5	ООО «Транспортные Линии»	https://www.rusprofile.ru/id/6949148
6	«Химтрансавто»	https://himtransavto.ru/
7	ООО «Волгатракт»	https://www.rusprofile.ru/id/7286796
8	ТК «КИТ» (ex Gtd)	https://maintransport.ru/transportnye-kompanii/volgograd/kit
9	«Байкал-Сервис»	https://volgograd.baikalsr.ru/
10	ТК Car-go! (ООО "КАР- ГОУ")	https://maintransport.ru/transportnye-kompanii/car-go
11	ООО «Компания Скиф- Карго»	https://www.skif-cargo.ru/
12	ТЭК «ТЛК-Групп»	https://tlk-group.ru/
13	ТК «Экспедитор-Про»	http://www.expeditor-pro.ru/
14	«ГлобалТрансАвто»	http://www.global-trans.ru/
15	ТК «МейджикТранс»	https://magic-trans.ru/

Методика допускает проведение расчетов рейтингов по совокупности различных групп показателей, одинаковых для всех сравниваемых ТЭК, а также увеличение количества критериев и показателей, в них входящих, их подробную детализацию [10].

Результаты расчета рейтинговых оценок всех групп однородных показателей по всем сравниваемым компаниям, а также балльная оценка рейтинга групп показателей по каждой ТЭК представлены в табличной форме (таблица 2, 3).

Результаты расчета интегральных рейтингов транспортно-экспедиционных компаний (рейтинговая оценка группы показателей)

Показатель	Рейтинговая оценка группы показателей ТЭК														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Перечень услуг, работ	5	8,5	8,5	5	3,5	3,5	3,5	10	3,5	5	10	8,5	8,5	5	8,5
Стоимость услуг, работ	6,6	4,65	5,1	2,3	6,35	6,6	4,7	4,4	7,35	7,45	3,25	4,75	6,65	6,65	4,4
Объемы услуг, работ	2,5	5,5	3,6	1,1	1	1	2	7,3	5,85	2,9	10	6,45	5,6	4,75	5,65
Квалификация	6,2	4,7	2,7	2	1,2	1,2	1,2	4	3,7	4,9	9,1	8,2	4,9	5,6	4,1
Техническая, технологическая и информационная оснащенность	3,5	8,5	7,6	3,5	3,5	3,5	3,5	8,2	7,9	8,2	10	9,4	8,8	9,1	7,9
Репутация	2	4	3	1	1	1	1	3	7	3	9	10	10	8	5
Прочие показатели	1	10	1,5	1	1	1	1	8	4	4	7	6,5	1	1	6

Таблица 3

Результаты расчета интегральных рейтингов транспортно-экспедиционных компаний (балльная оценка рейтинга группы показателей)

Показатель	Рейтинговая оценка группы показателей ТЭК														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Перечень услуг, работ	5	8,5	8,5	5	3,5	3,5	3,5	10	3,5	5	10	8,5	8,5	5	8,5
Стоимость услуг, работ	8,9	6,2	6,8	3,1	8,5	8,9	6,3	5,9	9,9	10	4,4	6,4	8,9	8,9	5,9
Объемы услуг, работ	2,5	5,5	3,6	1,1	1	1	2	7,3	5,85	2,9	10	6,45	5,6	4,75	5,65
Квалификация	6,8	5,2	3	2,2	1,3	1,3	1,3	4,4	4	5,4	10	9	5,4	6,2	4,5

Техническая, технологическая и информационная оснащенность	3,5	8,5	7,6	3,5	3,5	3,5	3,5	8,2	7,9	8,2	10	9,4	8,8	9,1	7,9
Репутация	2	4	3	1	1	1	1	3	7	3	9	10	10	8	5
Прочие показатели	1	10	1,5	1	1	1	1	8	4	4	7	6,5	1	1	6

После расчета рейтинговых оценок всех групп однородных показателей по всем сравниваемым компаниям вычисляют интегральные рейтинги групп ТЭК. Результаты расчета итогового рейтинга для каждой рассматриваемой ТЭК представляются в виде множества интегральных рейтингов компаний ($\{R_k\}$, $k = 1, p$). Ранжирование полученных рейтингов позволяет определить последовательность занимаемых ими мест, и, следовательно, дает возможность сделать вывод о целесообразности выбора транспортно-экспедиторской компании для организации доставки грузов.

В качестве примера приведем расчет итогового рейтинга сравниваемой транспортно-экспедиционной компании в соответствии с приведенным выше алгоритмом. Например, для ТЭК № 1 итоговый балльный рейтинг составит:

$$R = 5 * 0,15 + 8,9 * 0,15 + 2,5 * 0,15 + 6,8 * 0,15 + 3,5 * 0,15 + 2 * 0,15 + 1 * 0,1 = 4,4$$

Аналогично рассчитываются балльные оценки рейтинга группы показателей и итоговый балльный рейтинг для всех исследуемых транспортно-экспедиционных компаний. Результаты расчетов представлены в таблице 4.

аблица 4

Итоговый рейтинг транспортно-экспедиционных компаний г. Волгограда

Транспортно-экспедиционная компания	Итоговый рейтинг
ООО «Волгоградвнештранс-Сервис»	4,4
«ЖелДорЭкспедиция»	6,7
«ТЭК Курттранс»	5
«КаргоЭкспресс»	2,5
ООО «Транспортные Линии»	2,9
«Химтрансавто»	3
ООО «Волгатракт»	2,7
ТК «КИТ» (ex Gtd)	6,6
«Байкал-Сервис»	6,1
ТК Car-go! (ООО "КАР-ГОУ")	5,6
ООО «Компания Скиф-Карго»	8,7
ТЭК «ТЛК-Групп»	8,1
ТК «Экспедитор-Про»	7,2
«ГлобалТрансАвто»	6,4
ТК «МейджикТранс»	6,2

Как отмечалось выше, значение рейтинга компаний напрямую влияет на их позиции конкурентоспособности на рынке

АТУ. Из представленных в таблице 4 результатов видно, что на данный момент в региональном рейтинге лидируют такие компании как ООО

«Компания Скиф-Карго», ТЭК «ТЛК-Групп», ТК «Экспедитор-ПРО».

Компании с низким рейтингом на сегодняшний день работают в основном с постоянными клиентами, не имеют собственной транспортной базы и официального сайта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также не готовы финансировать разработку высокопрофессионального сайта и проведение комплексной интернет-кампании, рекламирующей услуги грузоперевозок. Это подтверждают выводы, сделанные авторами ранее, о том, что многие автотранспортные и транспортно-экспедиционные компании г. Волгограда и Волгоградской области на сегодняшний день ставят для себя основной задачей только информирование потребителей о существовании компании, как таковой и предоставления только контактных данных для связи [8].

Анализируя полученные данные можно предложить мероприятия по повышению заинтересованности потребителей, и, как следствие, росту рейтинга транспортно-экспедиционной компании.

Одно из них – создание официального сайта ТЭК в сети «Интернет». Основными задачами для компании в этом случае являются: привлечение клиентов, контакт с потребителями, информирование потребителей, создание имиджа компании и др.

Другим, наиболее затратным с точки зрения ресурсов, и, вместе с тем, более рискованным способом повышения рейтинга компании, является создание и содержание собственной транспортной базы. В настоящий момент у некоторых из рассматриваемых компаний (ООО «Волгоградвнештранс-Сервис», ООО

«Транспортные линии» и др.) нет собственного подвижного состава, что, по нашему мнению, является одной из причин низкого рейтинга относительно более крупных компаний с высоким рейтингом и наличием собственной транспортной базы.

Проведем расчет бального рейтинга после проведения мероприятий по повышению заинтересованности потребителей. Например, при сравнении балла до и после создания официального сайта компании изменяется оценка группы показателей 5:

$$R = 0 \times 0,3 + 10 \times 0,35 + 10 \times 0,35 = 7,$$

Соответственно, меняется итоговый рейтинг:

$$R = 5 \times 0,15 + 8,9 \times 0,15 + 2,5 \times 0,15 + 6,8 \times 0,15 + 7 \times 0,15 + 2 \times 0,15 + 1 \times 0,1 = 4,9.$$

Проведем аналогичные расчеты бального рейтинга для условия приобретения компанией 10 единиц собственного подвижного состава. При этом изменяется оценка групп показателей 1 и 5. В зависимости от успешности работы транспортной базы также изменится оценка других групп показателей.

Изменение оценки для группы показателей 1:

$$R = 10 \times 0,35 + 0 \times 0,15 + 10 \times 0,35 + 10 \times 0,15 = 8,5.$$

Изменение оценки для группы показателей 5:

$$R = 1 \times 0,3 + 10 \times 0,35 + 0 \times 0,35 = 3,8,$$

соответственно меняется итоговый рейтинг:

$$R = 8,5 \times 0,15 + 8,9 \times 0,15 + 2,5 \times 0,15 + 6,8 \times 0,15 + 3,8 \times 0,15 + 2 \times 0,15 + 1 \times 0,1 = 5.$$

Таким образом, создание транспортной базы из 10 единиц подвижного состава прибавит компании 0,6 баллов в общем рейтинге (рисунок 3).

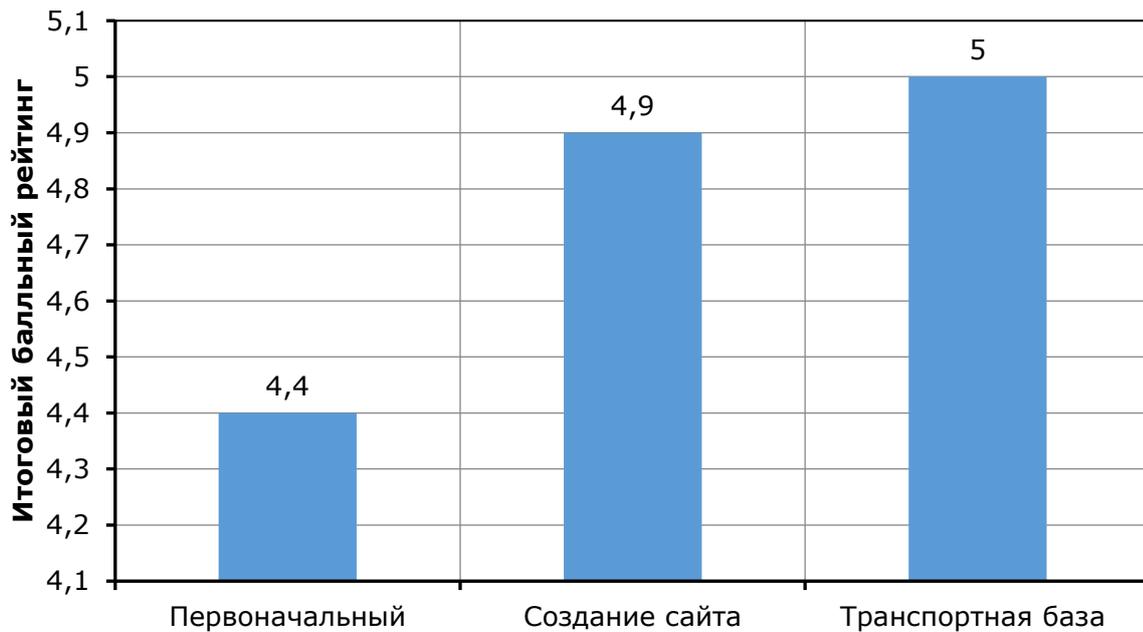


Рисунок 3 – Изменение рейтинга ТЭК при проведении мероприятий по повышению заинтересованности потребителей

Как видно из диаграммы рейтинг для ТЭК № 1 (ООО «Волгоградвнештранс-Сервис») вырос с 4,4 балла до 5,5 балла с перспективой будущего роста в связи с постепенным увеличением рейтинга других групп показателей. В целом при принятии обоих мероприятий произойдет немедленное увеличение рейтинга компании на 1,1 балла с последующим его увеличением вследствие роста оценок других групп показателей.

Из проведенных исследований видно, что перспективами развития транспортно-экспедиционных компаний, стремящихся повысить конкурентоспособность компании на рынке транспортных услуг с целью

привлечения новых клиентов, является совершенствование технической, технологической и информационной оснащенности. Это может быть реализовано, как за счет создания и качественного ведения собственного официального сайта компании, увеличения информации о себе в справочно-информационных ресурсах в информационно-коммуникационной сети «Интернет», отражающих всю информацию, необходимую клиенту, так и за счет создания и расширения собственной транспортной базы и других мероприятий маркетинга, позволяющих расширить сферу влияния компании и увеличить количество компаний-партнеров.

Список использованных источников и литературы

1. ГОСТ Р 52297-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения. – Утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 30.12.2004 № 147-ст (ред. от 29.03.2016).
2. ГОСТ Р 52298-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования. – Утв. Приказом Ростехрегулирования от 30.12.2004 № 148-ст (ред. от 29.03.2016).

3. Ковлакас, К.Н. Основы составления рейтинга транспортно-экспедиторских компаний: научно-практическое издание / К.Н. Ковлакас, И.П. Хоминич. – М.: Морские вести России, 2003. – 84 с.
4. Макаренков, А. Как выбрать посредника на рынке транспортной логистики ЛПК [Электронный ресурс] / А. Макаренков. – Режим доступа : <https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=2796> (дата обращ. 21.11.2021).
5. О транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс]: федер. закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016). – [Москва, 2003]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554. – [Москва, 2006]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Плужников, К.И. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – М.: ТрансЛит, 2006. – 528 с.
8. Раюшкина, А.А. Оценка эффективности мероприятий интернет-маркетинга на рынке автотранспортных услуг (на примере компаний Волгоградской области) / А.А. Раюшкина, И.А. Морозова // Маркетинг в России и за рубежом. – 2019. – № 4 (132). – 90-100.
9. Своё или чужое: плюсы и минусы собственного грузового автопарка [Электронный ресурс] // Специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт». – Режим доступа : <https://www.metallinfo.ru/ru/news/67799> (дата обращ. 21.11.2021).
10. Сильянов, В.В. Повышение конкурентоспособности транспортно-экспедиторской компании методом рейтингования / В.В. Сильянов, Н.А. Атрохов, В.Р. Платонова, Д.Г. Мороз // Материалы 4-ой Международной научно-практической конференции «Информационные технологии и инновации на транспорте». – Изд-во Орловского гос. ун-та им. И.С. Тургенева, 2019. – 118-125 с.



ТРЕБОВАНИЕ К ОФОРМЛЕНИЮ СТАТЕЙ

Статья, направляемая в журнал «БЮЛЛЕТЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФОРМАЦИИ», предоставляется в электронном виде в текстовом редакторе Microsoft Word по e-mail: VAK-info@yandex.ru

Файл с текстом статьи должен иметь расширение *.doc или *.docx. Разметка страницы: поля со всех сторон 2 см, ориентация книжная, формат А4. Текст набирается шрифтом Times New Roman, размер (кегель) 14, абзацный отступ 1,25 см, межстрочный интервал полуторный с использованием автоматической расстановки переносов. Аннотация (от 100 до 150 слов); ключевые слова на русском языке (от 8 до 15 слов). Название статьи, аннотация, ключевые слова, сведения об авторах должны быть переведены на английский язык.

Исключить громоздкие цифровые и формульные таблицы, а также рисунки, более, чем на 0,5 страницы. Все таблицы и рисунки должны быть в тексте, подписаны, ссылки на них по тексту обязательны.

Список использованной литературы составляется по алфавиту в конце статьи в соответствии с ГОСТ. Источников литературы не менее 10, не более 15 источников. Ссылки на литературу в тексте отмечаются арабскими цифрами в квадратных скобках.

В статье должны быть указаны следующие сведения о каждом авторе: фамилия, имя, отчество (полностью); место работы и должность; ученая степень; домашний адрес (если необходимо почтовый экземпляр); контактный телефон; адрес электронной почты. Название ВУЗов полностью, без сокращений.

ПРИМЕР ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЬИ

<http://nauka-vak.ru/wp-content/uploads/2022/07/Пример-оформления-статьи-БТИ.doc>

ООО «Издательство «Манускрипт»

Подписано в печать 10.05.2021г.

Форм 60 x 90 1/8.

Цена договорная. Объем 3,1 п.л. Тираж 200 экз.

г. Ростов-на-Дону