

А.В. ГОРОДНИЧЕВ

РЕЦЕНЗИЯ НА КОЛЛЕКТИВНУЮ МОНОГРАФИЮ

“TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIAN CITIES: ONGOING TRANSFORMATIONS”

Городничев Антон Валерьевич, магистр градостроительства, эксперт Высшей школы урбанистики имени А.А. Высоковского НИУ ВШЭ; Российская Федерация, 101000, Москва, ул. Мясницкая, д. 13, стр. 4.

E-mail: agorodnichev@hse.ru

Изданная международным издательством Springer монография “Transport system of Russian Cities: Ongoing Transformations” — коллективный труд сотрудников Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Книга вышла в серии “Transportation Research, Economics and Policy” и представляет собой научное исследование транспортных систем городов России, их эволюции за последнюю четверть века и их связь с практикой городского планирования в постсоветскую эпоху. Подобные работы ранее не издавались ни на русском, ни на английском языке — монография является первым примером комплексного подхода к изучению отечественного опыта транспортного планирования.

Рассматриваемая монография опирается на ряд проблем, с которыми сталкивается транспортное планирование в России. Во-первых, противоречие частных и публичных интересов, которое можно проиллюстрировать примером демонтажа трамвайных путей для увеличения пропускной способности дорог, то есть в пользу личного автотранспорта. Во-вторых, поиск оптимальных планировочных решений ограничен недостаточным финансированием отрасли пассажирских перевозок, а также наличием серого рынка перевозок. В-третьих, внедрение новых технологий и практик управления транспортными системами затруднено применением устаревших подходов к развитию российских городов.

Книга состоит из десяти глав. Каждая глава посвящена определенному направлению транспортных исследований. При анализе российской транспортной политики авторы монографии опираются на достижения и методологию современной науки. В книге рассматриваются вопросы транспортного планирования и транспортного моделирования, особое внимание уделено влиянию пространственной структуры города на транспортное поведение горожан и городское планирование в постсоциалистических городах. Авторы исследуют роль культуры, повседневных практик горожан, политических и социальных институтов в развитии и управлении транспортными системами российских городов, что, несомненно, можно отнести к преимуществам данной книги.

В аннотации к **первой главе** (“Transport Planning and Transport Modeling”) отмечено, что «транспортное планирование как социально-экономическая практика было подвержено радикальному влиянию идеологии», которая определяла развитие России и ее городов в течение большей части XX в. Однако даже находясь под идеологическим давлением, советское транспортное планирование развивалось и достигло успехов в моделировании транспортных потоков, методологии проведения исследований мобильности и разработке специального математического аппарата. Во **второй главе** (“Urban Spatial Structure as a Factor of Travel Behavior”) авторы кратко описывают историю советского градостроительства, эволюцию транспортного планирования в СССР и современной России, указывают на преемственность подходов пространственного развития. Социалистический город является примером реализации концепции города, в которой доминирует система общественного транспорта (*transit-*

oriented development) и которая предполагает низкий уровень автомобилизации населения¹. Следствием выбора упомянутой стратегии развития города становятся такие проблемы, как низкая плотность улично-дорожной сети, слабая связанность территорий, нехватка парковочных мест, рыхлая микрорайонная застройка, отсутствие смешанного землепользования на периферии городов. Морфология городской застройки выступает данностью, с которой, с одной стороны, приходится мириться, но с другой — сегодняшнее состояние транспортной науки позволяет преодолевать унаследованные от прошлого ограничения.

В четвертой главе (“Integration of a Commuter Rail in the Transport System of the City”) показаны перспективы адаптации советской железнодорожной инфраструктуры к условиям жизни постиндустриального мегаполиса. Самым известным примером подобной модернизации является запущенное в 2016 г. Московское центральное кольцо. Другим примером выступает проект «Центральных диаметров», о котором было объявлено в конце 2017 г., а перспективность реализации рассмотрена в данной главе. Развитие городских электричек, интегрированных с другими системами общественного транспорта, — это один из возможных вариантов тонкой настройки городского пространства. Имплементация политик управления транспортным спросом, которым посвящена **пятая глава** (“Travel Demand Management in the Largest Cities”), также представляет собой пример тонкой настройки, направленной на снижение использования личного автотранспорта горожанами. Эти политики включают в себя: введение платной парковки, ограничение скоростного режима, создание пешеходных зон и велодорожек, развитие каршеринга, модернизацию системы общественного транспорта через обновление подвижного состава, создание выделенных линий, внедрение электронных билетов.

Реализация тех или иных политик, а также успешность инфраструктурных проектов, например Московского центрального кольца, зависит от качества институциональной среды (значение институтов для планирования раскрывается в **шестой главе** — “Formal and Informal Institutions for Urban Transport Management”). Под институтами обычно понимаются правила, структуры и нормы, которые создают и обеспечивают кооперацию и взаимодействие между индивидами и группами. Крах советской институциональной системы, политическая нестабильность и экономический кризис 1990-х годов привели к ухудшению качества пассажирских перевозок и дезинтеграции транспортного планирования (**третья глава** “Urban Public Transport Development: Trends and Reforms”). Авторы на богатом эмпирическом материале показывают, к каким последствиям привело дерегулирование пассажирских перевозок, символом которого стали маршрутки: банкротство муниципальных транспортных предприятий, снижение количества перевезенных пассажиров, появление частного рынка перевозок.

Транспортное планирование рассматривается не как решение логистической задачи или математическое моделирование транспортных потоков. Любое планирование, в том числе транспортное, должно учитывать факторы ограниченности ресурсов, наличия необходимых технологий, давления групп интересов и мотивов лиц, принимающих решения. В таком случае планирование будет заключаться в выборе между альтернативами. Выбор одной из них не устроит каждую заинтересованную группу, а компромиссный вариант, скорее всего, будет неоптимальным с точки зрения использования ресурсов и полученных результатов. Для транспортного планирования актуальным и во многом определяющим, помимо всего вышеперечисленного, являются унаследованная от советского периода пространственная структура города и воспроизводимые советские практики территориального развития.

Противоречивость процесса развития транспортных систем городов России, проблемы и вызовы, стоящие перед планировщиками, пока слабо изучены. С одной стороны, данная монография подводит итог 25-летнего опыта постсоциалистического транзита, с другой — ее можно рассматривать как основу для дальнейших исследований развития транспортных систем российских городов.

Источники

Transport Systems of Russian Cities: Ongoing Transformations / M. Blinkin, E. Koncheva (eds). N.Y.: Springer, 2016.

¹ В 1990 г. на 1000 жителей Советского Союза приходилось 50 единиц личного автотранспорта.

ANTON GORODNICHEV

BOOK REVIEW

TRANSPORT SYSTEMS OF RUSSIAN CITIES: ONGOING TRANSFORMATIONS

Anton Gorodnichev, Master in Urban Planning, expert,
Vysokovsky Graduate School of Urbanism, National Research University
Higher School of Economics;
13 bldg. 4 Myasnitskaya Street, Moscow, Russian Federation.
E-mail: agorodnichev@hse.ru

Referenses

Transport Systems of Russian Cities: Ongoing Transformations / M. Blinkin, E. Koncheva (eds). N.Y.: Springer, 2016.