УДК 338.1 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-2-50-55

ПРОЕКТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

Капустина Надежда Валерьевна доктор экономических наук, профессор, Российский университет транспорта (127994, Россия, г. Москва, ул. Образцова, 9). E-mail: kuzminova_n@mail.ru

Кахриманова Диана Габибулаевна кандидат экономических наук, доцент, Российский университет транспорта (127994, Россия, г. Москва, ул. Образцова, 9). E-mail: d.kahrimanova@yandex.ru

Хомерики Наиля Борисовна кандидат экономических наук, доцент, Московский государственный университет технологий и управления им. К.Г. Разумовского (ПКУ) (115088, Россия, г. Москва, ул. Земляной вал, 73). E-mail: nb1605@mail.ru

Аннотация

В работе рассмотрены основные проблемы и направления совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры г. Москвы в целях повышения экономической безопасности региона и роста уровня его социально-экономического развития. Цель исследования – оценка уровня развития транспортно-логистической системы города Москвы и определение направления формирования новых транспортных маршрутов, обеспечивающих комфортное перемещение граждан в необходимых им направлениях. Для достижения поставленной цели необходимым являлось проведение социологического исследования с применением различного инструментария в целях выявления проблемных мест в городской транспортно-логистической инфраструктуре. В рамках исследования проблем был предложен проект, направленный на повышение эффективности и результативности совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в г. Москве.

Ключевые слова*: транспорт, логистика, сити-логистика, управление проектами, транспортная инфраструктура, экономическая безопасность, предпринимательская среда, регион, конкурентоспособность.*

В настоящее время темп жизни общества настолько высок и динамичен, что у людей возникает потребность в большом количестве различных маршрутов, по которым городской транспорт ходил бы в постоянном режиме. Прежде всего, это связано с активным строительством новых зданий, жилых комплексов, а также производственных объектов.

Уровень развития транспортной инфраструктуры оказывает значительное влияние на состояние экономики и общества в целом, а также повышает уровень экономической безопасности региона. По результатам сравнительного статистического межстранового анализа была выявлена значимая взаимосвязь между уровнем развития транспортной инфраструктуры и ВВП на душу населения – как один из самых репрезентативных показателей социально-экономического развития [1], что способствует повышению экономической безопасности региона.

По результатам предпринимательской оценки развития транспортной инфраструктуры, было выявлено, что развитие автодорожной инфраструктуры движется по большей степени экстенсивно, а ее качественный уровень и безопасность остается пока еще на низком уровне и оставляет желать лучшего [2].

Уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры города напрямую связан с социально-экономическим развитием города и его инновационно-креативным профилем [3; 4], что может в итоге обеспечить развитие предпринимательской среды, рост качества жизни населения, повышение конкурентоспособности производственных предприятий и повышение экономической безопасности региона в целом.

Особенно важным в развитии транспортных перевозок в РФ является повышение скоростей транспортного сообщения [5; 6], учитывая большие размеры, территории г. Москвы, которые постоянно расширяются.

Развитие городской транспортно-логистической инфраструктуры должно обязательно осуществляться в соответствии с принципом ориентации на потребителя и максимально удовлетворять потребности населения в городской транспортно-логистической инфраструктуре.

По этой причине целью исследования являлось выявление уровня развития транспортно-логистической системы города Москвы и определение направления формирования новых транспортных маршрутов, обеспечивающих комфортное перемещение граждан в необходимых им направлениях.

В процессе исследования использовались следующие методы исследования: экспертных оценок, расчетно-аналитические методы, метод сравнений, статистические и количественные методы, методы анкетирования.

Исследование проводилось по следующим этапам:

1. Выявление потенциально заинтересованных социальных групп.
2. Мониторинг общественных порталов на предмет выявления проблемных зон в транспортно-логистических городских маршрутах г. Москвы.
3. Разработка социально-ориентированной анкеты для ранжирования социальных групп и выявления проблемных зон в транспортно-логистических городских маршрутах г. Москвы.
4. Проведение социального опроса населения при помощи разработанной анкеты.
5. Выявление проблемных зон, на основании результатов полученных в результате социальных опросов.
6. Разработка мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры в вывяленных проблемных направлениях.

Потенциально заинтересованными сторонами в развитии транспортной инфраструктуры является население города Москвы и Московской области, а также гости столицы. Основными пользователями транспортной инфраструктуры является трудоспособное население, в том числе студенты и школьники.

Мониторинг общественных порталов на предмет выявления проблемных зон в транспортно-логистических городских маршрутах г. Москвы позволил предположить, что наиболее проблемными являются транспортно-логистические маршруты в новых жилых и производственных районах города.

Разработанная социально-ориентированная анкета для ранжирования социальных групп и выявления проблемных зон в транспортно-логистических городских маршрутах г. Москвы содержит вопросы предпочитаемого вида транспорта, причин использования транспортно-логистических городских маршрутов, частоту использования городского транспорта, способы оплаты транспортных услуг.

В опросе приняли участие граждане разных возрастных групп от 16 до 63 лет (рис. 1).

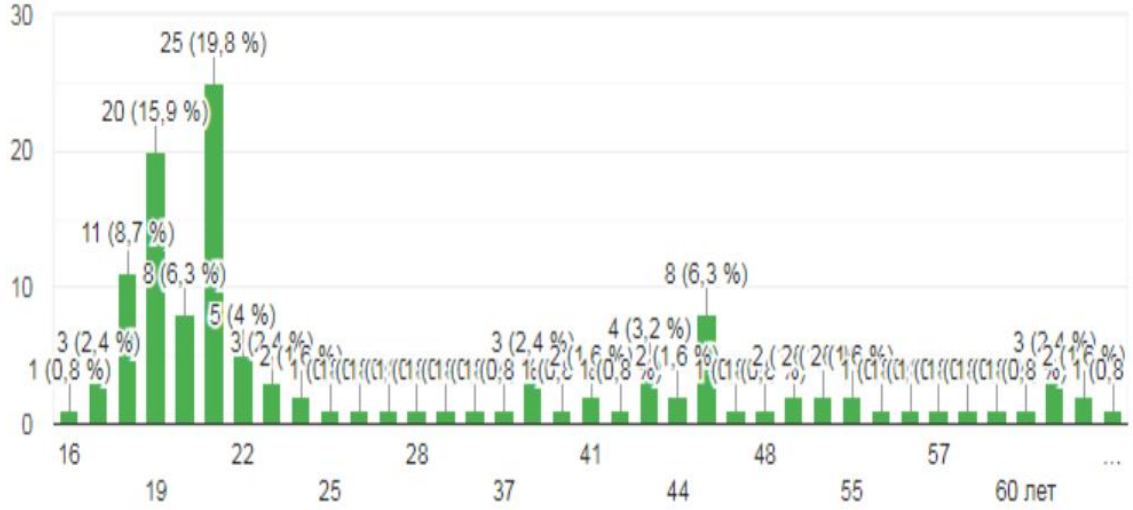


Рис. 1. Возрастные группы граждан, принявших участие в социальном опросе

Изучив возрастную структуру жителей г. Москвы, принявших участие в социальном опросе на предмет развития транспортно-логистической инфраструктуры, стоит отметить, что более 50% участников являются люди в возрасте до 22 лет. Оставшиеся 46,1% – это люди в возрасте от 22 до 63 лет.

Наиболее предпочитаемым видом транспорта (рис. 2) оказалось метро – 55,7 % опрошенных. На втором месте автобус – 37,4 %, а на третьем месте – личный транспорт. Личный транспорт используют 35,9 % опрошенных.

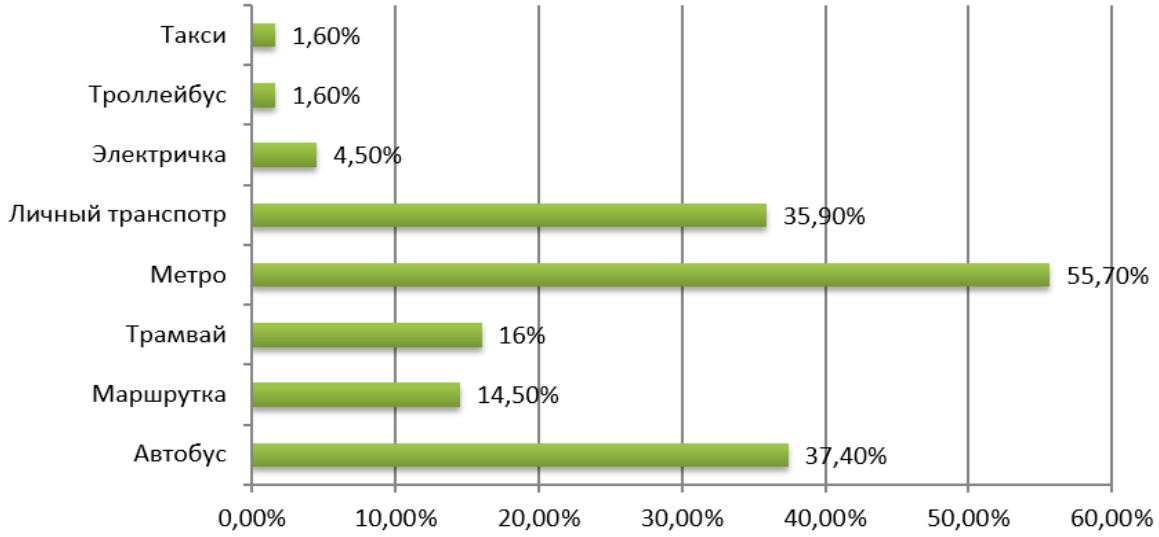


Рис. 2. Наиболее предпочитаемый вид транспорта

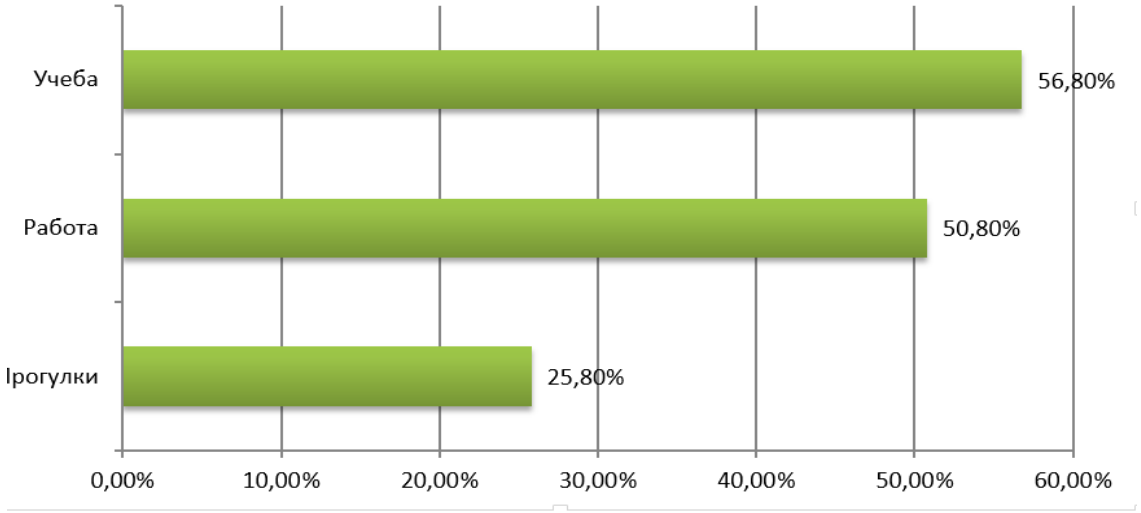


Рис. 3. Причины использования городской транспортно-логистической инфраструктуры

Рассмотрев причины использования городской транспортно-логистической инфраструктуры, стоит отметить, что опрошенные использую транспорт для поездки на учебе (56,8%), на работу (50,8%) и с целью прогулки 25,8%.

В опросе приняли участие жители всех округов Москвы. Изучив структуру опрошенных по округу проживания, стоит отметить, что наибольший интерес к опросу был у жителей Южного округа, а наименьший – в Центральном округе г. Москвы.

На вопрос удовлетворенности населения транспортно-логистической системой г. Москвы 63,2% опрошенных ответили, что они удовлетворены транспортно-логистической системой, а 36,8 % ответили, что их не устраивает работа городской транспортно-логистической системы.

С помощью проведенного социологического исследования была выявлена проблема, связанная с недостаточно развитой транспортной системой городского транспорта в районах постройки новых жилых комплексов и объектов производства. Люди, проживающие в данных комплексах, выражают недовольство, связанное с тем, что добраться до места работы, учебы или отдыха становится затруднительно без наличия личного транспорта. По данным социологического опроса, 60% респондентов недовольны существующей транспортной сетью. Для того чтобы нивелировать волну недовольства следует запустить проект, направленный на разработку оптимальных маршрутов городского транспорта, которые свяжут новые жилые комплексы с инфраструктурой города.

Краткое описание проекта совершенствования городской транспортно-логистической инфраструктуры, его цели и продукта представлены в табл. 2.

Таблица 2

Описание проекта совершенствования городской транспортно-логистической инфраструктуры

Наименование проекта	Совершенствование городской транспортно-логистической инфраструктуры
Проблема, на решение которой направлен проект	Отсутствие (оптимальных) транспортных путей к новым жилым комплексам и объектам производства
Цели проекта	Создание новых маршрутов в пригород Москвы для бесперебойной работы транспорта Повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры Повышение показателей результативности использования транспортной инфраструктуры.
Продукт проекта	Новые транспортные маршруты, обеспечивающие комфортное перемещение граждан в необходимых им направлениях
Предполагаемый период реализации проекта	От 12 до 24 месяцев

Целями предлагаемого проекта являются: создание новых пригородных маршрутов в г. Москве для бесперебойной работы транспорта, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры и повышение показателей результативности использования транспортной инфраструктуры. Конечным продуктом проекта ожидается формирование новых транспортных маршрутов, обеспечивающих комфортное перемещение граждан в необходимых им направлениях.

Актуальность данного проекта будет заключаться в том, что при его реализации повысится мобильность населения. По данным проведенного опроса около 80% респондентов – это люди трудоспособного возраста, вследствие чего, построение новых маршрутов поспособствует притоку новых трудовых ресурсов и активизации уже задействованных, за счет уменьшения времени, затраченного на путь и повышения уровня комфорта. Главным преимуществом данного проекта является его гибкость, а именно при привлечении инвесторов существует возможность моделирования маршрутизации с учетом расположения коммерческих организаций, заинтересованных в строительстве. Укрупненный план работ проекта представлен в табл. 3.

Таблица 3

Укрупненный план работ проекта

Код задачи	Название задачи (виды работ, услуг)	Длительность, дни	Дата начала работ	Дата окончания работ
1.	**Разработка концепции транспортных путей**			
1.1.	Выявление проблемного поля в структуре транспортных путей на основе социальных исследований	30	январь	январь
1.2.	Выявление партнеров и сил поддержки	30	февраль	март
2.	**Выявление потенциально заинтересованных структур**			
2.1.	Мониторинг состояния системы социального партнерства административного округа	15	март	март
2.2.	Установление контактов с НКО административного округа	30	март	апрель
3.	**Алгоритм создания транспортных путей**			
3.1.	Определение структуры и схемы управления проектом	10	апрель	апрель
3.2.	Формирование команды	30	май	май
3.3.	Привлечение людских ресурсов, необходимых для работы в проекте	30	июнь	июнь
3.4.	Формирование материальной базы и поиск источников финансирования	20	июль	июль
4.	**Запуск проекта**		01.08.2020	01.11.2021
И т о г о:		700	01.01.2020	01.11.2021

Основная идея проекта заключается в том, что при проектировании новых зданий необходимо изначально закладывать новые маршруты, которые будут связывать данные постройки с инфраструктурой города, а также необходимо в кратчайшие сроки провести оптимальные транспортные маршруты к уже существующим жилым комплексам.

В целях повышения эффективности реализации проекта совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры Москвы, стоит также усилить внимание к привлечению и стимулированию частных инвестиций в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, что повышает конкурентоспособность бизнесов, расположенных на территории города [7; 8].

Исходя из данных, изложенных выше, можно сделать вывод, что проект является весьма перспективным. При успешной реализации проекта проблемы связанные с передвижением людей из новых районов в город и обратно будут полностью ликвидированы. В результате данных мероприятий возрастет пассажиропоток по курсирующим транспортным линиям, указанным в проекте. Это даст положительный резонанс для сити-логистики в целом, что не может остаться незамеченным для всей инфраструктуры города и пригородных маршрутов.

Литература

1. *Мачерет Д.А., Рышков А.В., Белоглазов А.Ю., Захаров К.В.* Макроэкономическая оценка развития транспортной инфраструктуры // Вестник ВНИИЖТ. 2010. № 5. С. 3–10.
2. *Мачерет Д.А.* Инфраструктура российского транспорта в зеркале предпринимательских оценок // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 3 (70). С. 8–11.
3. *Аничкина О.А., Джелялова А.Д.* Система неиспользованных резервов повышения национального дохода страны // Парадигма повышения экономической и продовольственной безопасности России на основе реализации эффективных механизмов взаимодействия с мировым сообществом. 2016. № 1. С. 211–219.
4. *Пономарева А.М., Игнатова Т.В.* Разработка матрицы инновационно-креативного развития города на основе индексного метода // Journal of economic regulation (Вопросы регулирования экономики). 2018. Т. 9. № 3. С. 37–47.
5. *Лапидус Б.М.* Социально-экономические предпосылки создания в России высокоскоростного железнодорожного сообщения // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2013. № 2. С. 9–12.
6. *Лапидус Б.М., Лапидус Л.В.* Социально-экономические предпосылки развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России // Вестник Московского университета (сер. 6: Экономика). 2014. № 6. С. 52–63.
7. *Савенков Д.Л.* Аспекты формирования стратегии развития предприятий машиностроительного комплекса // Инновационное развитие экономики. 2017. № 4 (40). С. 99–104.
8. *Игнатова Т.В., Воронцов С.А., Понеделков А.В., Голобородько А.Ю.* Экспертное обеспечение инвестиционного развития и повышения конкурентоспособности муниципалитетов //Власть. 2018. Том 26. № 1. С. 66–72.

Kapustina Nadezhda Valerievna, Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian University of Transport (9, st. Obraztsova, Moscow, 127994, Russian Federation). E-mail: kuzminova_n@mail.ru

Kakhrimanova Diana Gabibulaevna, Candidate of economic Sciences, associate Professor, Russian University of Transport (9, st. Obraztsova, Moscow, 127994, Russian Federation).
E-mail: d.kahrimanova@yandex.ru

Khomeriki Naila Borisovna, Candidate of economic Sciences, associate Professor, Moscow State University of Technologies and Management (First Cossack University) (73, st. Zemlyanoy Val, Moscow, 115088, Russian Federation). E-mail: nb1605@mail.ru

PROJECT MANAGEMENT OF URBAN TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF PROVISION OF ECONOMIC SECURITY OF THE REGION

Abstract

The paper discusses the main problems and areas of improvement of the transport and logistics infrastructure of Moscow, in order to improve the economic security of the region and the growth of its socio-economic development. The aim of the study was to identify the level of development of the transport and logistics system of the city of Moscow and determine the direction of the formation of new transport routes, providing comfortable movement of citizens in the directions they need. To achieve this goal, it was necessary to conduct a sociological survey in order to identify problem areas in the urban transport and logistics

infrastructure. After identifying the problems, a project was proposed aimed at improving the efficiency and effectiveness of improving the transport and logistics infrastructure in Moscow.
Keywords: *transport, logistics, city logistics, project management, transport infrastructure, economic security, enterprise environment, region, competitiveness.*

References

1. Macheret D.A., Ryshkov A.V., Beloglazov A.YU., Zaharov K.V. Makroekonomicheskaya ocenka razvitiya transportnoj infrastruktury // Vestnik VNIIZHT. 2010. № 5. S. 3–10.
2. Macheret D.A. Infrastruktura rossijskogo transporta v zerkale predprinimatel'skih ocenok // Transport Rossijskoj Federacii. 2017. № 3 (70). S. 8–11.
3. Anichkina O.A., Dzhelyalova A.D. Sistema neispol'zovannyh rezervov povysheniya nacional'nogo dohoda strany // Paradigma povysheniya ekonomicheskoj i prodovol'stvennoj bezopasnosti Rossii na osnove realizacii effektivnyh mekhanizmov vzaimodejstviya s mirovym soobshchestvom. 2016. № 1. S. 211–219.
4. Ponomareva A.M., Ignatova T.V. Razrabotka matricy innovacionno-kreativnogo razvitiya go-roda na osnove indeksnogo metoda // Journal of economic regulation (Voprosy regulirovaniya ekonomiki). 2018. T. 9. № 3. S. 37–47.
5. Lapidus B.M. Social'no-ekonomicheskie predposylki sozdaniya v Rossii vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya // Byulleten' Ob"edinennogo uchenogo soveta OAO «RZHD». 2013. № 2. S. 9–12.
6. Lapidus B.M., Lapidus L.V. Social'no-ekonomicheskie predposylki razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya v Rossii // Vestnik Moskovskogo universiteta (ser. 6: Ekonomika). 2014. № 6. S. 52–63.
7. Savenkov D.L. Aspekty formirovaniya strategii razvitiya predpriyatij mashinostroitel'nogo kompleksa // Innovacionnoe razvitie ekonomiki. 2017. № 4 (40). S. 99–104.
8. Ignatova T.V., Voroncov S.A., Ponedelkov A.V., Goloborod'ko A.YU. Ekspertnoe obespechenie investicionnogo razvitiya i povysheniya konkurentosposobnosti municipalitetov //Vlast'. 2018. Tom 26. № 1. S. 66–72.

УДК 332.144 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-2-55-60

РЕСУРСЫ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РЕГИОНА

Лапыгин Юрий Николаевич доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента, Владимирский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (600017, Россия, г. Владимир, ул. Горького, 59а). E-mail: Lapygin.Y@gmail.com

Тулинова Дарья Владимировна аспирант кафедры менеджмента, Владимирский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (600017, Россия, г. Владимир, ул. Горького, 59а). E-mail: daria.viatka@gmail.com

Аннотация

При разработке стратегии развития региона необходимы специфические ресурсы, которые могут быть представлены ментальной картой, содержащей элементы таких подсистем, как людские, информационные, временные, материальные и финансовые ресурсы, что позволяет комплексно увидеть потребности процесса разработки стратегии целиком и на этапе подготовки к процедурам стратегического планирования предусмотреть соответствующее обеспечение.

Ключевые слова: *стратегия, ресурсы, регион, ментальная карта, разработка, внешняя среда, внутренняя среда, стратегическое планирование, социально-экономическое развитие.*

Стратегическое развитие социально-экономических систем, в отличие от поступательного (эволюционного) развития, основано на поиске дополнительных ресурсов, предоставляемых внешней средой [1], [2]. В этом смысле, при разработке стратегии региона полезно выяснить: какие ресурсы необходимы для разработки стратегии и какие ресурсы можно привлечь лицам, принимающим решения, из внешней среды.

К традиционным ресурсам следует отнести материальные, информационные, людские, финансовые и энергетические ресурсы [3]. Следует не забыть и про временные ресурсы, поскольку