

ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ ГОРОДА МОСКВЫ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Юлия Юрьевна Темникова^а

DOI: 10.22394/2070-8378-2024-26-3-111-118

а Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова

Аннотация: Статья посвящена растущей роли общественного участия в процессах принятия решений, касающихся развития городской инфраструктуры. Исследование, проведенное автором, базируется на анализе данных Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, результатов социологических опросов, проведенных ВЦИОМ и АНО «Московский урбанистический форум», а также экспертных оценок. Корреляционный анализ показал наличие статистически значимой связи между количеством общественных инициатив в сфере транспорта и показателями развития инфраструктуры. Разработаны предложения по совершенствованию механизмов общественной экспертизы транспортных проектов.

Проведенное исследование показало, что трансформация транспортной системы Москвы в период с 2010 по 2020 год носит комплексный и многоаспектный характер. Масштабные изменения затронули все ключевые элементы транспортной инфраструктуры. Российская столица демонстрирует опережающие темпы роста по таким показателям, как протяженность линий метрополитена, доля общественного транспорта в структуре перевозок, обновление подвижного состава, что позволяет говорить о соответствии траектории трансформации транспортной системы Москвы лучшим мировым практикам. Для закрепления положительной динамики необходимо продолжить работу по расширению использования экологически чистых видов топлива, развитию электротранспорта, стимулированию немоторизованной мобильности.

Ключевые слова: городское управление, гражданское общество, Москва, инфраструктурная трансформация, урбанистика, велосипедная инфраструктура, социальное планирование

Дата поступления статьи в редакцию: 20 января 2024 года.

TRANSFORMATION OF THE MOSCOW TRANSPORTATION SECTOR IN THE CONTEXT OF CIVIL SOCIETY DEVELOPMENT

Yulia Yu. Temnikova^a

RESEARCH ARTICLE

a Plekhanov Russian University of Economics

Abstract: The article centers on the increasing significance of public involvement in decision-making procedures concerning urban infrastructure development. The author's research is based on expert evaluations, data analysis from the Moscow Department of Transport and Road Infrastructure Development, and the findings of sociological surveys by the autonomous non-profit organization "Moscow Urban Forum" and the Russian Public Opinion Research Center (VCIOM). Correlation analysis revealed a statistically significant link between the number of public transportation initiatives and infrastructure development indicators. The author has created suggestions for enhancing the public expertise mechanisms in transportation projects.

According to the study, the Moscow transportation system has undergone a multifaceted and intricate transformation within the period from 2010 to 2020. All of the transportation infrastructure's essential components have seen significant changes. The length of metro lines, the availability of public transportation systems, and the modernization of railway vehicles are just a few examples of how the Russian capital shows growth rates. This allows us to discuss how Moscow's transport system transformation strategy aligns with the best international practices. To maintain the favorable trend, the heads of the concerned departments should keep up with their efforts on clean fuel usage, electric vehicle development, and non-motorized mobility promotion.

Keywords: city management, civil society, Moscow, infrastructural transformation, urbanism, bicycle infrastructure, social planning

Received: January 20, 2024.

Введение

Трансформация транспортной системы Москвы является ярким примером комплексного подхода к развитию городской инфраструктуры с учетом потребностей населения и тенденций развития современного мегаполиса. Значительные инвестиции в размере около 1,5 трлн рублей, вложенные в период с 2010 по 2020 год, позволили существенно расширить сеть метрополитена и создать обширную велосипедную инфраструктуру. Рост популярности общественного транспорта среди москвичей свидетельствует об эффективности предпринятых мер.

Помимо количественных изменений важнейшим аспектом трансформации является усиление роли гражданского общества в процессах принятия решений и планирования развития транспортной инфраструктуры. Вовлечение жителей в обсуждение проектов, учет их мнения и активное использование механизмов общественного контроля становятся неотъемлемой частью современной градостроительной политики. Федеральный закон от 21 июля 2014 года № 212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации» (с изменениями на 25 декабря 2023 года) устанавливает правовые основы организации и осуществления общественного контроля за деятельностью органов государственной власти, органов местного самоуправления, государственных и муниципальных организаций, иных органов и организаций, осуществляющих в соответствии с федеральными законами отдельные публичные полномочия.

Среди трудов отечественных и зарубежных ученых в области пространственной организации общества, устойчивого развития городов, институционального анализа можно выделить работы П.А. Лавриненко, А.А. Ромашиной, П.С. Степанова, П.А. Чистякова, Т. Литмана, посвященные оценке транспортной доступности как индикатора развития территорий [Лавриненко, Ромашина, Степанов, Чистяков, 2019].

Структурно транспортная система Москвы включает в себя разветвленную сеть метрополитена, наземный общественный транспорт (автобусы, трамваи, троллейбусы), пригородное железнодорожное сообщение, а также личный автотранспорт и развивающуюся велосипедную инфраструктуру. Ключевыми элементами управления выступают интеллектуальные системы регулирования дорожного движения, диспетчеризации и навигации [Астафьева, Шевченко, 2022].

Факторы, определяющие трансформацию транспортной системы Москвы, можно разделить на несколько групп. Во-первых, это объектив-

ные факторы, связанные с ростом численности населения, увеличением плотности застройки, расширением городских территорий. Во-вторых, научно-технический прогресс в сфере транспорта, появление инновационных технологий управления транспортными потоками. В-третьих, изменение потребностей и предпочтений горожан, рост экологического сознания. Наконец, четвертая группа факторов связана с развитием институтов гражданского общества, усилением его роли в процессах принятия решений [Банных, Воронина, Зайцева, Костина, Кузьмин, Куликов, Неркараян, Сыманюк, 2018; Федюкин, Минаков, Агуреев, Хазов, Чайковский, 2023].

Основные направления трансформации транспортной системы Москвы включают расширение сети метрополитена и наземного общественного транспорта, развитие электротранспорта и велосипедной инфраструктуры, внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением, реализацию принципов безбарьерной среды [Горелова, Ломака, 2022]. При этом особое внимание уделяется учету мнения жителей, проведению общественных обсуждений и экспертиз проектов развития транспортной инфраструктуры.

Информационной базой исследования послужили данные Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, характеризующие динамику развития различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры за период с 2010 по 2020 год. Использовались показатели протяженности линий и количества станций метрополитена, протяженности велодорожек, доли общественного транспорта в структуре перевозок¹.

Для оценки уровня развития гражданского общества и его влияния на процессы трансформации транспортной системы были проанализированы результаты социологических опросов, проведенных ВЦИОМ², а также данные АНО «Московский урбанистический форум» о количестве общественных инициатив в сфере транспорта, выдвинутых на платформе «Активный гражданин» за 2015–2020 годы³.

В качестве экспертных оценок использовались материалы интервью с представителями профильных НКО, urbanurban.ru, Агентства транспортного планирования города Москвы, а также результаты круглых столов и форсайт-сессий по

1 <https://transport.mos.ru>

2 <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/transport-v-moskve-ocenki-moskvichej>

3 <https://ag.mos.ru/stats>

вопросам развития транспортной инфраструктуры, проведенных в рамках Moscow Urban Forum 2019–2020⁴.

Основным методом исследования выступил корреляционный анализ, позволивший выявить наличие и силу связи между показателями развития гражданского общества (количество общественных инициатив) и трансформацией транспортной системы (прирост протяженности линий метрополитена и велодорожек). Расчет коэффициента корреляции Пирсона и оценка его статистической значимости проводились с использованием пакета прикладных программ SPSS Statistics.

Для обоснования предложений по совершенствованию механизмов общественной экспертизы транспортных проектов применялись методы сравнительного анализа лучших мировых практик вовлечения граждан в процессы принятия решений, в частности, опыта таких городов, как Париж, Нью-Йорк, Хельсинки⁵.

Динамика развития транспортной инфраструктуры

В ходе исследования был проведен детальный анализ динамики развития транспортной инфраструктуры Москвы за период с 2010 по 2020 год на основе данных, предоставленных Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Результаты анализа свидетельствуют о масштабных преобразованиях, затронувших все ключевые элементы транспортной системы столицы [Якимов, 2016].

Одним из наиболее значимых достижений стало расширение сети московского метрополитена. За рассматриваемый период протяженность линий увеличилась более чем вдвое – с 301,2 км в 2010 году до 601,7 км в 2020 году. Таким образом, общий прирост составил 300,5 км, что сопоставимо с протяженностью метрополитенов ряда европейских столиц. Одновременно с увеличением длины линий выросло и количество станций – на 76 единиц, с 182 в 2010 году до 258 в 2020 году. Открытие новых станций позволило улучшить транспортную доступность отдаленных районов города и снизить нагрузку на существующие линии.

Не менее впечатляющие изменения произошли и в сфере развития велосипедной инфраструкту-

Таблица 1. Динамика развития транспортной инфраструктуры Москвы в 2010–2020 годах

Table 1. Dynamics of Moscow transport infrastructure development in 2010–2020

Показатель	2010	2020	Изменение
Протяженность линий метрополитена, км	301,2	601,7	+300,5
Количество станций метрополитена, ед.	182	258	+76
Протяженность велодорожек, км	3,2	208,1	+204,9
Доля общественного транспорта в структуре перевозок, %	45	60	+15

Источник: По данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (<https://transport.mos.ru/mostrans/klyuchevye-pokazateli>)

Source: Data from the Department of Transport and Road Infrastructure Development of the City of Moscow

ры. Если в 2010 году протяженность велодорожек составляла всего 3,2 км, то к 2020 году она увеличилась до 208,1 км, то есть в 65 раз. Создание разветвленной сети велосипедных маршрутов стало важной частью политики по продвижению активной мобильности и здорового образа жизни среди москвичей. Развитие велоинфраструктуры также способствовало снижению загруженности дорог и улучшению экологической ситуации в городе.

Позитивная динамика наблюдалась и в изменении структуры пассажирских перевозок. Доля общественного транспорта, включающего метрополитен, автобусы, трамваи, троллейбусы и электробусы, выросла с 45 % в 2010 году до 60 % в 2020 году (см. **таблицу 1**). Таким образом, более половины всех поездок по городу стали совершаться с использованием общественного транспорта, что свидетельствует о росте его популярности и привлекательности для жителей Москвы.

Важным этапом исследования стал корреляционный анализ взаимосвязи между показателями развития гражданского общества и трансформацией транспортной системы. В качестве индикатора развития гражданского общества было использовано количество общественных инициатив в сфере транспорта, выдвинутых жителями города на платформе «Активный гражданин» в период с 2015 по 2020 год⁶. Динамика данного показателя представлена на **рисунке 1**.

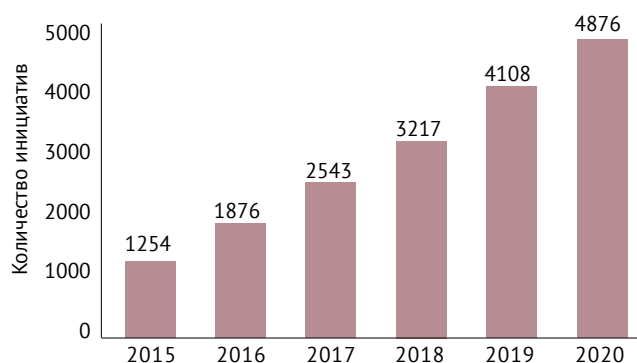
Как видно из представленных данных, начиная с 2015 года наблюдается устойчивый рост числа инициатив москвичей, направленных на улучшение работы транспортной системы города. Если в 2015 году на платформе «Активный гражданин»

4 <https://mosurbanforum.ru/photos/2019-god-kachestvo-zhizni-proekty-menyayushchie-goroda/>

5 Специальный отчет № 06/2020: «Устойчивая городская мобильность в ЕС: существенные улучшения невозможны без обязательств государств-членов» / www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_06/SR_Sustainable_Urban_Mobility_EN.pdf

6 <https://ag.mos.ru/stats>

Социум

Рисунок 1. Динамика количества общественных инициатив в сфере транспорта на платформе «Активный гражданин» в 2015–2020 годах**Figure 1. Number of public initiatives in the field of transportation on the “Active Citizen” platform in 2015–2020**

Источник: Данные АНО «Московский урбанистический форум» (<https://mosurbanforum.ru/>)

Source: Autonomous Non-Profit organization “Moscow Urban Forum” data

было зарегистрировано 1 254 инициативы, относящихся к сфере транспорта, то в 2020 году их количество достигло 4 876. Таким образом, за шесть лет число предложений граждан увеличилось почти в четыре раза, что говорит о значительном усилении их вовлеченности в процессы развития транспортной инфраструктуры.

Результаты корреляционного анализа, представленные на **рисунке 2**, свидетельствуют о наличии тесной связи между динамикой общественных инициатив и показателями развития транспортной системы. Коэффициент корреляции Пирсона между количеством инициатив и приростом протяженности линий метрополитена составил 0,78 ($p < 0,05$), что говорит о сильной прямой зависимости между данными переменными. Иными словами, чем больше предложений поступает от граждан, тем активнее идет развитие метрополитена. Аналогичная ситуация наблюдается и в отношении велосипедной инфраструктуры – коэффициент корреляции между числом инициатив и протяженностью велодорожек составляет 0,81 ($p < 0,05$).

Полученные результаты подтверждают значимость участия граждан в процессах трансформации транспортной системы Москвы. Активная позиция жителей города, готовность предлагать идеи и решения, направленные на улучшение транспортной ситуации, становятся важным фактором, определяющим приоритеты и темпы развития инфраструктуры. При этом платформы вовлечения граждан, такие как «Активный гражданин», выступают эф-

фективным инструментом обратной связи между населением и органами власти.

Результаты социологических исследований, проведенных ВЦИОМ в 2020 году, также свидетельствуют о позитивном восприятии москвичами изменений, происходящих в транспортной сфере. Доля респондентов, положительно оценивающих работу метрополитена, составила 78 %, наземного городского транспорта – 74 %, велосипедной инфраструктуры – 69 %. При этом 83 % опрошенных горожан отметили, что учет мнения населения при планировании и реализации транспортных проектов является необходимым условием их эффективности.

Механизмы общественного участия в процессах трансформации транспортной системы Москвы

Обобщение экспертных мнений, высказанных в ходе обсуждения результатов исследования на профильных конференциях и форумах, позволило сформулировать ряд рекомендаций по развитию механизмов общественного участия в процессах трансформации транспортной системы Москвы:

1. Обеспечение регулярного информирования жителей о ходе реализации транспортных проектов, в том числе через социальные сети и мессенджеры.

2. Проведение публичных слушаний по ключевым вопросам развития транспортной инфраструктуры на площадке «Активного гражданина» и других диалоговых платформ.

3. Создание экспертных советов с участием представителей местных сообществ, НКО, бизнеса для выработки согласованных решений по спорным вопросам.

4. Внедрение механизмов партисипаторного бюджетирования, предполагающих участие граждан в распределении части бюджетных средств, выделяемых на развитие транспортной инфраструктуры.

5. Организация образовательных программ и просветительских кампаний, направленных на повышение компетентности населения в вопросах устойчивой мобильности.

Реализация данных мер будет способствовать дальнейшему усилению роли гражданского общества в процессах трансформации транспортной системы Москвы, обеспечению баланса интересов различных групп населения и формированию комфортной городской среды.

Наряду с количественными изменениями в развитии транспортной инфраструктуры важным аспектом трансформации является качественное улучшение работы общественного транспорта и повышение удобства его использования для пассажиров. В рам-

Рисунок 2. Корреляция между количеством общественных инициатив и приростом показателей развития транспортной инфраструктуры в 2015–2020 годах*

Figure 2. Correlation between the number of public initiatives and the growth of transport infrastructure development indicators in 2015–2020**



* ось X – число инициатив, ось Y – прирост показателей, в % к уровню 2015 года

Источник: Расчеты автора по данным официального сайта проекта «Активный гражданин» (<https://ag.mos.ru/stats>) и официального сайта Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (<https://transport.mos.ru>)

** X-axis: number of initiatives; Y-axis: growth of indicators in % against the 2015 level

Source: Author's calculations based on the official website of the Active Citizen project and the official website of the Department of Transport and Road Infrastructure Development of the City of Moscow

ках исследования был проведен анализ динамики ключевых показателей качества транспортного обслуживания за период с 2010 по 2020 год.

Одним из таких показателей является регулярность движения общественного транспорта, отражающая соответствие фактических интервалов движения запланированным значениям. Как показывают данные Департамента транспорта Москвы, за рассматриваемый период регулярность движения автобусов выросла с 87 до 94 %, трамваев – с 85 до 93 %, троллейбусов – с 86 до 95 %. Повышение регулярности стало возможным благодаря внедрению автоматизированных систем управления движением, оптимизации маршрутной сети и обновлению подвижного состава.

Еще одним важным индикатором качества является доступность общественного транспорта для маломобильных групп населения. В 2020 году доля низкопольных автобусов, оборудованных специальными местами и системами информирования, достигла 92 %, что на 35 процентных пунктов выше уровня 2010 года. Большинство станций метро-

политена были адаптированы для нужд пассажиров с ограниченными возможностями – доля станций, оснащенных лифтами и пандусами, выросла с 12 до 81 %.

Повышению удобства пользования общественным транспортом способствовало также развитие информационных сервисов для пассажиров. К 2020 году все автобусы, трамваи и троллейбусы были оборудованы системами информирования с визуальным и звуковым оповещением об остановках, 85 % остановочных пунктов оснащены электронными табло с информацией о прогнозируемом времени прибытия транспорта. Более 90 % подвижного состава предоставляют возможность оплаты проезда бесконтактными банковскими картами и гаджетами.

Анализ результатов социологических опросов показывает, что модернизация общественного транспорта позитивно воспринимается москвичами. Согласно исследованию, проведенному ВЦИОМ в ноябре 2020 года, 82 % респондентов удовлетворены регулярностью движения наземного транспорта, 79 % отметили

достаточную вместимость автобусов и трамваев, 88 % положительно оценили уровень комфорта в салонах транспортных средств⁷.

Важной частью транспортной реформы стало обновление парка общественного транспорта и перевод его на экологически чистые виды топлива. За период с 2010 по 2020 год было закуплено свыше 12 тыс. новых автобусов, троллейбусов и трамваев. При этом доля подвижного состава с двигателями экологического класса «Евро-5» и выше достигла 75 %. Особое внимание было уделено развитию электротранспорта – к 2020 году на улицах города работало 600 электробусов, что составило 10 % автобусного парка⁸.

Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду является одним из приоритетов властей Москвы. По данным Департамента природопользования и охраны окружающей среды

⁷ <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/trendy-v-gorodskom-transporte-2021>

⁸ <https://transport.mos.ru>

Социум

Таблица 2. Сравнительный анализ динамики развития транспортных систем Москвы и крупнейших мегаполисов мира в 2010–2020 годах**Table 2. Comparative analysis of the development dynamics for transportation systems of Moscow and the world's largest megacities in 2010–2020**

Город	Прирост протяженности линий метрополитена, %	Доля общественного транспорта в структуре перевозок, %	Темпы обновления подвижного состава общественного транспорта, %
Москва	99,8	60,0	75,0
Нью-Йорк	5,4	56,5	52,0
Лондон	8,2	63,0	67,5
Берлин	2,1	42,0	58,0
Токио	7,6	51,0	70,0

Источник: Составлено автором по данным отчетов о работе общественного транспорта Москвы, Нью-Йорка, Лондона, Берлина и Токио (www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf; <https://new.mta.info/document/64951>; www.tokyo-metro.jp/lang_en/corporate/profile/transportation/index.html; <https://content.tfl.gov.uk/tfl-annual-report-and-statement-of-accounts-2020-21.pdf>; <https://transport.mos.ru/mostrans/>)

Source: Compiled by the author based on public transport reports for Moscow, New York, London, Berlin and Tokyo

города Москвы, за счет обновления автопарка и оптимизации маршрутной сети удалось добиться сокращения выбросов загрязняющих веществ на 23 % по сравнению с 2010 годом⁹.

Помимо модернизации инфраструктуры и подвижного состава, трансформация транспортной системы предполагает изменение поведенческих моделей и формирование культуры ответственного пользования городским пространством. В этой связи важную роль играет развитие сервисов совместного использования транспорта (каршеринг, велошеринг) и продвижение принципов мультимодальности.

Согласно данным аналитического агентства «Автостат», Москва является абсолютным лидером российского рынка каршеринга¹⁰. К началу 2021 года количество автомобилей в системах краткосрочной аренды превысило 30 тыс., а число пользователей достигло 1,3 млн человек. Доля поездок на каршеринговых автомобилях в общем объеме автомобильного трафика составляет около 2,5 %, что говорит о значительном потенциале развития данного сервиса.

Стремительными темпами развивается и система городского велопроката. Если в момент запуска проекта в 2013 году москвичам было доступно всего 550 велосипедов, то к 2020 году их число

выросло до 6 500, а количество станций проката увеличилось с 79 до 629. При этом число поездок за сезон (с апреля по октябрь) превысило 5 млн, что на 17 % больше, чем годом ранее.

Развитие сервисов совместной мобильности способствует постепенному отказу москвичей от использования личных автомобилей в пользу общественного транспорта и немоторизованных видов передвижения. Согласно исследованию НИУ ВШЭ, доля поездок на личном автотранспорте в общем объеме городских корреспонденций сократилась с 22 % в 2010 году до 18 % в 2020 году¹¹.

В рамках исследования был проведен сравнительный анализ динамики ключевых показателей развития транспортной системы Москвы и ряда крупнейших мегаполисов мира, таких как

Нью-Йорк, Лондон, Берлин, Токио. Результаты анализа представлены в **таблице 2**.

Как видно из таблицы 2, по темпам развития метрополитена и доле общественного транспорта Москва опережает большинство рассмотренных городов. Прирост протяженности линий московского метро за 10 лет составил 99,8 %, в то время как в Нью-Йорке данный показатель равен 5,4 %, в Лондоне – 8,2 %, в Токио – 7,6 %. По доле общественного транспорта в структуре пассажирских перевозок (60 %) Москва уступает лишь Лондону (63 %).

В части обновления подвижного состава общественного транспорта Москва также демонстрирует лидирующие позиции. За 10 лет три четверти автобусов, трамваев и троллейбусов были заменены на новые модели, тогда как в Нью-Йорке аналогичный показатель составляет 52 %, в Берлине – 58 %, в Токио – 70 %.

Таким образом, сравнительный анализ подтверждает высокие темпы трансформации транспортной системы российской столицы и ее соответствие лучшим мировым практикам в части развития общественного транспорта и повышения его привлекательности для пассажиров.

Заключение

Проведенное исследование показало, что трансформация транспортной системы Москвы в период с 2010 по 2020 год носит комплексный и много-

⁹ www.mos.ru/eco/documents/doklady/view/267902220/

¹⁰ <https://rg.ru/2020/01/09/reg-cfo/moskva-stala-mirovym-liderom-po-chislu-avtomobilej-karsheringa.html>

¹¹ www.hse.ru/expertise/news/transport/

аспектный характер. Масштабные изменения затронули все ключевые элементы транспортной инфраструктуры: метрополитен, наземный городской транспорт, велосипедное движение, а также систему управления пассажирскими перевозками. Количественный рост основных показателей развития транспортной системы (протяженность линий метрополитена, число станций, длина велодорожек, доля общественного транспорта в структуре перевозок) сопровождался качественными изменениями в части повышения регулярности и доступности общественного транспорта, обновления подвижного состава, внедрения информационных сервисов для пассажиров. Выявленная в ходе корреляционного анализа тесная взаимосвязь между динамикой общественных инициатив и показателями развития транспортной инфраструктуры свидетельствует о возрастающей роли гражданского общества в процессах трансформации транспортной системы Москвы. Учет мнения горожан, вовлечение их в обсуждение проектов, поддержка общественных инициатив становятся неотъемлемой частью транспортной политики мегаполиса.

Российская столица демонстрирует опережающие темпы роста по таким показателям, как протяженность линий метрополитена, доля общественного транспорта в структуре перевозок, обновление подвижного состава, что позволяет говорить о соответствии траектории трансформации транспортной системы Москвы лучшим мировым практикам.

Важнейшим приоритетом дальнейшего развития транспортной инфраструктуры Москвы является усиление экологической направленности реализуемых проектов, последовательное снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду. В городе уже достигнуты значимые

результаты в части сокращения выбросов загрязняющих веществ за счет обновления автопарка и оптимизации маршрутной сети. Однако для закрепления положительной динамики необходимо продолжить работу по расширению использования экологически чистых видов топлива, развитию электротранспорта, стимулированию немоторизованной мобильности.

Другой приоритетной задачей является дальнейшее совершенствование механизмов общественного участия в процессах трансформации транспортной системы. Предложенные по результатам исследования рекомендации, связанные с регулярным информированием граждан, проведением публичных слушаний, формированием экспертных советов, внедрением инструментов партисипаторного бюджетирования, будут способствовать повышению открытости и прозрачности принимаемых решений, усилению доверия между властью и населением.

Результаты проведенного исследования могут быть использованы государственными и муниципальными органами при разработке стратегий и программ развития транспортной инфраструктуры, а также представителями экспертного сообщества и общественных организаций, занимающихся вопросами устойчивой городской мобильности. Дальнейшие перспективы научного поиска в данной области связаны с изучением лучших мировых практик в сфере транспортного планирования, адаптацией передовых технологических решений к условиям российских городов, разработкой методологии оценки социальных и экологических эффектов от реализации транспортных проектов.

Литература

- Астафьева О.С., Шевченко Т.В. Развитие ESG-принципов в Российской Федерации и актуальность повышения энергоэффективности зданий. *Московский экономический журнал*. 2022. № 3. С. 399–405. https://doi.org/10.55186/2413046X_2022_7_3_134. EDN: GVVHUE
- Баннх Г.А., Воронина Л.И., Зайцева Е.В., Костина С.Н., Кузьмин А.И., Куликов В.Б., Некраея А.С., Сыманюк Н.В. Институционализация взаимодействия гражданского общества с публичной властью в публично-правовых образованиях: монография / под общ. ред. А.И. Кузьмина, Л.И. Ворониной. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018.
- Горелова О.А., Ломака А.И. Умный город: система формирования. *Строительство. Экономика и управление*. 2022. № 1 (33). С. 53–60. EDN: JNNBWP
- Горулев Д.А. Экономическая безопасность в условиях цифровой экономики. *Технико-технологические проблемы сервиса*. 2018. № 1 (43). С. 77–84. EDN: JNNBWP
- Камолов С.Г., Каунов Е.Н., Кандалицева Ю.Ф. и др. Умные города в фокусе государственного управления: М.: Московский государственный институт международных отношений (Университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, 2020. EDN: ODYKJF
- Коростелев С.П., Иванов Н.И., Горбунов В.С. и др. Управление собственностью и устойчивым развитием территорий. М.: Из-во ГУЗ, 2021. EDN: YTYJYJ
- Лавриненко П.А., Ромашина А.А., Степанов П.С., Чистяков П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона. *Проблемы прогнозирования*. 2019. № 6. С. 136–146. EDN: ECPMCF
- Федюкин Ю.В., Минаков Е.И., Агуреев И.Е., Хазов Н.И., Чайковский В.М. Построение и применение модели эффективности интеллектуальной транспортной системы. *Надежность и качество сложных систем*. 2023. № 4. С. 77–87. <https://doi.org/10.21685/2307-4205-2023-4-7>
- Якимов М.Р. Оценка транспортной обеспеченности городских территорий на основе прогнозных транспортных моде-

Социум

лей. М.: Институт транспортного планирования общероссийской общественной организации Российская академия транспорта, 2016.

Germanovich A.G., Gorbunov V.S., Shevchenko T.V. The problem of

functioning and sustainable development of municipalities. *Московский экономический журнал*. 2021. № 5. С. 423–429. In English

References

Astafieva O.S., Shevchenko T.V. The development of ESG principles in the Russian Federation and the relevance of improving energy efficiency of buildings. *Moskovskiy ekonomicheskiy zhurnal*. 2022. No. 3. P. 399–405. https://doi.org/10.55186/2413046X_2022_7_3_134. EDN: GVVHUE. In Russian

Bannykh G.A., Voronina L.I., Zaitseva E.V., Kostina S.N., Kuzmin A.I., Kulikov V.B., Nerkarayan A.S., Symanyuk N.V. Institutionalization of interaction between civil society and public authorities in public-law entities: monograph / edited by A.I. Kuzmin, L.I. Voronina. Ekaterinburg: Izdatel'stvo Ural'skogo universiteta, 2018. In Russian

Fedyukin Yu.V., Minakov E.I., Agureev I.E., Khazov N.I., Tchaikovsky V.M. On the issue of developing a model of a transport system of individual movements with management. *Nadezhnost' i kachestvo slozhnykh sistem*. 2023. No. 4. P. 77–87. <https://doi.org/10.21685/2307-4205-2023-4-7>. In Russian

Gorelova O.A., Lomaka A.I. Smart city: system of formation. *Stroitel'stvo. Ekonomika i upravleniye*. 2022. No. 1 (33). P. 53–60. EDN: JNNBWP. In Russian

Gorulev D.A. Economic security in a digital economy. *Tekh-*

niko-tehnologicheskiye problemy servisa. 2018. No. 1 (43). P. 77–84. EDN: JNNBWP. In Russian

Kamolov S.G., Kaunov E.N., Kandalintseva Yu.F. et al. Smart cities in the focus of public administration: Moscow: Moskovskiy gosudarstvennyy institut mezhdunarodnykh otnosheniy (universitet) Ministerstva inostrannykh del Rossiyskoy Federatsii, 2020. EDN: ODYKJF. In Russian

Korostelev S.P., Ivanov N.I., Gorbunov V.S. et al. Property management and sustainable development of territories. Moscow: Izdatel'stvo GUZ, 2021. EDN: YTYJJV. In Russian

Lavrinenko P.A., Romashina A.A., Stepanov P.S., Chistyakov P.A. Transport accessibility as an indicator of regional development. *Problemy prognozirovaniya*. 2019. No. 6. P. 136–146. In Russian

Yakimov M.R. Transportation provision assessment in urban areas based on predictive transportation models. Moscow: Institut transportnogo planirovaniya obshcherossiyskoy obshchestvennoy organizatsii Rossiyskaya akademiya transporta, 2016. In Russian

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ:

Юлия Юрьевна Темникова, аспирант

Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова (Российская Федерация, 115054, Москва, Стремянный переулок, 36). E-mail: temnikova_yuliya@internet.ru

Советник заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам транспорта и промышленности, заместитель начальника Московского метрополитена

Для цитирования: Темникова Ю.Ю. Трансформация транспортной сферы города Москвы в условиях развития гражданского общества. *Государственная служба*. 2024. № 3. С. 111–118.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR:

Yulia Yu. Temnikova, post-graduate student

Plekhanov Russian University of Economics (36, Stremyanny Pereulok, Moscow, 115054, Russian Federation).

E-mail: temnikova_yuliya@internet.ru

Advisor to the Deputy Mayor of Moscow in the Moscow City Government on Transportation and Industry, Deputy Head of the Moscow Metro

For citation: Temnikova Yu.Yu. Transformation of the Moscow transportation sector in the context of civil society development. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2024. No. 3. P. 111–118.