

## **Инфраструктура города: современный взгляд на проблему**

*Тугельбаева Айжан Алимовна*

*соискатель*

*Евразийский университет им. Л. Н. Гумилева, Астана, Казахстан*

*E-mail: [tugelbaeva\\_A@mail.ru](mailto:tugelbaeva_A@mail.ru)*

В совершенствовании управлением развитием города особое место отводится управлению развитием инфраструктуры города, от которой во многом зависит создание благоприятных условий и повышение уровня жизни его населения. Достижение подобного положения предполагает проведение преобразований управления развитием города на основе системного подхода и создания программно-целевого управления по всей инфраструктуре городского хозяйства.

При таком понимании проблемы становится возможным принятие верных управленческих решений, наиболее полно отвечающих ходу развития с учетом особенностей и специфики конкретного города. Это достигается путем точного соизмерения выдвигаемых целей и принципов преобразований с условиями и ограничениями объекта управления, что объективно выдвигает необходимость оценки и постоянного поиска путей повышения эффективности программно-целевого управления развитием города.

На этой основе становится возможным укрепление действия научно-поискового фактора, способствующего созданию условий экономического и социального роста города на базе обновления всей системы управления. С другой стороны, следует учитывать управление именно развитием инфраструктуры, что требует переосмысления многих выводов и рекомендаций традиционной теории экономического развития с позиции специфики действия инфраструктуры, взаимосвязи с различными областями городского хозяйства, состава входящих структурных элементов и т.п.

В частности, для полноценной жизнедеятельности города особое значение имеет инженерная и транспортная инфраструктуры. В основном инженерная инфраструктура имеет особое значение для жизни города. По существу, инженерная инфраструктура аналогична роли транспорта. Находящаяся под стенами зданий, под улицами или за вентиляционными решетками городская инфраструктура по большей части невидима. Она также остается невидимой для нас, когда мы беззаботно включаем свет, газ и воду.

Но, тем не менее, осязаемые связи большинства людей с инфраструктурой подчас печально оборачиваются многомесячным ремонтом дорог, перебоями в теплоэнергоснабжении, уменьшением освещения улиц и витрин «в целях экономии электроэнергии» и т.д. А бывает и гораздо драматичнее, когда страна оказывается на пороге техногенных катастроф. Казалось бы, это обстоятельство должно пробудить к резкой активизации деятельности потенциальных инвесторов. Специалисты отмечают, что отсутствие заинтересованности людей в развитии инфраструктуры остается основной дилеммой, угрожающей все более стареющим системам городской инфраструктуры сегодня. А это значит, что проблема все более и более обостряется. Следует заметить, что данная проблема присуща различным городам большинства стран мира.

Об аналогичных трудностях и о положительном опыте в развитии городской инфраструктуры сообщается в статье американки Барбары Кнехт (Barbara Knecht) *Urban Infrastructure: the «Out of Sight, Out of Mind» Mentality is an Outmoded Concept (architects have new design and business opportunities to impact the built environment)*, опубликованной в июне 2002 г. в журнале *Architectural Record* (США).

Отмечая сложность и актуальность данной проблемы, автор ссылается на мнение председателя Международного общества по бестраншейным технологиям и директора Центра по бестраншейным технологиям Технологического университета в Рустоне, штат Луизиана (Ruston, Louisiana) Рея Стерлинга (Ray Sterling), заметившего: «Несмотря на то, что мы склонны к тщательному планированию поверхностей наших городов, мы исторически игнорируем подземное пространство. Возможно, всего лишь горстка городов в мире может похвастаться строгим планированием подземной части города, чтобы сделать

ее эффективной поддержкой наземной его части. Из-за этого исторически отсутствующего планирования подземной части города мы платим очень высокую цену за то, что мы вынуждены делать там сейчас».

Порой с самого начала XX века она нерегулярно и редко подвергалась ремонтным и восстановительным работам. В течение многих лет инженеры предупреждали, что значительная часть подземных коммуникаций изжила себя, но невнимание к этим предупреждениям приводило к «захватывающим» авариям: от прорыва водопроводной магистрали до крушения мостов.

С развитием городов необходимо строительство новых автодорог и транспортных развязок, как в плане экономического аспекта, так и для избежания транспортного загрязнения воздуха над городом. Кроме того, проблема всех современных мегаполисов состоит в нормальном обеспечении функционирования системы городского транспорта. Отсутствие должного внимания к данной проблеме приводит к транспортным пробкам на загруженных улицах и проспектах в часы пик, переполненный транспорт. Все это характерно для жизни современного мегаполиса. В этой связи существуют краткосрочные и долгосрочные проблемы решения вопросов заторов на дорогах.

Чтобы как-то снизить уровень интенсивности автомобильного потока перед властями города встает повседневная проблема (краткосрочная) ограничения потока на подобных критических участках улицы до уровня, соответствующего максимизации общественного благосостояния и долгосрочная проблема – развитие всей транспортной системы города. Эти управленческие проблемы имеют как политические, так и финансовые аспекты. Существует некоторые инструменты регулирования потока автомобилей. Это может быть система налогообложения проезда по дорогам. Однако в наших условиях это является достаточно сложным, т.к. существуют проблемы законодательного характера, необходимо внесение изменений в налоговое законодательство, что порождает трудности организационного и политического характера. Кроме того, попытка унифицировать ставки налогообложения приведет к неэффективности самой системы.

Регулирование парковки автомобилей тоже является одним из инструментов регулирования потоков, является наиболее приемлемым в наших городских условиях и используется в большинстве развитых стран. Это и создание системы подземных или многоэтажных стоянок, и вынесение места парковки за пределы основных улиц.

И наиболее действенная политика сокращения автомобильных потоков является развитие общественного транспорта. Это может быть строительство нового скоростного подземно-наземного рельсового транспорта. Конечно, такая программа потребует значительного объема инвестиций и достаточно высоких текущих издержек по эксплуатации, обеспечивающей соответствующий уровень обслуживания.

Таким образом, для развития транспортной инфраструктуры необходим высокий уровень финансирования. Существующий уровень налогообложения является недостаточным для создания высокоэффективной улично-дорожной системы в центральной зоне города, что влечет за собой неизбежное дотационное функционирование системы общественного транспорта. Государственные дотации пассажирского транспорта существуют практически во странах мира. Но необходимо учитывать тот факт, что общественный пассажирский транспорт является важнейшим локальным коллективным благом. Успешное развитие города как делового центра невозможно без хорошо налаженной современной транспортной системы.

#### **Литература**

1. Барбары Кнехт (Barbara Knecht) (2002) // «Architectural Record» США;
2. Занадворов В.С. (2003) «Экономика города». Учебное пособие.- М.: ИКЦ «Академкнига».