

*Андрей Владимирович Шестов,
доцент, к.э.н., доцент кафедры
«Экономика дорожного хозяйства» МАДИ,*

Москва

*Пруидзе Екатерина Амирановна,
старший преподаватель кафедры
«Экономика дорожного хозяйства» МАДИ,*

Москва

*Пустовалова Полина Александровна,
студент 2бЭС 1, МАДИ,*

Москва

ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РЕОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ СЕРПУХОВСКОЙ ПЛОЩАДИ В МОСКВЕ

***Аннотация.** В статье рассмотрено влияние на экономику города новой системы организации пешеходного трафика и автомобильного движения на примере Серпуховской площади г. Москвы. На основе собранных данных проведена оценка экономического эффекта для локальных предприятий и организаций. Полученные результаты демонстрируют преимущество комплексного подхода в развитии городских территорий.*

***Ключевые слова:** экономика города, пешеходная зона, организация движения, автомобиль, транспорт, развитие городских территорий.*

*Shestov Andrey V,
Ph. D, associate professor, associate professor of the
Department of «Economics of road management» MADI,*

Moscow

*Pruidze Ekaterina A,
senior teacher of the Department of «Economics of road
management» MADI,*

Moscow

*Pustovalova P. A.,
student gr. 2 bEC 1, MADI,*

Moscow

**THE IMPACT ON THE ECONOMY OF URBAN AREAS OF THE
REORGANISATION OF TRAFFIC ON THE EXAMPLE OF
SERPUKHOVSKAYA SQUARE IN MOSCOW**

***Abstract.** The article examines the impact on the economy of the city of the new system of organisation of pedestrian traffic and automobile traffic on the example of Serpukhovskaya Square in Moscow. On the basis of the collected data, the economic effect on local businesses and organisations has been assessed. The results demonstrate the advantage of a comprehensive approach in the development of urban areas.*

***Key words:** city economy, pedestrian zone, traffic management, automobile, transport, urban development.*

В период с апреля по сентябрь 2017 года на Серпуховской площади проводилось благоустройство, которое, формально не меняя схему движения транспорта, принципиально изменило городскую среду. До этого площадь несколько десятилетий была фактически неизменной, и движение транспорта

и пешеходов по ней определялось построенными в 1960-х годах Добрынинским тоннелем и подземным двухсторонним пешеходным переходом. В подобной схеме организации движения было два существенных недостатка:

1. На площадь выходит 9 улиц, не считая туннеля под ней, поэтому дорожная разметка недостаточно эффективно разделяла и маршрутизировала потоки транспорта, что превращало Серпуховскую площадь в сложное для движения автотранспорта место. Ситуацию усугубляли пробки из автомобилей, пытавшихся проехать в разные стороны и занимавшие в часы пик всю отведенную для движения поверхность площади. Различные отдельные мероприятия по организации движения на Серпуховской площади принципиальных изменений не приносили.

2. Длинный пешеходный переход хотя и предоставлял возможность подземного пересечения Серпуховской площади, но фактически использовался утилитарно, только для транзитного движения пешеходов. Объекты по разные стороны площади были неудобно расположены с точки зрения взаимной пешей доступности. Так, чтобы перейти Садовое Кольцо в центре площади, где было целых три входа в подземный переход, пешеходу приходилось под землей обходить половину периметра Серпуховской площади, что усугублялось конструктивными особенностями данного подземного перехода – наличием еще двух внутренних лестниц. То есть пешеход сначала спускался по ступенькам в переход и шел параллельно Добрынинскому тоннелю, затем поднимался и снова спускался по внутренней лестнице и возвращался параллельным коридором к лестнице, ведущей на поверхность. Это даже описывать долго, не говоря о том, чтобы идти подобным маршрутом без особой необходимости.

Если очевидный ущерб от проблем с движением автотранспорта в виде потери времени в пробках, роста аварийности, ухудшения экологии из-за повышенных автомобильных выхлопов при движении на малых скоростях и общей транспортной усталости водителей и пассажиров понятен даже без пояснений, то негативный эффект из-за неудобства для пешеходов необходимо пояснить.

Для простоты Серпуховскую площадь с точки зрения притяжения пешеходного трафика можно схематично охарактеризовать как 4 блока, расположенных у оснований и наверху латинской буквы X, записанной курсивом. Так в левом нижнем блоке расположится вестибюль станции метрополитена и ряд прилежащих к нему магазинов, включая большой универсальный магазин. В правом нижнем блоке – группа сетевых предприятий быстрого питания. В правом верхнем блоке – кластер дореволюционных малоэтажных зданий с малозаполненными помещениями. И, наконец, в левом верхнем блоке – аптека и несколько офисных зданий и посольств. Из-за отсутствия возможности легко перемещаться между этими четырьмя блоками, привлекательным для ведения розничного бизнеса – и как следствие, источником арендных и налоговых платежей – был только блок в районе вестибюля метро и, частично, здания с фастфудом, т.к. между ними и входом в метро был единственный наземный пешеходный переход, дублирующий часть подземного перехода. Поэтому ни о какой туристической и тому подобной привлекательности района говорить не приходилось.

Что же сделали московские власти в 2017 году? Решение было на грани гениального. На Серпуховской площади оборудовали дублирующую сеть наземных пешеходных переходов. С точки зрения организации движения транспорта, в общем случае предпочтительны подземные переходы, т.к. они изолируют пешеходное движение от автомобильного. Но если рассматривать Серпуховскую площадь системно, с учетом всех аспектов, то оказалось, что для организации пешеходных переходов необходимо отчуждать фрагмент

проезжей части. Это позволило разделить потоки транспорта не разметкой, а поднятыми над полотном дороги пешеходными зонами, что многократно упростило навигацию для водителей и канализировало автомобильный трафик, что в свою очередь повысило пропускную способность автодорожного участка.

В совокупности за прошедшее с момента реконструкции время, Серпуховская площадь приобрела туристическую и досуговую привлекательность для большого количества людей. Так по состоянию на ноябрь 2022 года, в радиусе около ста метров от центра Серпуховской площади работает более 30 точек общественного питания совершенно разных форматов [1]. Появились новые объекты бытового обслуживания. Причем подавляющее большинство было открыто впервые, в ранее простаивавших помещениях.

Теперь развитие инфраструктуры и рост пешеходного трафика работают по принципу, в теории управления называемому «положительная обратная связь» – то есть чем лучше развивается досуговая инфраструктура – тем больше она привлекает посетителей, которые в свою очередь экономически стимулируют развитие объектов вокруг Серпуховской площади.

Также ранее существовавшие объекты приобрели дополнительную привлекательность: например, ранее пустовавший сквер с южной стороны Серпуховской площади теперь стал центром притяжения выступлений музыкальных коллективов, что создает позитивную атмосферу праздника и притягивает большое количество посетителей.

До реконструкции студенты близлежащих вузов по будням или посещали сетевые рестораны быстрого питания, или следовали к входу в метрополитен. Теперь же и в выходные на прежде безлюдной площади много людей студенческого возраста.

Всё это является крайне удачным примером «взвешенного и комплексного подхода к вопросам развития транспортной инфраструктуры» [2].

Можно попытаться приблизительно оценить экономический эффект от подобной организации автомобильного и пешеходного трафика. По данным официального сайта мэра Москвы mos.ru [3] при реконструкции Серпуховской площади схема движения не менялась, поэтому, хотя движение стало более организованным, приводить конкретные цифры довольно затруднительно, т.к. даже минимальная экономическая выгода с течением времени будет неограниченно расти. Оценивать рост арендных и налоговых платежей из-за наличия сразу нескольких сетевых предприятий быстрого питания, к тому же по состоянию на ноябрь 2022 года находящихся в процессе смены владельцев и системы управления бизнесом [4], в едином контексте с объектами малого бизнеса, очевидно, тоже некорректно. Поэтому попробуем оценить прибавку количества рабочих мест. С учетом того, что часть предприятий открылась на месте аналогичных, то прирост новых предприятий общественного питания за прошедшее с 2017 года время составил порядка 15 – 20, а предприятий, предоставляющих бытовые и мелкорозничные услуги, от 5 до 15. Таким образом, будем считать по нижней границе и получим 20 новых предприятий. Необходимо отметить, что в данном случае новыми предприятиями считаются не вновь зарегистрированные юридические лица, а появившиеся в районе Серпуховской площади новые объекты малого бизнеса, которые могут иметь давно зарегистрированные юридические лица.

По данным аналитического исследования малого и среднего бизнеса, проведенного Сбербанком в 2019 году, в малых юридических лицах занято в среднем 27 человек, а в микроорганизациях работает в среднем по 3 сотрудника [5].

Также учтем, что, судя по размеру и формату помещений, вряд ли в рассматриваемых предприятиях в районе Серпуховской площади работает

больше 10 человек. Тогда количество новых рабочих мест, появившихся благодаря организации комфортной для пешеходов среды на Серпуховской площади, составит от 60 до 200.

Таким образом, даже при минимальной оценке, только благодаря реорганизации движения на Серпуховской площади город приобрел не менее 60 новых рабочих мест и не менее 20 новых объектов малого бизнеса.

Список источников и литературы

1. Общественное питание в Москве. Портал открытых данных Правительства Москвы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://data.mos.ru/opendata/7710881420-obshchestvennoe-pitanie-v-moskve> (дата обращения: 10.03.2024).

2. Шестов А. В., Анастасов М. С., Шалимов М. С. Проблемы и перспективы развития транспортного комплекса // Социальные и гуманитарные науки в XXI веке. Итоги, вызовы, перспективы 2021: Сборник научных трудов II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной Году науки и технологий «Социальные и гуманитарные науки в XXI веке: итоги, вызовы, перспективы», г. Санкт-Петербург, 16 апреля 2021 года. Часть 1 / под редакцией А.И. Климина и других; Ассоциация «НИЦ «Пересвет». – СПб.: Ассоциация «НИЦ «Пересвет»; «Фора-принт», 2021. – С. 87 – 92.

3. Валовая улица и Серпуховская площадь открыты после благоустройства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mos.ru/mayor/themes/1299/4237050/> (дата обращения: 07.03.2024).

4. Российский бизнес KFC купит франчайзи из Ижевска [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/24/10/2022/6356d85e9a794779d35cef25> (дата обращения: 03.03.2024).

5. Занятость в МСП [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
https://www.sberbank.com/common/img/uploaded/analytics/about-issledovaniya/smb_22_july_2019.pdf (дата обращения: 04.03.2024).