

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/2304-022X-2025-15-2-6-18
УДК 338.24(045)
JEL M11

Факторы, влияющие на взаимодействие населения и органов власти в транспортной отрасли Москвы: оценка мнения населения

Ю.Ю. Темникова

РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Российская Федерация;
Мэрия Москвы, Москва, Российская Федерация;
Московский метрополитен, Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

Целью исследования стало обоснование факторов, влияющих на взаимодействие органов власти и населения в сфере городского транспорта в рамках реализации «Стратегии развития транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года». Для ее достижения потребовалось решить такие задачи, как оценка текущего уровня этого взаимодействия, а также выявление приоритетных инструментов для его осуществления. В статье дана характеристика динамики пассажиропотока городского транспорта Москвы и показана его структура (по видам транспорта); предложена классификация факторов по следующим признакам: финансовые; доступность, комфорт и удобство; цифровизация; скорость передвижения; безопасность на транспорте; социальные и экологические факторы; уровень развития инфраструктуры; организационные и нормативно-правовые факторы. В работе использовались как общенаучные — анализ, синтез, сравнение, так и прикладные **методы исследования** — опросы населения, статистическая обработка методом корреляционного анализа. На основании проведенных социологических опросов жителей мегаполиса, темой которых стало развитие транспортного сектора, были выявлены приоритетные задачи и направления его развития. Полученные результаты позволяют обосновать сценарии развития транспортного комплекса городской агломерации с учетом мнения населения. Эти данные можно использовать для совершенствования системы мониторинга развития как городского хозяйства, так и муниципального образования.

Ключевые слова: транспортный сектор; Московский мегаполис; население; органы власти; взаимодействие; факторы; социологические опросы; мнение населения

Для цитирования: Темникова Ю.Ю. Факторы, влияющие на взаимодействие населения и органов власти в транспортной отрасли Москвы: оценка мнения населения. *Управленческие науки = Management sciences*. 2025;15(2):6-18. DOI: 10.26794/2304-022X-2025-15-2-6-18

ORIGINAL PAPER

Factors Influencing the Interaction Between the Public and Government Authorities in Moscow's Transport Sector: Assessment of Public Opinion

Yu.Yu. Temnikova

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation;
Mayor of Moscow, Moscow, Russian Federation;
Moscow Metro, Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

The aim of this study was to justify the factors influencing the interaction between government authorities and the public in the field of urban transport within the framework of the "Strategy for the Development of the Transport System of Moscow and the Moscow Region until 2035." To achieve this, it was necessary to address tasks such as assessing the current level of such interaction and identifying priority tools for its implementation. The article presents an analysis of the dynamics

© Темникова Ю.Ю., 2025

of passenger traffic in Moscow's urban transport and shows its structure (by mode of transport). A classification of factors is proposed based on the following criteria: financial; accessibility, comfort, and convenience; digitalization; travel speed; transport safety; social and environmental factors; level of infrastructure development; and organizational and regulatory factors. The study employed both general scientific methods – analysis, synthesis, comparison – and applied research methods, including public surveys and statistical processing through correlation analysis. Based on sociological surveys of the megacity's residents on the topic of transport sector development, the study identified priority tasks and directions for its improvement. The results allow for the justification of development scenarios for the urban agglomeration's transport system, taking into account public opinion. These data can be used to improve the monitoring system for both urban management and municipal governance.

Keywords: transport sector; Moscow metropolis; population; government authorities; interaction; factors; sociological surveys; public opinion

For citation: Temnikova Yu.Yu. Factors influencing the interaction between the public and government authorities in Moscow's transport sector: Assessment of public opinion. *Upravlencheskie nauki = Management sciences*. 2025;15(2):6-18. DOI: 10.26794/2304-022X-2025-15-2-6-18

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт играет важную роль в развитии любого мегаполиса и оказывает важное влияние на устойчивое развитие человеческого потенциала [1, 2]. Формирование и модернизацию транспортного сектора можно рассматривать как одну из категорий экономического пространства в сфере социальных и хозяйственных процессов [3].

В статье Н. Sivilevičius и V. Žuraulis обсуждаются проблемы моделирования влияния факторов взаимодействия элементов транспортной системы на качество жизни населения с использованием многокритериального метода принятия решений. Авторы анализируют как модель взаимодействия органов власти и населения, позволяющую выделить и изучить его уровни, так и факторы (критерии), которые влияют на улучшение качества жизни [4]. Наиболее значимыми среди них являются степень развития транспортной инфраструктуры и ее качество; сокращение дорожно-транспортных происшествий и снижение загрязнения окружающей среды, вызванного работой транспорта. В то же время было выявлено, что увеличение количества транспортных средств и изменения их технических параметров проблему качества жизни практически не затрагивает.

В работе Е.А. Дейнеги и Л.А. Плотицыной показаны этапы формирования единого социально-экономического пространства в городских агломерациях в рамках реализации стратегии пространственного развития России [5]. Е.Е. Горяченко обосновывает необходимость рассмотрения социальных проблем в рамках мегаполиса [6]. В ряде публикаций анализируются вопросы выбора способов моделирования управления городскими агломерациями с акцентом на развитие транспортной системы [6–10].

В этих условиях важное научное и практическое значение имеет разработка механизма коммуникации, модели взаимодействия населения и органов власти с целью развития транспортной системы мегаполиса с учетом интересов и потребностей заинтересованных сторон (в том числе на муниципальном уровне). Отметим, к примеру, что рост удовлетворенности жителей работой транспорта выделен как в качестве важнейшей задачи, так и индикатора оценки эффективности реализации «Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 г.»¹, которая была одобрена 01.12.2021 г.

В своей предыдущей работе автор настоящей статьи анализировала методические подходы к оценке эффективности коммуникаций Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы с населением при реализации стратегических проектов. При этом в качестве критерия рассматривался уровень информационной прозрачности и доступности для граждан сведений о развитии транспортной системы города [11].

Испанские ученые, исследуя вопросы проведения в городе информационных коммуникационных компаний по развитию транспортного сектора на примере своей страны показали, что переход к модели устойчивой мобильности способствует более широкому использованию легких видов транспорта и, следовательно, увеличению числа уязвимых участников дорожного движения, особенно в городских районах. На долю этой группы пользователей, включающей пешеходов, велоси-

¹ Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/11694>

педистов, пользователей личных транспортных средств и мотоциклистов, в 2023 г. пришлось 46% жертв дорожно-транспортных происшествий от их общего числа. Для уменьшения этого показателя предлагается использовать новые формы информационных компаний микромобильности [12].

В работе [13] рассматриваются некоторые правовые, организационные и социально-экономические аспекты повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления, в том числе в сфере развития городского транспорта. Взаимодействие населения и органов власти в этой сфере является многосторонним процессом, на который оказывают влияние различные факторы. Их выявлению способствует использование моделей, обосновывающих наиболее эффективные формы принятия решений на различных уровнях управления в транспортной отрасли.

Следует отметить, что взаимодействие органов власти и жителей столицы в данной сфере носит двусторонний характер, поскольку политика и стандарты в области управления городским транспортом должны основываться на реальных потребностях и возможностях населения.

В *табл. 1* приведена динамика пассажирооборота городского транспорта Москвы (по видам) за 2020–2024 гг., а в *табл. 2* — его структура.

Сведения *табл. 2* говорят о том, что наибольший удельный вес по перевозкам пассажиров в Московском мегаполисе приходится на метро и МЦК (49,3%), а также на наземный городской пассажирский транспорт (29,8%).

Существуют различные формы взаимодействия органов власти и населения в сфере транспорта — их изучение и анализ необходимы для обоснования факторов, которые влияют на данные процессы. Современные формы взаимодействия включают в себя следующие направления:

1. Информационно-коммуникационные, а именно — предоставление населению информации об истории, работе и развитии транспортной отрасли Москвы. Эти данные публикуются на официальных сайтах, а также размещаются в каналах социальных сетей.

2. Получение от пассажиров обратной связи, по результатам которой определяются наиболее интересные их темы.

3. Опросные методы коммуникации населения и органов власти столицы, необходимые для мониторинга мнения жителей о транспортной отрасли.

4. Развитие информационных платформ для информирования населения и взаимодействия с ним. На современном этапе с этой целью реализуются цифровые решения, например, платформа совместного использования транспорта (каршеринг, кикшеринг), Московский каршеринг (<https://transport.mos.ru/carsharing>).

5. Участие граждан в процедурах принятия решений в транспортной отрасли, в том числе общественных слушаниях по актуальным вопросам ее развития.

6. Участие населения в развитии транспортного сектора и решении его проблем.

7. Реализация партнерских программ органов власти и образования в сфере транспорта.

8. Реализация партнерских программ органов власти и бизнеса в сфере транспорта.

Анализ материалов по теме исследования позволяет сформулировать следующие выводы:

- Реализация эффективных форм взаимодействия населения и органов власти является одним из приоритетов «Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года».

- Разработка системы мониторинга этого взаимодействия необходима для обеспечения достойного качества жизни горожан.

- Для эффективного взаимодействия населения и органов власти требуется изучение различных факторов, а также обоснование значимости каждого из них при разработке моделей взаимодействия.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И НАСЕЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Для обоснования эффективности взаимодействия населения и органов власти в сфере развития городской транспортной системы необходимо выявить влияющие на него факторы, которые можно классифицировать следующим образом: финансовые; доступность, комфорт и удобство; цифровизация; скорость передвижения; безопасность на транспорте; социальные и экологические факторы; уровень развития инфраструктуры; организационные и нормативно-правовые факторы.

Данные вопросы находятся в фокусе научных интересов зарубежных ученых, в том числе австралийского исследователя P. Ziaesaeidi. Его подход к проблеме развития городского транспорта и сохранения зеленых насаждений (которые имеют не

Таблица 1 / Table 1

**Пассажиропоток городского транспорта Москвы по видам транспорта /
Passenger Traffic of Moscow Urban Transport by Mode of Transport**

Показатель / Indicator	Год / Year	2020	2021	2022	2023	2024	2024 к 2020 / 2024 to 2020
Годовой пассажиропоток, всего, млрд поездок,		3,2	3,9	4,1	4,5	4,8	1,5 раз
в том числе:							
Метро, МЦК (Московское центральное кольцо), млрд поездок		1,6	2,0	2,1	2,3	2,4	1,5 раз
МЦД (Московские центральные диаметры), млн поездок		137	171	182	257	419	3,1 раз
Наземный городской пассажирский транспорт, млрд поездок		1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3 раз
Такси, млн поездок		390	555	584	621	632	1,6 раз
Каршеринг, млн поездок		56	64	67	72	75	1,3 раза

Источник/ Source: составлено автором по данным Единого транспортного портала Москвы. URL: <https://transport.mos.ru/> / compiled by the author based on data from the Unified Transport Portal of Moscow. URL: <https://transport.mos.ru/>

Таблица 2 / Table 2

**Структура пассажиропотока городского транспорта Москвы по видам транспорта, январь 2025 г. /
Structure of Passenger Traffic in Moscow Urban Transport by Mode, January 2025**

Показатель / Indicator	Доля пассажиропотока, приходящегося на данный вид транспорта, % / Share of passenger traffic by this type of transport, %
Перевозки пассажиров на метро и МЦК	49,3
Перевозки пассажиров по МЦД	9,3
Наземный городской пассажирский транспорт	29,8
Такси	10,3
Каршеринг	1,3
Итого:	100,0

Источник/ Source: составлено автором по данным Единого транспортного портала Москвы / compiled by the author based on data from the Unified Transport Portal of Moscow.

только экологическое, но и социальное значение) способствует усилению социальной устойчивости и сплоченности граждан путем развития экологически и социально ориентированных транспортно-коммуникационных общественных пространств, которые отвечают потребностям населения [14]. В этой связи в работе российских специалистов С.В. Богачева и Н.И. Малис обоснованы предложения по расширению полномочий органов местного самоуправления в экологической сфере [15]. Сохранение городских зеленых насаждений в рамках

развития транспортной системы городов имеет важное значение с точки зрения снижения загрязнения окружающей среды, сохранения климата, обеспечения экологического благополучия [16].

В публикации S.E. Avram, L. Tudoran и др. [17] представлен анализ влияния городского транспорта на уровень шума и загрязнения твердыми частицами. Показано, что шумовая нагрузка и выбросы вредных веществ (твердых частиц пыли и газообразных продуктов сгорания) в атмосферу зависят от интенсивности автомобильного движения.

К примеру, в районе Клуж-Напока (Румыния) с высоким значением этого показателя уровень шума составил около 77 дБ из-за напряженного движения (214 единиц/10 мин) автомобилей, автобусов и грузовиков. Это следует учитывать при разработке мер по развитию транспортной системы с учетом взаимодействия органов власти и населения.

Рассмотрим более подробно факторы, влияющие на это взаимодействие, разделив их на группы:

Первая группа — *финансовые (экономические) факторы*. В нее входят такие показатели, как стоимость проезда; наличие скидок/льгот для проезда граждан; сопутствующие расходы, например, оплата багажа, парковки и т.д.; стоимость владения личным транспортом (если используется), включая налоги, обслуживание, ремонт, страховку, амортизацию, топливо и т.д. Финансовые факторы влияют на политику ценообразования в сфере транспорта (в частности, «справедливость» с точки зрения населения тарифов на предоставляемые транспортной отраслью услуги).

Вторая группа — *факторы доступности, комфорта и удобства* — включает такие показатели, как функциональность и удобство маршрута (наличие пересадок, близость остановок), его доступность для пассажиров с ограниченными возможностями, наличие инфраструктуры для использования личного транспорта (парковок, заправок, зарядок для электромобилей), комфорт (удобство сидений, наличие интернета, туалета и т.д.). Эти факторы «отвечают» за вопросы, связанные с возможностью передвижения маломобильных групп населения, обеспечения стандартов комфорта общественного транспорта и доступности инфраструктуры для личных транспортных средств.

Предметом взаимодействия органов власти и населения при развитии городского хозяйства является безопасность дорожного движения, включая систему предотвращения столкновений транспортного средства и пешехода [18].

Одним из важных параметров работы городского транспорта с точки зрения пассажира является время, проведенное в пути [19], особенно в рамках оценки эффективности внедренных цифровых систем управления (интеллектуальных транспортных систем). Их использование в настоящее время в ряде стран (в том числе в Китае, России и др.) позволяет точно прогнозировать длительность поездки, что очень важно для управления дорожным движением и улучшения городской транспортной мобильности.

К третьей группе факторов следует отнести *уровень цифровизации*, которая, в частности, выражается в применении мобильных программ для построения маршрута, использовании онлайн-оповещения об изменении работы транспорта, а также интерактивной карты его движения.

Следующая группа объединяет параметры, *имеющие отношение к скорости передвижения*, а именно — общее время в пути, соблюдение расписания, время ожидания транспорта.

Пятая группа связана с *безопасностью на транспорте* — это показатели надежности транспортного средства (его техническое состояние), степень квалификации работников отрасли, уровень преступности.

Экологические факторы — уровень экологичности используемого транспорта; его влияние на экологическую ситуацию, устойчивое развитие — образуют отдельную группу. В нее же (в контексте обеспечения углеродной нейтральности мегаполиса и низкоуглеродного развития экономики города) могут быть включены показатели, связанные с выбросом парниковых газов при работе транспортных средств и использованием электротранспорта [20].

Особая группа факторов характеризует *уровень развития инфраструктуры*. К ней относятся: наличие транспортной (дороги, объезды) и сопутствующей (кафе, остановки, билетные кассы) инфраструктур и уровень их развития; приоритет общественного транспорта над личным.

Следующую группу факторов можно назвать *социальной*. В нее входят рекомендации знакомых (референтных личностей), личный опыт и престижность пользования общественным транспортом.

К *организационным факторам* предложено отнести открытость/доступность информации для принятия решений по выбору транспорта/маршрута передвижения; определение стратегических задач развития отрасли с учетом потребностей населения; обеспечение в ней государственного контроля и надзора.

В свою очередь *нормативно-правовые факторы* влияния представлены *следующими стандартами*: безопасности на транспорте; качества обслуживания, оказания услуг; компетентности работников отрасли; технического регулирования состояния транспорта и транспортной инфраструктуры, — а также нормами экологического регулирования транспортной отрасли города.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Для оценки уровня влияния перечисленных факторов в феврале–марте 2025 г. был проведен социологический опрос населения Москвы. Выборка составила 480 чел. Респонденты отбирались по следующим критериям: проживание в Москве и использование городского и личного транспорта не реже 2–3 раз в месяц. Для получения репрезентативных данных применялся поколенческий подход, то есть были введены возрастные квоты: 14–25 лет — 120 чел., 26–41 год — 120 чел., 42–58 лет — 120 чел., 59–81 год — 120 чел. Это дало возможность учесть особенности всех возрастных групп и сбалансировать выборочную совокупность. Характеристика респондентов из разных поколений, базирующаяся на принципах теории поколений Н. Хоу и У. Штрауса, представлена в табл. 3.

При построении модели взаимодействия населения и органов власти по совершенствованию транспортной системы следует учитывать, что проблемы, связанные с развитием мегаполиса, имеют,

как правило, многоцелевой характер и направлены на удовлетворение потребностей нескольких групп участников функционирования городской среды (органы власти, разные социальные группы населения, промышленные предприятия и организации и др.).

Причиной сложности решения таких задач являются противоречия, возникающие из-за несхожести целей участников городской транспортной инфраструктуры. Кроме того, существует достаточно широкий спектр как внешних, так и внутренних экономических, экологических, социальных, технологических, организационных и политических аспектов, связанных с некоторой долей неопределенностей и рисков.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Как показали результаты проведенного автором настоящей статьи социологического опроса населения Московской агломерации, метро оказалось самым популярным видом транспорта — его вы-

Таблица 3 / Table 3

Характеристика опрошенных респондентов по развитию транспортного комплекса города в рамках теории поколений / Characteristics of Survey Respondents on the Development of the City's Transport System by Generation Theory

Теория поколений / Generational Theory	Год рождения / Year of Birth	Возраст в 2025 г., лет / Age in 2025, years	Краткое описание / Brief Description
Молчаливое поколение	1925–1944	81–100	Проявляют консерватизм и сдержанность, что обусловлено их взрослением в условиях экономических трудностей и военного периода
Бумеры	1944–1967	58–81	Отличаются высокой активностью и оптимизмом; формулировали новые социальные и культурные нормы в поствоенное время
Поколение X	1967–1984	41–58	Известны своей независимостью и критическим отношением к традиционным авторитетам на фоне экономической нестабильности
Поколение Y (миллениалы)	1984–2000	25–41	Ориентированы на технологии и разнообразие; активно поддерживают социальные изменения и экологическую устойчивость
Поколение Z (зуммеры)	2000–2011	14–25	Уникальны своей цифровой грамотностью и активизмом, а также гибким отношением к идентичности
Поколение А (альфа)	2011–...	от 14 и младше	Растут в полностью цифровом окружении, что заметно влияет на их восприятие мира и формирует навыки взаимодействия с технологиями

Источник / Source: составлено автором по материалам РБК. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/education/6156efb59a79477bf9ca5893?from=copy> (дата обращения: 23.03.2025) / compiled by the author based on RBC materials. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/education/6156efb59a79477bf9ca5893?from=copy> (accessed on 23.03.2025).

брало 55% опрошенных. Использование велосипедов и самокатов чаще, чем другие группы населения, предпочитала молодежь в возрасте от 14 до 25 лет.

Для оценки степени значимости для респондентов каждого из перечисленных выше факторов они были проранжированы по степени значимости, где 5 — наиболее, а 1 — наименее значимый фактор (табл. 4).

Данные табл. 4 свидетельствуют о том, что наиболее важны для горожан безопасность и надежность транспортных средств, финансовые расходы (стоимость проезда, сопутствующие расходы), скорость передвижения, уровень развития транспортной инфраструктуры, доступность, комфорт и удобство использования транспорта. Для выявления взаимосвязей и уровней влияния рассматриваемых факторов на принятие управленческих решений в транспорт-

Таблица 4 / Table 4

Факторы влияния и степень их значимости во взаимодействии населения и органов власти для развития транспортной системы Москвы / Influencing Factors and Their Significance in the Interaction Between the Public and Government Authorities for the Development of Moscow's Transport System

№ п/п	Фактор влияния / Influencing factor	Степень значимости факторов влияния на взаимодействие населения и органов власти мегаполиса / Degree of significance of factors influencing the interaction between the public and government authorities in the metropolis
1.	Безопасность и надежность транспортных средств	3,75
2.	Финансовые расходы (стоимость проезда, сопутствующие расходы)	3,61
3.	Скорость передвижения	3,61
4.	Уровень развития транспортной инфраструктуры (дороги, объезды)	3,55
5.	Доступность, комфорт и удобство использования транспорта	3,53
6.	Уровень квалификации работников транспортной отрасли	3,43
7.	Открытость / доступность информации для принятия решений по выбору транспорта / маршрута передвижения	3,38
8.	Экологическая ситуация	3,36
9.	Уровень коммуникации между органами управления транспортной системой и населением	3,25
10.	Нормативно-правовое регулирование транспортной отрасли	3,22
11.	Уровень цифровизации транспортной отрасли	3,22
12.	Уровень развития сопутствующей инфраструктуры	3,21
13.	Личный опыт использования, рекомендации знакомых	3,11

Источник / Source: составлено автором по результатам опроса населения мегаполиса / compiled by the author based on the results of a survey of the population of a metropolis.

Таблица 5 / Table 5

**Порядковые номера факторов влияния на развитие транспортной системы мегаполиса /
Ordinal Numbers of Factors Influencing the Development of the Megacity's Transport System**

Порядковый номер фактора-влияния / Sequence number of the influencing factor	Наименование фактора / Name of the factor
F1	Высокая стоимость владения личным транспортом (налоги, обслуживание, ремонт, страховка, амортизация, топливо и т.д.)
F2	Низкая доступность инфраструктуры при использовании личного транспорта (наличие парковок, заправок, зарядок для электромобилей)
F3	Высокая стоимость использования транспортной инфраструктуры (платные дороги, парковки и т.д.)
F4	Финансовые расходы (стоимость проезда, сопутствующие расходы)
F5	Доступность, комфорт и удобство использования транспорта
F6	Уровень цифровизации транспортной отрасли
F7	Скорость передвижения
F8	Безопасность и надежность транспортных средств
F9	Экологическая ситуация
F10	Личный опыт использования, рекомендации знакомых
F11	Уровень развития транспортной инфраструктуры (дороги, объезды)
F12	Уровень развития сопутствующей инфраструктуры (парковки, кафе)
F13	Открытость/доступность информации для принятия решений по выбору транспорта/ маршрута передвижения
F14	Уровень квалификации работников транспортной отрасли
F15	Нормативно-правовое регулирование транспортной отрасли
F16	Уровень коммуникации между органами управления транспортной системой и населением

Источник/ Source: составлено автором по результатам социологических опросов населения Московского мегаполиса / compiled by the author based on the results of sociological surveys of the population of the Moscow metropolis

ной отрасли был проведен корреляционный анализ, результаты которого представлены в табл. 5.

Также в рамках исследования выполнен корреляционный анализ факторов, влияющих на взаимодействие органов власти и населения в сфере городского транспорта (табл. 6).

В частности, установлена тесная связь между высокой стоимостью владения личным транспортом (F1) и использованием транспортной инфраструктуры (F3), а также низкой доступностью инфраструктуры для электромобилей (F2), что может стать причиной возникновения финансовых трудностей у владельцев личного транспорта при его использовании.

Это отражает основное противоречие и проблемы отрасли: с одной стороны, растущие расходы на владение личным транспортом, с другой — затруднения с переходом на другие более экономичные личные средства передвижения из-за нехватки удобной инфраструктуры. Возможно, стоит принять во внимание факт недостаточного информирования граждан как один из стоп-индикаторов, замедляющих использование более экономичных и экологических видов городского транспорта.

Корреляционная значимость следующих факторов: доступность, комфорт и удобство использования

Таблица 6 / Table 6
 Результаты корреляционного анализа факторов, влияющих на взаимодействие органов власти и населения в сфере городского транспорта /
 Results of Correlation Analysis of Factors Affecting the Interaction Between Government Authorities and the Public in Urban Transport

Уровень корреляции факторов, влияющих на взаимодействие органов власти и населения в сфере городского транспорта / Correlation level of factors influencing the interaction between government authorities and the public in the field of urban transport															
Фактор влияния	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F13	F14	F16
F1	1	0,57	0,657	0,422	0,215	0,141	0,189	0,224	0,145	0,084	0,243	0,293	0,27	0,219	0,198
F2	0,57	1	0,676	0,299	0,242	0,192	0,227	0,24	0,233	0,198	0,304	0,381	0,279	0,206	0,262
F3	0,657	0,676	1	0,392	0,194	0,208	0,226	0,25	0,24	0,167	0,277	0,328	0,236	0,227	0,183
F4	0,422	0,299	0,392	1	0,346	0,235	0,286	0,302	0,133	0,143	0,246	0,216	0,351	0,251	0,287
F5	0,215	0,242	0,194	0,346	1	0,356	0,542	0,528	0,354	0,381	0,539	0,29	0,468	0,446	0,364
F6	0,141	0,192	0,208	0,235	0,356	1	0,364	0,371	0,365	0,363	0,361	0,448	0,387	0,41	0,37
F7	0,189	0,227	0,226	0,286	0,542	0,364	1	0,564	0,269	0,399	0,483	0,328	0,391	0,428	0,361
F8	0,224	0,24	0,25	0,302	0,528	0,371	0,564	1	0,354	0,409	0,571	0,293	0,477	0,466	0,388
F9	0,145	0,233	0,24	0,133	0,354	0,365	0,269	0,354	1	0,345	0,338	0,256	0,332	0,386	0,299
F10	0,084	0,198	0,167	0,143	0,381	0,363	0,399	0,409	0,345	1	0,456	0,392	0,359	0,448	0,367
F11	0,243	0,304	0,277	0,246	0,539	0,361	0,483	0,571	0,338	0,456	1	0,434	0,605	0,523	0,434
F12	0,293	0,381	0,328	0,216	0,29	0,448	0,328	0,293	0,256	0,392	0,434	1	0,457	0,414	0,41
F13	0,27	0,279	0,236	0,351	0,468	0,387	0,391	0,477	0,332	0,359	0,605	0,457	1	0,518	0,391
F14	0,219	0,206	0,227	0,251	0,446	0,41	0,428	0,466	0,386	0,448	0,523	0,414	0,518	1	0,645
F15	0,198	0,286	0,201	0,215	0,423	0,385	0,359	0,413	0,338	0,376	0,497	0,373	0,494	0,645	1
F16	0,198	0,262	0,183	0,287	0,364	0,37	0,361	0,388	0,299	0,367	0,434	0,41	0,391	0,636	1

Источник/ Source: составлено автором по результатам социологических опросов населения Московского мегаполиса / compiled by the author based on the results of sociological surveys of the population of the Moscow metropolis.

транспорта (F5), скорость передвижения (F7) и безопасность и надежность транспортных средств (F8) отражают особые потребительские ориентиры населения в данной сфере и по сути являются минимально значимыми условиями, которые обязательно должны соблюдаться для дальнейшего развития городского транспорта. Стоит отметить, что заметная корреляция этих и перечисленных выше стоимостных факторов выявлена не была.

Следует подчеркнуть, что влияние цены (как экономического фактора) особенно заметно — согласно опросу она является вторым по значимости фактором. При этом корреляции между финансовыми затратами и другими факторами не выявлено.

Это может свидетельствовать об удовлетворенности уровнем цен и политикой ценообразования на услуги транспорта в столице.

Корреляции между нормативно-правовым регулированием транспорта (F14) и уровнем коммуникации между органами управления транспортной системой и населением (F15) обоснованы важностью первого фактора с точки зрения эффективности второго и говорят о понимании необходимости существенной проработки нормативно-правовой базы для выстраивания эффективной коммуникации органов власти и населения Москвы.

Выявленная значимость открытости и доступности информации о транспортном секторе сопряжена с продемонстрированным населением интересом к получению сведений как о его развитии, так и о квалификации сотрудников отрасли. Это подтверждает корреляция таких факторов, как уровень развития транспортной инфраструктуры (F11), открытость/доступность информации (F12) и уровень квалификации работников транспортной отрасли (F13).

Данный подход может быть использован в системе публичной власти. В работе [21] предлагается развитие взаимодействия ее муниципальных органов и населения при решении задач городского хозяйства на основе программно-целевого управления, что предполагает увязку планируемых мероприятий с финансовыми ресурсами, адресность первых и оценку эффективности затрат.

В качестве примеров партнерских программ и проектов органов власти, бизнеса и населения в сфере транспорта Московского мегаполиса можно привести фонды «Транспортные инновации Москвы» (создан совместно с АО «РОСНАНО», инвестирующей в перспективные транспортные проекты, чтобы помочь технологичным продуктам с высоким потенциалом), и «Транспортные

инновации Москвы», который поддерживает стартапы в транспортном комплексе столицы.

ВЫВОДЫ

В ходе работы были определены и структурированы факторы, влияющие на взаимодействия населения и органов власти в сфере транспорта Москвы, что в дальнейшем позволит:

- разрабатывать инструменты для мониторинга реализации «Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 г.»;
- создавать модели взаимодействия органов власти и населения в данной отрасли;
- использовать предложенный подход в задачах, требующих применения моделирования для обоснования и принятия управленческих решений, в том числе на муниципальном уровне для модернизации объектов городской агломерации с учетом мнения граждан [22].

Кроме того, применение представленного в статье подхода позволяет разрабатывать стратегические ориентиры развития транспортного комплекса мегаполиса на перспективу.

В ходе работы были сделаны следующие выводы:

1. Экологический фактор является одним из наиболее актуальных на современном этапе в рамках взаимодействия населения и органов власти. Жители выражают заинтересованность в существовании экологоориентированных видов транспорта (в том числе личного), однако отсутствие достаточной информации является одним из стоп-факторов (препятствием) их развития.

2. Потребители ориентированы на доступность, комфорт и удобство использования транспорта, скорость передвижения, безопасность и надежность транспортных средств. Обеспечение этих условий выступает основой результативного взаимодействия всех заинтересованных групп индивидов в данной сфере.

3. Для установления успешного взаимодействия органов власти и населения в транспортном секторе необходимо развитие нормативно-правовой основы функционирования последнего.

4. Выстраивание эффективных форм такого взаимодействия способствует совершенствованию стандартов качества жизни населения городов.

Полученные результаты исследования могут быть использованы для совершенствования системы мониторинга развития городского хозяйства на уровне муниципального образования [23].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Берман Н.Д. Влияние транспортной инфраструктуры на устойчивое развитие: тенденции и проблемы. *International Journal of Advanced Studies*. 2020;10(2):7-14. DOI: 10.12731/2227-930X-2020-2-7-14
2. Гагарина Г.Ю., Горохова И.В., Гретченко А.И. Устойчивое развитие человеческого потенциала — стратегический приоритет обеспечения национальной безопасности России. *Вестник Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова*. 2024;21(3):77-91. DOI: 10.21686/2413-2829-2024-3-77-91
3. Гагарина Г.Ю., Мудрова С.В. Методология развития категории экономического пространства как предметной области хозяйственных процессов. *Проблемы современной экономики*. 2021;(4):134-136.
4. Sivilevičius H., Žuraulis V. Modeling the impact of interaction factors for transport system elements on quality of life using multi-criteria decision-making and applied statistical methods. *Sustainability*. 2025;17(5):1784. DOI: 10.3390/su17051784
5. Дейнега Е.А., Плотицына Л.А. Этапы формирования единого социально-экономического пространства в городских агломерациях в рамках реализации стратегии пространственного развития России. *Самоуправление*. 2019;2(3):94-99.
6. Гоффе Н.В. Социальные проблемы в экономическом пространстве мегаполиса. *Мировая экономика и международные отношения*. 2016;60(10):62-72. DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-10-62-72
7. Колоскова А.А. Выбор модели управления городскими агломерациями на примере развития Ростовской агломерации. *Вестник экспертного совета*. 2022;(2):29-36.
8. Гарнов А.П., Химочка В.С., Голощапова И.А., Робец Д.С. Методика оценки и расчет уровня развития городских агломераций (на материалах Барнаульской агломерации). *Научные исследования и разработки. Экономика фирмы*. 2020;9(2):51-58. DOI: 10.12737/2306-627X-2020-51-58
9. Павлов Ю.В., Королева Е.Н., Евдокимов Н.Н. Теоретические основы формирования системы управления городской агломерацией. *Экономика региона*. 2019;15(3):834-850. DOI: 10.17059/2019-3-16
10. Лукманов И.Д. Государственная модель управления городскими агломерациями. *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*. 2022;8(3):124-132.
11. Абрамов Р.А., Темникова Ю.Ю. Оценка эффективности коммуникаций департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы с населением в рамках реализации стратегических проектов. *Управленческие науки*. 2024;14(4):53-66. DOI: 10.26794/2304-022X-2024-14-4-53-66
12. Faus M., Alonso F., Esteban C., Velarte J.L. More sustainable but more dangerous cities: The role of communication campaigns in protecting vulnerable road users. *Sustainability*. 2025;17(5):2002. DOI: 10.3390/su17052002
13. Мищенко В.В., Лякишева В.Г., Бочкарева Е.А. О некоторых правовых, организационных и социально-экономических аспектах повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления. *Известия Алтайского государственного университета*. 2016;(3):126-132. DOI: 10.14258/izvasu(2016)3-23
14. Ziaesaeidi P. 'Relax underneath the trees and read a book': Exploring social sustainability in parks through the lens of young people. *Sustainability*. 2025;17(5):2138. DOI: 10.3390/su17052138
15. Богачев С.В., Малис Н.И. Экономические методы управления экологической безопасностью города за рубежом: налоговый аспект. *Управленческие науки*. 2024;14(1):32-43. DOI: 10.26794/2404-022X-2024-14-1-32-43
16. Aram F. Resources of urban green spaces and sustainable development. *Resources*. 2024;13(1):10. DOI: 10.3390/resources13010010
17. Avram S.E., Tudoran L.B., Borodi G., Filip M.R., Petean I. Urban traffic's influence on noise and particulate matter pollution. *Sustainability*. 2025;17(5):2077. DOI: 10.3390/su17052077
18. Han Z., Ruan J., Li Y., et al. Active collision-avoidance control based on emergency decisions and planning for vehicle-pedestrian interaction scenarios. *Sustainability*. 2025;17(5):2016. DOI: 10.3390/su17052016
19. Shi C., Zou W., Wang Y., et al. Enhancing travel time prediction for intelligent transportation systems: A high-resolution origin-destination-based approach with multi-dimensional features. *Sustainability*. 2025;17(5):2111. DOI:10.3390/su17052111
20. Потравный И.М., Яшалова Н.Н., Брылкина А.В. Механизм низкоуглеродного развития экономики: инструменты управления и опыт реализации. М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова; 2022. 120 с.

21. Сергиенко Н.С. Программно-целевое управление в системе публичной власти: особенности и перспективы. *Управленческие науки*. 2025;15(1):48-61. DOI: 10.26794/2304-022X-2025-15-1-48-61
22. Косинский П.Д., Медведев А.В., Меркурьев В.В., Победаш П.Н. Математическое моделирование агломерации муниципальных образований. *Фундаментальные исследования*. 2013;(8-6):1446-1449.
23. Фаттахов Р.В., Пивоварова О.В. Совершенствование системы мониторинга социально-экономического развития муниципального образования. *Управленческие науки*. 2023;13(3):6-20. DOI: 10.26794/2304-022X-2023-13-3-6-20

REFERENCES

1. Berman N.D. Influence of transport infrastructure on sustainable development: Trends and challenges. *International Journal of Advanced Studies*. 2020;10(2):7-14. (In Russ.). DOI: 10.12731/2227-930X-2020-2-7-14
2. Gagarina G. Yu., Gorokhova I.V., Gretchenko A.I. Sustainable development of human potential as strategic priority of providing national security of Russia. *Vestnik Rossiiskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G.V. Plekhanova = Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics*. 2024;21(3):77-91. (In Russ.). DOI: 10.21686/2413-2829-2024-3-77-91
3. Gagarina G. Yu., Mudrova S.V. Methodology of development of the “economic space” category as a subject area of economic processes. *Problemy sovremennoi ekonomiki = Problems of Modern Economics*. 2021;(4):134-136. (In Russ.).
4. Sivilevičius H.; Žuraulis V. Modeling the impact of interaction factors for transport system elements on quality of life using multi-criteria decision-making and applied statistical methods. *Sustainability*. 2025;17(5):1784. DOI: 10.3390/su17051784
5. Deynega E.A., Plotitsyna L.A. Stages of forming a uniform socio-economic space in urban agglomerations in the framework of implementation of the strategy of spatial development of Russia. *Samoupravlenie*. 2019;2(3):94-99. (In Russ.).
6. Goffe N. Social issues in the economic space of large cities. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*. 2016;60(10):62-72. (In Russ.). DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-10-62-72
7. Koloskova A.A. The choice of urban agglomeration management model on the example of Rostov agglomeration development. *Vestnik ekspertnogo soveta*. 2022;(2):29-36. (In Russ.).
8. Garnov A., Himochka V., Goloschapova I., Robec D. Methodology for estimation and calculation of the level of development of urban agglomerations (on materials of Barnaul agglomeration). *Nauchnye issledovaniya i razrabotki. Ekonomika firmy = Scientific Research and Development. Economics of the Firm*. 2020;9(2):51-58. (In Russ.). DOI: 10.12737/2306-627X-2020-51-58
9. Pavlov Yu.V., Koroleva E.N., Evdokimov N.N. Theoretical foundations for organizing the metropolitan governance system. *Ekonomika regiona = Economy of Regions*. 2019;15(3):834-850. (In Russ.). DOI: 10.17059/2019-3-16
10. Lukmanov I.D. Government model of urban agglomerations management. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki = Scientific Notes of V.I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science*. 2022;8(3):124-132. (In Russ.).
11. Abramov R.A., Temnikova Yu. Yu. Evaluation of the effectiveness of communications between the Department of Transport and development of road transport infrastructure of Moscow and the population within the framework of the implementation of strategic projects. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences*. 2024;14(4):53-66. (In Russ.). DOI: 10.26794/2304-022X-2024-14-4-53-66
12. Faus M., Alonso F., Esteban C., Velarte J.L. More sustainable but more dangerous cities: The role of communication campaigns in protecting vulnerable road users. *Sustainability*. 2025;17(5):2002. DOI: 10.3390/su17052002
13. Mishchenko V.V., Lyakisheva V.G., Bochkareva E.A. Certain legal, organizational and socio-economic aspects to increase the efficiency of local government activity. *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta = Izvestiya of Altai State University*. 2016;(3):126-132. (In Russ.). DOI: 10.14258/izvasu(2016)3-23
14. Ziaesaeidi P. ‘Relax underneath the trees and read a book’: Exploring social sustainability in parks through the lens of young people. *Sustainability*. 2025;17(5):2138. DOI: 10.3390/su17052138

15. Bogachov S.V., Malis N.I. Economic methods of managing the environmental safety of cities abroad: Tax aspect. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences*. 2024;14(1):32-43. (In Russ.). DOI:10.26794/2404-022X-2024-14-1-32-43
16. Aram F. Resources of urban green spaces and sustainable development. *Resources*. 2024;13(1):10. DOI: 10.3390/resources13010010
17. Avram S.E., Tudoran L.B., Borodi G., Filip M.R., Petean I. Urban traffic's influence on noise and particulate matter pollution. *Sustainability*. 2025;17(5):2077. DOI: 10.3390/su17052077
18. Han Z., Ruan J., Li Y., et al. Active collision-avoidance control based on emergency decisions and planning for vehicle-pedestrian interaction scenarios. *Sustainability*. 2025;17(5):2016. DOI: 10.3390/su17052016
19. Shi C., Zou W., Wang Y., et al. Enhancing travel time prediction for intelligent transportation systems: A high-resolution origin-destination-based approach with multi-dimensional features. *Sustainability*. 2025;17(5):2111. DOI:10.3390/su17052111
20. Potravnyi I.M., Yashalova N.N., Brylkina A.V. Mechanism of low-carbon economic development: Management tools and implementation experience. Moscow: Plekhanov Russian University of Economics; 2022. 120 p. (In Russ.).
21. Sergienko N.S. Program-targeted management in the public administration system: Features and prospects. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences*. 2025;15(1):48-61. (In Russ.). DOI: 10.26794/2304-022X-2025-15-1-48-61
22. Kosinsky P.D., Medvedev A.V., Merkuriev V.V., Pobedash P.N. Mathematical simulation of sintering municipal entities. *Fundamental'nye issledovaniya = Fundamental Research*. 2013;(8-6):1446-1449. (In Russ.).
23. Fattakhov R.V., Pivovarov O.V. Improvement of the monitoring system of socio-economic development of municipality. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences*. 2023;13(3):6-20 (In Russ.). DOI: 10.26794/2304-022X-2023-13-3-6-20

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / ABOUT THE AUTHOR



Юлия Юрьевна Темникова — аспирант кафедры государственного и социального управления, РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Российская Федерация; советник заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности, заместитель начальника Московского метрополитена, Москва, Российская Федерация

Yulia Yu. Temnikova — Postgraduate student of the Department of Public and Social Administration, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation; Advisor to the Deputy Mayor of Moscow on Transport and Industry, Deputy Head of the Moscow Metro, Moscow, Russian Federation

<https://orcid.org/0009-0001-8583-8624>

temnikova_yuliya@internet.ru

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The author has no conflicts of interest to declare.

Статья поступила в редакцию 14.04.2025; после рецензирования 07.05.2025; принята к публикации 19.05.2024.

Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.

Article was submitted on 14.04.2025; revised on 07.05.2025 and accepted for publication on 19.05.2024.

The author read and approved the final version of the manuscript.