
ТРАНСПОРТНАЯ ПРОБЛЕМА И ЕЕ РЕШЕНИЕ В МЕГАПОЛИСАХ – НА ПРИМЕРЕ МОСКВЫ И НЬЮ-ЙОРКА: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

А.В. Миронова

Кафедра истории России
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10–2, Москва, Россия, 117198

В статье в тесной связи с современными процессами урбанизации исследуется состояние и структура общественного транспорта в двух из крупнейших мегаполисах мира – Москве и Нью-Йорке, анализируются предлагаемые решения транспортных проблем в обоих городах, включая введение прогрессивной шкалы дорожных сборов во время пиковых нагрузок, используемой для сдерживания трафика в Нью-Йорке. Автор приходит к выводу о том, что благодаря усилиям городских властей двух крупнейших столиц мира – Москвы и Нью-Йорка получили развитие многие приоритетные виды современных транспортных систем, которые при этом постоянно обновляются.

Ключевые слова: Москва, Нью-Йорк, городское управление, транспортная проблема, транспортная безопасность, мегаполис, муниципальное хозяйство, инновации.

Введение

Обоснование темы. Известно, что проблема транспорта в крупных городах мира всегда являлась актуальной. Это, как правило, было связано с урбанизацией больших и малых городов, с перспективой превращения их в мегаполисы, в которых рост населения опережал развитие многих сфер услуг и прежде всего транспортных.

Однако в таких крупных мегаполисах мира, как Москва и Нью-Йорк, эта проблема в XX в. решалась в целом позитивно, в отличие от многих европейских столиц, в частности, Парижа, что актуализирует задачу исторического анализа данной проблемы по таким ее аспектам, как формирование, развитие и состояние транспортных систем Москвы и Нью-Йорка в исторической перспективе.

Обзор литературы. Тема, связанная с формированием, развитием и современным состоянием транспортных систем Москвы и Нью-Йорка, исследована крайне недостаточно из-за специфики проблемы. Тем не менее, в ряде работ как российских, так и зарубежных исследователей нашли отражение отдельные аспекты изучаемой проблемы (1).

Однако сравнительный анализ решения транспортной проблемы в Москве и Нью-Йорке получил в них лишь косвенное освещение. Это обстоятельство делает обращение к данной теме весьма актуальным.

Цель и задачи. В статье предполагается провести сопоставительный анализ формирования, развития и современного состояния транспортных систем в таких мегаполисах, как Москва и Нью-Йорк, показать их специфику, особенности и перспективы развития. Особое внимание уделено анализу некоммерческой общественной организации Российской Федерации Probok.net.

Исследование проблемы

Все города по мере их увеличения и превращения в мегаполисы рано или поздно сталкиваются с одной и той же проблемой – транспортной. В большинстве городов увеличение трафика происходит с угрожающей скоростью, решение данной проблемы зависит во многом от развития и возможности самого мегаполиса, то есть построения его транспортной системы, системы дорог, пассажиропотока и потока автотранспорта и т.д. Основными мегаполисами в современном мире являются Нью-Йорк, Токио, Лондон, Бангкок, Москва, Мехико и т.д. В этом ряду Москва и Нью-Йорк наиболее близки по численности населения, количеству личного и общественного автотранспорта. Оба города имеют хорошо отлаженные транспортные системы: автобусов, метрополитена, пригородных поездов и автобусов, а также такси. Но есть и некоторые различия, в частности, это наличие канатной дороги и паромов в Нью-Йорке и маршрутных такси, троллейбусов, трамваев и монорельс – в Москве.

Нью-Йорк обладает унифицированной транспортной системой, которая позволяет местным жителям и гостям города с большим удобством передвигаться по «Большому яблоку», не покупая несколько раз билеты на те или иные виды транспорта. Транспортная система Нью-Йорка – МТА (Metropolitan Transportation Authority) обслуживает общественный транспорт не только в городе Нью-Йорк, но и в нескольких округах штата Нью-Йорк и в паре округов штата Коннектикут. Когда же говорят об общественном транспорте самого Нью-Йорка, то здесь речь больше идет о разветвленной сети метро и городских автобусов с объединенной системой тарифов. Нью-Йоркский метрополитен является самым лучшим круглосуточным способом передвижения по городу, и мало кто из жителей хотел бы променять его на какой-либо другой вид транспорта. Подземка Нью-Йорка является лидером по количеству линий, которых насчитывается 26, и станций – 468, хотя самым большим пассажиропотоком обладает метро Токио, которое перевозит ежегодно почти 3,2 млрд пассажиров, а шанхайский метрополитен занимает первое место по суммарной длине линий – 434 км.

Несмотря на то, что большая часть метро функционирует круглосуточно и без выходных, однако многие маршруты не действуют по выходным и поздно ночью.

Компания МТА, обслуживающая почти весь общественный транспорт Нью-Йорка, обладает хорошо разработанным веб-сайтом, на котором легко можно найти всю необходимую информацию (2). Также в Нью-Йорке существует налаженное автобусное сообщение. Даже в центре города – на Манхэттене, с его плотной сетью метро, автобусы зачастую могут оказаться лучшим способом добраться в нужном направлении, особенно с запада на восток или наоборот.

Еще одна формы общественного транспорта Нью-Йорка – это паромная переправа. Самыми известными являются паромы Стэйтен Айленд Ферри (Staten Island Ferry), совершающие рейсы от крайней точки Манхэттена у Баттери-парка до Стэйтен Айленда. Большинство остальных паромов, которые можно увидеть, эксплуатируются компанией New York Waterway. Они соединяют город с примыкающей к реке Гудзон частью Нью-Джерси и не являются бесплатными. Еще одним отличным от Москвы средством передвижения по Нью-Йорку является канатная дорога, которая начала функционировать с 1976 г., и за это время ею воспользовались более 26 млн. пассажиров. В Нью-Йорке хорошо налажена также система городского такси, которое курсирует практически по всему Манхэттену и доступно через диспетчерские линии в аэропортах.

Нью-Йорк обслуживается тремя пригородными железными дорогами – Лонг Айленда, Метро Норт и Нью-Джерси Транзит, а также подземной железной дорогой PATH. Железная дорога Лонг Айленда (Long Island Rail Road, LIRR) выполняет рейсы с вокзала Пенсильвания в Нью-Йорке до населенных пунктов на острове Лонг Айленд. Железная дорога Метро Норт (Metro North) осуществляет рейсы с Центрального вокзала до населенных пунктов к северу и востоку от мегаполиса. Железная дорога Нью-Джерси Транзит (New Jersey Transit) осуществляет рейсы с вокзала Пенсильвания в Нью-Йорке до населенных пунктов штата Нью-Джерси. PATH (Port Authority Trans-Hudson) – подземная железная дорога, соединяющая различные населенные пункты на берегу реки Гудзон в Нью-Джерси с Нью-Йорком.

Автобусы в близлежащие города предоставляются несколькими компаниями. Компания Greyhound – крупнейшая и старейшая частная автобусная компания в Соединенных Штатах, которая обслуживает восточное побережье.

Недавно компания Peter Pan Bus Company заняла доминирующее положение в сфере автобусных перевозок из Нью-Йорка в Массачусетс, Коннектикут и Род-Айленд. Она частично согласовывает расписание с компанией Greyhound, в то же самое время остро конкурируя с ней на многих маршрутах.

Группа более дешевых автобусных компаний, некоторые из которых известны как автобусы Чайнатауна (Chinatown Bus), выполняют рейсы в Бос-

тон, Вашингтон, Филадельфию и по некоторым другим направлениям, обычно подбирая и высаживая пассажиров в этнических китайских кварталах, хотя есть исключения, например, в Бостоне автобусы совершают остановку на центральном автовокзале. Одновременно существуют несколько сайтов, которые облегчают поиск парковок и гаражей в мегаполисе, в их числе Primo Spot (3), BestParking (4), IconParking (5), ParkFast (6).

Так ситуация обстоит в главном мегаполисе Америки. Рассмотрим состояние транспортной проблемы в столице Российской Федерации.

Исторически сложилось так, что Москва является крупнейшим транспортным узлом страны, и потому город находится в самом центре сети железных дорог и автомагистралей, а внутри города развиты различные виды общественного транспорта. Общественный транспорт Москвы представлен наземным транспортом (автобусами, трамваями, троллейбусами, такси, маршрутными такси), а также метро, монорельсом, поездами, речным транспортом. Основным оператором городского наземного пассажирского транспорта является одна из крупнейших в мире транспортных компаний – ГУП «Мосгортранс», которая обеспечивает выполнение около 40% от общего объема осуществляемых в городе пассажироперевозок и перевозит около 1,85 млрд. пассажиров в год (7).

Основной вид наземного общественного транспорта российской столицы – автобус. Несмотря на то, что первый автобус прошел по улицам Москвы в 1924 г., популярность этот вид общественного транспорта получил в столице лишь в 1950–1960-е гг. Наибольшая плотность автобусных маршрутов – на окраинах Москвы, где еще нет метро, а также на хордовых направлениях, соединяющих различные радиусы метро. В этих случаях автобусы доставляют пассажиров из жилых районов к ближайшей станции метро. В центре столицы автобусных маршрутов почти нет: многие из них были упразднены в начале 1990-х гг. из-за высокой плотности расположения станций метро. К тому же в центре Москвы автобусам создает конкуренцию обширная сеть «маршруток» и более экономичных троллейбусов (8). Троллейбусная сеть Москвы является крупнейшей в мире и одной из старейших из ныне действующих (она была открыта еще в ноябре 1933 г.).

Трамвайное движение в Москве было начато еще раньше, в 1899 г., и на сегодняшний день в столице имеется две абсолютно изолированные трамвайные сети, которые в целом имеют 46 маршрутов, число которых не увеличивается, а лишь сокращается в последние годы. На долю трамваев сегодня приходится около 5% пассажирских перевозок в городе, хотя в некоторых окраинных районах он все еще является основным транспортом, позволяющим добраться до метро.

Наряду с автобусами, одним из популярнейших видов современного наземного общественного транспорта в Москве является маршрутное такси, которое появилось в городе еще в 30-е гг. XX в., и к началу XXI в. оно составило серьезную конкуренцию муниципальному транспорту, охватив практически все важные направления. С 2006 г. все маршрутные такси подчиняются департаменту транспорта и связи столицы и координируют свою работу с «Мосгортрансом».

Если говорить о московском такси, то компаний, предоставляющих эту услугу в Москве, большое количество.

Официальные такси, как правило, представлены новыми автомобилями хороших моделей как отечественного, так и иностранного производства. Стоимость поездки во всех службах примерно одинакова.

Скоростной транспорт Москвы представлен одной из крупнейших в мире системой метрополитена, линией монорельсовой дороги, а также железнодорожным транспортом.

Основным внеуличным видом городского транспорта в столице является Московский метрополитен, который функционирует с 1935 г. и связывает центр города с промышленными районами и жилыми массивами. Московский метрополитен, который имеет радиально-кольцевую структуру, обусловленную исторически сложившейся планировкой города, ежедневно перевозит в среднем 6,6 млн пассажиров (по пассажиропотоку московское метро уступает только токийскому). Метрополитен состоит из 12 линий протяженностью 313,1 км и из 188 станций (9).

Московский монорельс – монорельсовая дорога, построенная в 2008 г. в Северо-Восточном административном округе Москвы, еще один вид транспорта, который находится в ведении управляющей компании ГУП «Московский метрополитен». По одной информации в будущем власти Москвы планируют существенно расширить монорельсовую сеть столицы, однако есть и другое мнение – что существующую линию монорельса демонтируют из-за ее нерентабельности (10).

Железнодорожная сеть Москвы (общая протяженностью которой составляет 394,7 км) представлена десятью основными направлениями с девятью вокзалами. На всех направлениях Московской железной дороги в границах Москвы и Московской области пригородные перевозки осуществляет ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания». Аэроэкспрессы – скоростные электропоезда, соединяющие московские вокзалы с аэропортами.

Москву благодаря системе каналов называют также портом пяти морей. Однако водный транспорт в городе выполняет скорее экскурсионно-рекреационные функции, чем функции пассажирского транспорта. От Северного и Южного речных вокзалов ходят круизные теплоходы дальних линий. В цен-

тре Москвы и в некоторых районах города курсируют прогулочные теплоходы. Речная пассажирская навигация носит сезонный характер, однако с недавнего времени имеется прогулочная линия, которая работает круглый год благодаря использованию теплоходов ледокольного типа.

В Москве имеется развитая транспортная инфраструктура – три транспортных кольца: Садовое, Третье транспортное и Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД). В настоящий момент в Подмоскowie планируется строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги – ЦКАД, которая поможет разгрузить МКАД от транзитного транспортного потока.

В городе зарегистрировано более 4 млн. единиц личного автотранспорта, а уровень автомобилизации превысил показатель 350 автомобилей на 1000 жителей, что приводит с учетом транспорта других регионов к большим затруднениям движения транспорта в городе.

Теперь, когда можно наглядно сравнить транспортные инфраструктуры двух мегаполисов, необходимо рассмотреть и возможные решения транспортных проблем. Естественно, что проблема пробок является одной из самых животрепещущих в обеих городских инфраструктурах. И Москва, и Нью-Йорк являются быстро развивающимися мегаполисами.

Парк автомобилей постоянно растет, а соответственно растет количество и протяженность пробок. Данная проблема решается в двух мегаполисах с разной степенью эффективности.

Еще в 2001 г. операционный отдел федерального управления дорог Департамента транспорта США опубликовал отчет о состоянии дорог и прогноз на ближайшие 20 лет относительно заторов на дорогах (11). Также были предложены пути решения данной проблемы, например, такие как: 1) расширение дорог – увеличение количества и размеров автомобильных дорог и стремление к перевозке грузов большей частью транзитом или железнодорожным транспортом; 2) управление существующим потенциалом более эффективно; 3) поддержка путешествий способами, производящими меньше заторов, такими как управление спросом на поездки и неавтомобильные способы путешествий. Все решения были детально рассмотрены, отчет принят к сведению, но выводов сделано не было.

Тогда за дело взялся негосударственный портал – GovernmentTechnology (12), на котором эксперты и специалисты предлагают решения по самым разным проблемам государственного и муниципального управления. Там же, в частности, в 2007 г. был проведен круглый стол по проблемам дорожных заторов в Нью-Йорке. В качестве решения было предложено ввести Комиссию по уменьшению пробок на дорогах – New York City Traffic Mitigation Congestion Commission, которая в результате своей работы объявила тендер для компаний и групп компаний, которые смогут предоставить услуги, необходимые для разработки, внедрения, эксплуатации и обслуживания

прогрессивной шкалы дорожных сборов во время пиковых нагрузок, так называемого «congestionpricing». Город обещал выделить компании, выигравшей тендер, 354 млн долларов из городских фондов.

Необходимо отметить, что в России, и в частности в Москве, такого понятия, как «congestionpricing», фактически не существует, даже официального перевода этого термина нет. Вот какое определение дает Федеральное управление дорог Департамента транспорта США: «Прогрессивная шкала дорожных сборов во время пиковых нагрузок (в ориг. «congestionpricing», далее просто «дорожные сборы») – которые также иногда называют ценообразование – это способ использования возможностей рынка для уменьшения ущерба, связанного с пробками» (13).

Принцип дорожных сборов заключается в том, чтобы водители сами захотели пересесть на другой вид транспорта во время часа пик или совершить поездку в непиковый период, учитывая то, что большинство водителей на типичной городской автомагистрали не везут пассажиров. Удалив часть (даже размером до 5%) транспортных средств с перегруженных дорог, ценообразование позволяет системе функционировать гораздо более эффективно, позволяя перемещаться большему количеству автомобилей в том же пространстве. Подобные переменные сборы были успешно использованы в других отраслях – например, авиабилеты, тарифы сотовых операторов и тарифы на электроэнергию. Большинство экономистов пришли к единому мнению, что дорожные сборы представляют самый жизнеспособный и устойчивый подход к сокращению пробок на дорогах.

Существует четыре типа ценовых стратегий: создание переменных дорожных полос; переменная пошлина за проезд по всем дорогам, включая разные цены за проезд по дорогам в час пик; блокирование нагрузки на дороги, то есть введение повышенной пошлины или полного запрета на въезд в переполненный район города на автотранспорте; введение пошлины по всему городу, так называемый «налог за милю» на все дороги в районе, который может изменяться в зависимости от уровня заторов.

По технологии прогрессивной шкалы дорожных сборов размер пошлин обычно зависит от времени суток и собирается с использованием электронных технологий. Автомобили оснащаются специальными устройствами, которые называются транспондерами или «тегами» (tags), которые считываются антеннами. Плата за проезд для различного времени суток может быть установлена заранее, или она может устанавливаться «динамически».

Еще одна система, которая на данный момент находится на стадии тестирования, называется Cargi (14). Она была разработана в Стэнфордском университете и испытывается пока что только на территории этого учреждения, но, по мнению многих экспертов, у этой системы большое будущее.

Суть ее заключается в том, что человек зарабатывает баллы, когда ходит пешком или едет на велосипеде по территории университета. Большое количество баллов зарабатывается, если человек ходит пешком в часы пик, дополнительные баллы – если он идет с кем-нибудь еще, использующим эту систему на своем смартфоне.

Следует отметить, что баллы не начисляются, если водитель один едет на автомобиле, но если в машине находится несколько человек, то все они получают баллы в данной программе. В конце месяца пользователи получают на свой счет награды в размере от 2 до 50 долларов.

Данная разработка пользуется особой популярностью как среди студентов, так и среди преподавателей. Финансируется она благодаря гранту Департамента транспорта, но свою лепту вносит и администрация университета. Как утверждают создатели программы, благодаря ей им удалось значительно уменьшить количество заторов в часы пик на подъезде и на самой территории университета.

Если говорить о Москве, то борьба с пробками тут идет не так активно. Единственной организацией, помимо Мэрии Москвы, основательно занимающейся проблемой пробок, является некоммерческая общественная организация Probok.net, созданная в 2008 г. инициативной группой автомобилистов Москвы.

Probok.net – канал обратной связи между обществом и властью. Их цель – помочь властям решить транспортные проблемы Москвы и России, привлекая к их решению активную часть общества, потому что сама власть без участия общества с этим пока не справляется (15). Они собирают на карте и форуме предложения граждан по устранению проблем в конкретных местах. Из этих предложений формируются постоянно пополняемые Программы и инициативы предложений Probok.net. Только за 2011 г. было выполнено более 90 предложений и инициатив (таких, как установка правоповоротных секций, дорожных знаков, переоборудование светофорного объекта и др.). Но решить эти задачи в одиночку не представляется возможным даже для общественной организации, здесь необходимо постоянное сотрудничество и государства, и самого общества.

Проблема была вызвана во многом недостаточной развитостью общественного транспорта (из-за чего при первой возможности люди старались обзавестись личным авто, проявлением чего стала «взрывная автомобилизация» 1990-х гг.), а также ошибочностью социалистической градостроительной концепции (разделение районов на спальные и рабочие, что повлекло маятниковый принцип «работа и досуг – в центре; жилье – на периферии») усугубленной радиально-кольцевой структурой дорог.

Свою роль сыграли также малая плотность дорожной сети на 1 км²; чрезвычайно низкая связность дорожной сети из-за массы искусственных и

естественных препятствий, неоптимальная организация дорожного движения и др. В совокупности эти причины вызывают недозагрузку части улиц и магистралей и перепробеги на остальных. Как следствие, даже невысокий уровень автомобилизации в Москве – 350 авто на 1000 жителей – наглухо запирает дорожную сеть. Решений у проблемы заторов также несколько. В основном они вполне очевидны – развитие общественного транспорта – особенно скоростного – метро и электричек, а также строительство новых магистралей, мостов и тоннелей.

Перечисленные меры, безусловно, необходимы, но имеют один недостаток: все это крайне долго и крайне дорого. Поэтому Экспертный центр Probok.net предлагает, помимо глобального стратегического строительства, проводить большое число локальных мероприятий по оптимизации существующей улично-дорожной сети.

Выводы

Анализ решения транспортных проблем крупнейших мегаполисов мира – Москвы и Нью-Йорка – показал, что власти этих городов, несмотря на объективные транспортные трудности, добились создания эффективной транспортной системы, которая полностью обеспечила потребности в средствах передвижения граждан в пределах границ города. Усилиями властей как Москвы, так и Нью-Йорка получили развитие многие приоритетные виды современных транспортных систем, которые при этом постоянно обновляются и совершенствуются. Общей для мэрий Москвы и Нью-Йорка явилась забота о горожанах, которая проявляется в стремлении к решению задачи бесперебойного функционирования всех видов городского транспорта. Подобные задачи решаются при наличии общей заинтересованности и благодаря постоянному взаимодействию властей Москвы и Нью-Йорка с населением по многим направлениям социально-экономического развития мегаполисов.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) *Тархов С.А.* Городской пассажирский транспорт Москвы. Краткий исторический очерк к 125-летию возникновения. М., 1997; *Егоров М.В., Шибяев Д.Б.* История московского автобуса. М., 2004; *Метрополитен // Энциклопедия «Москва» /* Под ред. С.О. Шмидта. М., 1997 и т.д.
- (2) МТА. Available at: <http://new.mta.info/>.
- (3) Primospot. Available at: <http://www.primospot.com/>.
- (4) Bestparking.com: Search parking Engine. Available at: <http://bestparking.com>.
- (5) NYC Parking Garages. Available at: <http://www.iconparkingsystems.com/>.
- (6) Edison Parkfast. Available at: <http://www.parkfast.com/>.

- (7) ГУП «Мосгортранс». <http://www.mosgortrans.ru/> GUC “Mosgortrans” Available at: <http://www.mosgortrans.ru/>.
- (8) Постановление Правительства Москвы от 29 сентября 2009 года № 1029-ПП «Об Адресной инвестиционной программе города Москвы на 2010 год и основных параметрах инвестиционной программы на 2011–2012 гг.».
- (9) Постановление Правительства Москвы № 337-ПП «О Программе развития Московского метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта и схеме развития городского пассажирского транспорта до 2015 года».
- (10) Генеральный план города Москвы. Книга 3. Карты, схемы территориального планирования города Москвы. М., 2010. С. 369–403.
- (11) Traffic Congestion and Reliability: Linking Solutions to Problems. Available at: http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report_04/executive_summary.htm.
- (12) Government Technology. Available at: <http://www.govtech.com/>.
- (13) WHAT IS CONGESTION PRICING? FHWA Office of Operations. Available at: <http://ops.fhwa.dot.gov/publications/congestionpricing/sec2.htm>.
- (14) Capri. Available at: <https://stanfordcapri.org/>.
- (15) O Probok.net. <http://probok.net/about/> About Probok.net (O Probok.net) Available at: <http://probok.net/about/>.

REFERENCES

- (1) Tarkhov S.A. *Gorodskoy passazhirskiy transport Moskvy. Kratkiy istoricheskiy ocherk k 125-letiyu vozniknoveniya* [Urban passenger transport in Moscow. Brief historical sketch of the 125th anniversary]. Moscow, 1997; Egorov M.V., Shibaev D.B. *Istoriya moskovskogo avtobusa* [History of Moscow bus]. Moscow, 2004; *Entsiklopediya “Moskva”* [Encyclopedia “Moscow”]. Ed. by S. O. Shmidta. Moscow, 1997.
- (2) MTA. Available at: <http://new.mta.info>.
- (3) Primospot. Available at: <http://www.primospot.com>.
- (4) *Bestparking.com: Search parking Engine*. Available at: <http://bestparking.com>.
- (5) *NYC Parking Garages*. Available at: <http://www.iconparkingsystems.com>.
- (6) *Edison Parkfast*. Available at: <http://www.parkfast.com>.
- (7) GUC “Mosgortrans”. Available at: <http://www.mosgortrans.ru>.
- (8) *Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 29 sentyabrya 2009 goda № 1029-PP* [Moscow Government Resolution dated September 29, 2009 № 1029-PP].
- (9) *Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy № 337-PP* [Moscow Government Decree № 337-PP].
- (10) *General'nyy plan goroda Moskvy. Kniga 3. Karty, skhemy territorial'nogo planirovaniya goroda Moskvy* [The general plan of the city of Moscow. Book 3. Maps, spatial planning of the city of Moscow]. Moscow, 2010, pp. 369–403.
- (11) *Traffic Congestion and Reliability: Linking Solutions to Problems*, available at: http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report_04/executive_summary.htm.
- (12) *Government Technology*. Available at: <http://www.govtech.com>.
- (13) *What is congestion pricing? FHWA Office of Operations*. Available at: <http://ops.fhwa.dot.gov/publications/congestionpricing/sec2.htm>.
- (14) *Capri*. Available at: <https://stanfordcapri.org>.
- (15) *About Probok.net*. Available at: <http://probok.net/about>.

**TRANSPORT PROBLEM
AND ITS SOLUTION IN THE METROPOLIS –
AN EXAMPLE OF MOSCOW AND NEW YORK:
COMPARATIVE ANALYSIS**

A.V. Mironova

Department of History of Russia
Peoples' Friendship University of Russia
Miklukho-Maklaya str., 10–2, Moscow, Russia, 117198

In the article the author explores the problems of public transport and traffic congestion in the two largest cities of the world – Moscow and New York, analyzes the proposed solutions in both cities, especially congestion pricing used to restrain traffic in New York, and the activities of Russian non-profit public organization Probok.net.

The analysis of transport solutions of the world's largest metropolises – Moscow and New York showed that the authorities of these cities, despite the objective difficulties of transport, made an efficient transport system that fully provides for the needs of citizens within the city boundaries. Thanks to the efforts of the authorities of both Moscow and New-York, many priority types of modern transport systems have been developed, while they are constantly updated and improved.

Common to the Moscow and New York authorities were care of townspeople, the pursuit of diversity and enrichment of transport systems, timely decisions of smooth functioning of all kinds of public transport. Transportation problems could be successfully resolved by the common interest, as it is clearly seen in the comparative analysis of transport solutions in Moscow and New York.

Key words: Moscow, New York, municipal government, transport problem, transport safety, traffic, metropolis, municipal economy, innovation.