

УДК 330.322

## ***ВЛИЯНИЕ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ГОРОДА***

***Смирнова Д.А.<sup>1</sup>****Студент,**Пермская государственная фармацевтическая академия,**Пермь, Россия*

### **Аннотация**

Данная работа посвящена комплексному исследованию влияния городской инфраструктуры на инвестиционную привлекательность на примере города Перми. Выделяются и описываются ее характерные особенности, а именно: транспортная, социальная и культурная инфраструктура. В статье затрагивается проблема пробок и транспортной доступности. Особое внимание уделено решению проблемы пробок на дороге Прикамья. В статье рассматривается диссонанс электротранспортной системы: в России электротранспорт (троллейбусы) упраздняют, в Европе – возрождают. Приведены примеры альтернативного использования линий электропередач (ЛЭП), предназначенных для электротранспорта. В работе приводится проблема низкой обеспеченности спортивной инфраструктурой: рассматриваются причины, дается сравнение трех регионов по спортивным показателям: Пермский край, Санкт-Петербург, Красноярский край. Также в статье речь идет о стагнации культурной инфраструктуры или строительстве пермского зоопарка длиной почти в столетие. Данное направление дополняется рассмотрением причины отсутствия инвестиций в Пермском крае.

---

<sup>1</sup> *Научный руководитель – Валеев Т.Н., старший преподаватель кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, Пермская государственная фармацевтическая академия, Пермь, Россия*

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

**Ключевые слова:** Пермь, городская инфраструктура, инвестиционная привлекательность, транспортная доступность, дорожная инфраструктура, электротранспорт, троллейбусы, спортивная инфраструктура, пермский зоопарк, стагнация культурной инфраструктуры.

***THE IMPACT OF URBAN INFRASTRUCTURE ON THE INVESTMENT  
ATTRACTIVENESS OF THE CITY***

***Smirnova D.A.***

*Student,*

*Perm state pharmaceutical Academy,*

*Perm, Russia*

**Annotation**

This work is devoted to a comprehensive study of the impact of urban infrastructure on investment attractiveness on the example of the city of Perm. Its characteristic features are highlighted and described, namely: transport, social and cultural infrastructure. The article touches on the problem of traffic jams and transport accessibility. Special attention is paid to solving the problem of traffic jams on the Kama region road. The article considers the dissonance of the electric transport system: in Russia, electric transport (trolleybuses) is being abolished, in Europe, it is being revived. Examples of alternative use of power transmission lines (power lines) intended for electric transport are given. The paper presents the problem of low availability of sports infrastructure: the reasons are considered, a comparison of three regions by sports indicators is given: Perm Krai, St. Petersburg, Krasnoyarsk Krai. The article also deals with the stagnation of the cultural infrastructure or the construction of the Perm zoo, which is almost a century long. This direction is supplemented by the consideration of the reasons for the lack of investment in the Perm Region.

**Keyword:** Perm, urban infrastructure, investment attractiveness, transport accessibility, road infrastructure, electric transport, trolleybuses, sports infrastructure, Perm zoo, stagnation of cultural infrastructure.

Как известно, развитие городской инфраструктуры является прямым шагом на пути к улучшению города, и процветание зависит от вложений в его среду. В нашей статье речь пойдет об экономическом упадке Перми, и о том, как неразвитость дорожной, снижение социальной и стагнирование культурной инфраструктур влияет на инвестиционную привлекательность Прикамья.

Одна из причин инвестиционной непривлекательности города Перми – неразвитая дорожная инфраструктура. Транспортная доступность – один из важнейших параметров комфортной жизни в мегаполисе. Параллельно с транспортной доступностью существует проблема пробок. «Российская газета» пишет, что из многих микрорайонов города Перми достаточно трудно добраться до центра. К примеру, от микрорайонов Вышка-2, Гайва, п. Запруд, Ива-1, Ива-2 доехать можно только по Соликамскому тракту, пропускная способность которого очень низкая и не рассчитана на такой огромный поток транспорта. Из-за этого образуются пробки, в которых водители и пассажиры вынуждены стоять несколько часов. Для решения данной проблемы был предложен проект построения трассы ТР-53. Эта автодорога пройдет через улицу Старцева, проспект Октября и улицу Целинную. Предполагается выход через улицу Старцева на улицу Чкалова, что должно значительно разгрузить центр и сократить путь из одного конца города в другой. [2] Что касается пробок, то еще один пример – это улица героев Хасана в районе Липовой горы. Причина – арка под железнодорожным мостом, сужающая проезжую часть до двух полос, а также неудобная транспортная развязка на перекрестке Чкалова и героев Хасана. [3]

## ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Для решения данной проблемы стоит привлекать новых инвесторов для развития инфраструктуры в плане дорог. Мы можем предложить проект по строительству дополнительных ветвей магистрали и транспортных развязок, благодаря которым сократиться многочасовое стояние в пробках. Такая система есть в некоторых городах РФ. Так, на трассе М-4 «Дон» открыт обход населенных пунктов Лосево и Павловск Воронежской области (до которой в пробках стояли по 6-8 часов). «Автодорога имеет техническую категорию 1Б и четыре полосы движения с разделением встречных потоков и разноуровневыми развязками. Разрешенная скорость движения транспорта – 110 км/ч», – сообщает источник atі.su. [4]

Чтобы добраться от одной части города Перми до другой, можно проложить 2 дополнительные обходные транспортные артерии – одна будет платная, вторая бесплатная и третья дорога будет проходить через центр города. Платная объездная дорога будет более «комфортной» в плане скоростного режима, быстроты в отношении расстояния, разделения дорожных полос, освещения в ночное время. При этом окупаемость будет очень высока, а сборы и отчисления будут направлены на амортизацию и содержание трассы, а также на строительство новых дорог. Нельзя исключать и постройку бесплатной ветви, так как не все водители хотят и могут позволить ехать по платному участку дороги, поэтому власти должны предложить проект бесплатной ветви, то есть, у кого нет возможности ехать по федеральной платной трассе, передвигаются по бесплатному участку. При этом если в построение бесплатной трассы будет вовлечено на 20 % денежных средств больше, то данный проект будет окупаться. Альтернативным вариантом остается проезд через центр города. Из этого следует, что при построении новых транспортных развязок будет увеличена скорость транспортного потока. При этом люди, живущие в самом городе, будут извлекать пользу от такой системы хотя бы в том, что дороги будут более свободными, так как другие

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

водители будут стараться избегать пробок и объезжать по обходным альтернативным путям. Если смотреть на это с позиции экономической выгоды, то проект будет окупаться довольно быстро. При этом необходимо уточнить, что все три артерии выведут к одному месту назначения. Далее приведем пример транспортной развязки (рис. 1).

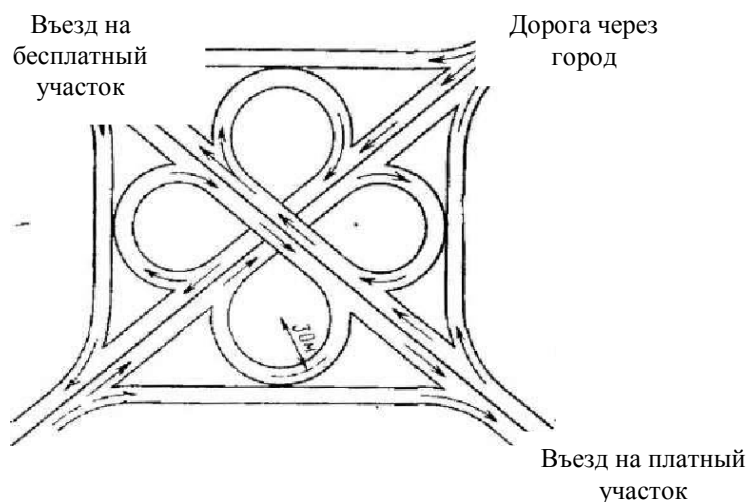


Рис. 1 – Пример схемы транспортной развязки на 3 участка: платный, бесплатный, через центр города (авторская разработка)

Построение дополнительных ветвей магистрали значительно упростит проблему пробок именно в тех местах, где они постоянно образуются.

Еще одним верным решением проблемы пробок будет развитие системы общественного транспорта. Во-первых, пускать по улицам автобусы большой вместимости. Транспорт в Перми, в основном, ориентирован на большее количество пассажиров, однако есть и небольшой общественный транспорт, например автобусы №75 (Микрорайон Соболи – площадь Дружбы), №38 (Микрорайон Запруд-2 – ул. Ушинского), маршрутные такси, которые ходят в отдаленные части города и другие. Иногда на них передвигается очень большой поток людей, и создается неудобство при поездке. Во-вторых, необходимо создать отдельные приоритетные полосы для общественного транспорта в связи с тем, чтобы автобусы и троллейбусы ходили точно по расписанию. Тогда

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

основная дорога будет немного разгружена, и люди, возможно, будут отдавать предпочтение не личному, а общественному транспорту. В-третьих, в местах массового скопления автотранспорта построить подземные переходы или альтернативный переход над дорогой, тогда поток транспорта не будет тормозиться пешеходными переходами и светофорами.

«Будущее за инновационным электрическим транспортом», – именно такая тенденция развивается уже во многих городах Европы, Америки, Азии. Однако в России, в том числе и в Перми, от него отказываются. Именно этот вопрос инфраструктуры является проблемой инвестиционного развития центра Пермского края. По поводу отказа троллейбусных маршрутов г. Перми развернулись огромные дискуссии. Одна из причин их закрытия – нерентабельность. Чиновники пришли к выводу, что содержать и ремонтировать троллейбусы дорого и невыгодно. Объясняется это тем, что для сохранения инфраструктуры необходимо ежегодное обновление не менее 10 троллейбусов, которые в ценовой категории на 5-7 млн. руб. выше, чем стоимость одного автобуса. [1] Большинство общественного транспорта находится на нефтяном или газовом обеспечении в плане топлива, что негативно сказывается на состоянии окружающей среды.

Стоит отметить, что большинство стран Европы уже переходят на электротранспорт, а в России его упраздняют. В Перми троллейбус функционировал с 1960 года, а закрыли троллейбусные маршруты в 2019 году. В последние годы наблюдается ренессанс троллейбусных систем: Россия пользуется электробусами и транспортом на бензине, а Европа спешно вводит троллейбусные маршруты: Германия, Чехия, которая впервые за 60 лет обновляют весь троллейбусный парк, во Франции и Швейцарии пускают ультрасовременные троллейбусы. В 2020 году Беларусь посетила делегация представителей транспортных компаний Великобритании, цель визита которых была изучение трамвайного и троллейбусного движения. Великобритания

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

видит развитие инфраструктуры общественно транспорта в возобновлении троллейбусного движения. [5] Проблема загрязнения экологии выхлопными газами общественного транспорта является одной из острейших проблем и стала беспокоить европейские государства. Считается, что троллейбус является наиболее чистым транспортом по сравнению с электробусами. Экспресс газета Рамблер.ру сообщает, что вся экологичность электробуса «уничтожается» наличием дизельного автономного обогревателя Webasto Thermo с 70-литровым баком дизельного топлива на борту. Он на протяжении почти 7 месяцев отапливает салон и никаких дополнительных фильтров его выхлоп не имеет. То есть, выхлопные газы не выделяются в окружающую среду, они поступают прямо в легкие пассажиров. [5] А вот троллейбус топится электричеством, и поэтому совсем не имеет выхлопа.

Если сравнивать в ценовой категории электробусы и троллейбусы: модернизированный троллейбус СВАРЗ-МАЗ 6275 стоит около 17 млн. руб. У электробуса ценник вдвое выше – 33,5 млн. Недешево обходятся городу и зарядные станции – по 12,7 млн. за штуку. И это далеко не все расходы. Тяговые аккумуляторы электробуса необходимо менять раз в 5 лет. Стоимость каждого примерно 8 млн., что является половиной цены троллейбуса. Только обслуживание жизненного цикла одного электробуса будет обходиться бюджету города на 1 млн. руб. больше, чем троллейбуса. [5] Вот только у властей Перми свое мнение на этот счет. Чиновники считают, что содержать троллейбусы дорого, объясняя это тем, что троллейбусы намного дороже как закупать, так и ремонтировать по сравнению с автобусами.

Вопрос относительно закрытия троллейбусного маршрута остается спорным. Поскольку троллейбусное движение прекращено, были убраны линии электропередач (ЛЭП). ЛЭП несут в себе огромный потенциал, и эту контактную сеть можно использовать для других видов транспорта. К примеру, использовать их как зарядные станции для электромобилей. В России они



## ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

пользуются низкой популярностью из-за целого комплекса причин, включая в этот список неразвитую инфраструктуру. В качестве примера использования ЛЭП можно предложить открытие некоторых «тематических» троллейбусов: для перевозки туристических групп, которые, в основном, осматривают город и его прилегающие окрестности, а также некоторых делегаций: бизнесменов, спортсменов, иностранных партнеров. Это решение было бы неким толчком к развитию инфраструктуры города.

Третья причина, почему Пермь не является привлекательным для инвестиций, это невысокий уровень развития объектов социальной инфраструктуры относительно других крупных городов. Одним из примеров можно привести низкую обеспеченность спортивной инфраструктурой, которая является фактором непопулярности занятия спортом в городе Перми. [6] Более того, происходит отток спортсменов из Прикамья в другие регионы нашей страны из-за отсутствия условий для тренировочного процесса. Выбирают в основном Москву, Московскую область, Ленинградскую область, Санкт-Петербург, Красноярский край, Свердловскую область. Для сравнения с Пермским краем мы выбрали 2 субъекта РФ – Санкт-Петербург и Красноярский край (табл. 1).

Таблица 1 – Сравнение некоторых регионов по спортивным показателям [7]

Показатель	Регион		
	Пермский край	Санкт-Петербург	Красноярский край
Расход бюджета, млрд.	122	741,3	286
Бюджет на спорт, млрд.	2	21,2	7
% от общего бюджета	1,6	2,9	2,4
Количество базовых видов спорта	34	40	35
Количество спортивных федераций	105	132	101
Количество спортивных школ	66	75	135
Спортивная инфраструктура (спортивные объекты)	6000	180	6100
Заработные платы спортсменов и тренеров, тыс. руб.	15-17	75	30



## ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Популярные виды спорта	футбол баскетбол волейбол	плавание легкая атлетика баскетбол	плавание сноуборд футбол
------------------------	---------------------------------	--	--------------------------------

Итак, из таблицы мы видим, что расход на спорт составляет 1,6 % от общего расхода бюджета. В Пермском крае, по сравнению с Красноярским краем, где на спорт расходуется 2,5 % от общего бюджета, количество спортивных федераций больше, что свидетельствует о неравномерном финансировании, которое выделяется на подготовку спортсменов, приобретение инвентаря и проведение мероприятий. По количеству спортивных школ Прикамье отстает почти в 2 раза, что свидетельствует об упадке. По количеству спортивных объектов ситуацию можно рассмотреть двояко. С одной стороны, большое количество спортивных объектов свидетельствует о развитости в спортивной инфраструктуре, однако с другой стороны расход бюджета не очень большой, что может свидетельствовать о несвоевременном ремонте и закупке спортивного оборудования.

Что касается базовых видов спорта, то главное их отличие от не базовых – это повышенное финансирование и внимание, и чем выше выполнение требований федеральных стандартов, тем выше сумма финансирования. Одними из базовых видов спорта являются баскетбол, плавание, волейбол, художественная гимнастика, однако в базовые виды Пермского края они не включены. Стоит отметить, что плавание является массовым и Олимпийским видом спорта, где разыгрывается самое высокое число медалей, однако в базовый в Прикамье так и не включили. «Невозможно и не нужно создавать равные условия для всех с учетом ограниченного ресурса. Безусловно, мы должны определить приоритеты, по которым занимаемся», – подчеркнула министр спорта региона. По словам чиновника, если вид спорта является Олимпийским, то это, очевидно, приоритет. Однако, ни баскетбола, ни плавания там нет. [8]

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Из этого следует, что Пермь не представляет интереса для проведения различных спортивных мероприятий по некоторым базовым видам спорта, что стремительно сокращает инвестиционный поток в развитие инфраструктуры города. Если бы некоторые вышеперечисленные виды спорта входили в реестр базовых видов Прикамья, возможно, инвесторы бы заинтересовались вложениями в строительство спортивных комплексов, площадок, сооружений, а также в проведении спортивных мероприятий в рамках всероссийского и международного уровня.

К стагнированию культурной инфраструктуры стоит отнести строительство пермского зоопарка. Нужно сказать, что новый зоопарк не могут построить еще с советских времен. Вопрос о строительстве поднимался в 1931, 1975, 2002, 2008, 2015 и 2016 годах. «Мы не можем начинать работы по тематизации зоопарка, пока ряд построек находится в ненадлежащем строительном состоянии и они не приняты заказчиком, Управлением капитального строительства и инспекцией Госстройнадзора. Работы будут продолжены после приведения их в соответствие», — заявил министр строительства края. Строительство зоопарка в Перми началось еще в 2017 году. Первую очередь проекта собирались сдать весной 2018-го, но затем сроки сдвинулись на 2020-й, а теперь — и еще на два года. [10]

Осенью 2018 года выяснилось, что в процессе строительства были выявлены многочисленные нарушения технологии производства работ, отступления от проектной документации, нарушения технических регламентов, техники безопасности, а подрядчиками не предоставляется исполнительная документация, не производится освидетельствование скрытых работ, применяются непроектные материалы, при производстве работ происходит сокрытие дефектов последующими работами. При этом конкурс выиграло ООО «Техглавстрой», однако правительство края отказалось заключать контракт с этой компанией, и подряд был передан АО

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

«РЖДстрой». В этот же год произошел крупный коррупционный скандал: было похищено и обналичено 129 млн. руб., размер ущерба составляет 132,9 млн. руб., при этом экс-губернатор Пермского края заявил, что контракт с «РЖДстрой» на строительство расторгнут не будет. [10]

Депутаты краевого заксобрания считают необходимым достроить объект. «На мой взгляд, главная пермская болезнь — начинать новые проекты, не заканчивая старые, или же плодить кучу проектов, не имеющих шансов на реализацию. Для ее преодоления необходимо хотя бы раз закончить все начатые проекты, чтобы затем системно перейти к новым», — заявили парламентарии. При этом считается возможным «заморозить» строительство зоопарка и провести аудит проекта, а потом возобновить его возведение. [11] Рассмотрев эту ситуацию, стоит сказать, что проект необходимо завершить, так как зоопарк очень нужен и жителям Перми, и с точки зрения инвестиционной привлекательности города. При этом стоит найти добросовестных подрядчиков на строительство зоопарка и установить контроль за выполнением плана.

Несмотря на то, что в Пермском крае существует много перспективных проектов, однако крупные инвесторы даже не знают о Пермском крае. «Самарская область выставляет стенд, на котором стоит вице-губернатор и раздает свои визитки. Тюмень, презентуя свои проекты, привозит мэра и вице-мэра. Когда инвесторы общаются на этом уровне, то и в регион они заходят очень быстро, никакие институты содействия инвестициям не нужны», — сообщает городской портал PROPerm. [9] То есть, проблема привлечения инвестиций для развития города в том, что ни чиновники, ни пермские делегации, ни представители бизнеса не посещают те мероприятия и выставки, на которых присутствуют крупные инвесторы или компании. Пермь представляется объектом для инвестиций, однако представители власти не пытаются привлечь ни российских, ни иностранных инвесторов. Возможно,

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

стоит посещать какие-либо крупнейшие мероприятия, где будет возможность представить проекты и привлечь тех людей, которые захотят вкладываться в проекты Прикамья.

В заключение хотелось бы сказать, что город Пермь является городом-миллионником, и чтобы ему оставаться в этом списке, необходимо развивать городскую инфраструктуру. Ведь чем больше город будет обустроен, тем больше инвестиций будет вкладываться в дальнейшее его развитие, и приток граждан будет увеличиваться, как будет увеличиваться процветание города.

### Библиографический список

1. Куроптев Ю. «Убыточные, неманевренные, неэстетичные». Власти Перми убирают троллейбусы из города – ученые и горожане против этого. – 9.02.2021. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://zvzda.ru/articles/bc50903d9abc> (дата обр. 19.06.2021)
2. Суворова И. Центр станет ближе. Завершится проектирование дороги, которая освободит от пробок Соликамский тракт // Российская газета – Неделя – Пермский край. – 08.07.2020. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2020/07/08/reg-pfo/v-permi-poiavitsia-doroga-kotoraia-osvobodit-ot-probok-solikamskij-trakt.html> (дата обр. 19.06.2021)
3. Севостьянова И. 9 мест, где пермские водители чаще всего стоят в пробках. – 22.10.2014. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.perm.kp.ru/daily/26299.4/3176075/> (дата обр. 19.06.2021)
4. Теперь без пробок. На М-4 «Дон» открыт обход Лосево и Павловска. – 6.06.2020. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://news.ati.su/article/2020/07/06/teper-bez-probok-na-m-4-don-otkryt-obhod-losevo-i-pavlovska-182200/> (дата обр. 19.06.2021)
5. Почему в Европе развивают троллейбусный транспорт, а в Москве от него отказываются. – 28.08.2020. – [Электронный ресурс]. – URL:

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

<https://news.rambler.ru/other/44744438-pochemu-v-evrope-razvivayut-trolleybusnyy-transport-a-v-moskve-ot-nego-otkazyvayutsya/> (дата обр. 19.06.2021)

6. Основные проблемы инвестиционного развития города Перми. – [Электронный ресурс]. – URL: <http://invest3.gorodperm.ru/ivestpasport/Investicionnaya%20privlekatelnost%20goroda%20Perm/Osnovnie%20problemi%20invest%20razvitiya%20goroda%20Perm/> (дата обр. 20.06.2021)

7. Зырянова Т. Что такого есть в регионах, куда уезжают пермские спортсмены? Смотрим, как система устроена у них. – 8.06.2021. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://properm.ru/news/sport/195878/> (дата обр. 20.06.2021) (табл. 1)

8. Зырянова Т. Баскетбола и плавания нет в базовых видах спорта Прикамья. Минспорта и федерации винят в этом друг друга. – 14.01.2021. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://properm.ru/news/society/192032/> (дата обр. 20.06.2021)

9. «Пермский край не знают вообще». Почему инвесторы обходят регион стороной? – [Электронный ресурс]. – URL: <https://gkgun.ru/news/pochemu-investory-obkhodyat-region-storonoy/> (дата обр. 21.06.2021)

10. Жилин И. Зверинец не сходит с рельс. Кто нагрел руки на долгострое нового пермского зоопарка. – 19.01.2020. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://novayagazeta.ru/articles/2020/01/19/83527-zverinets-ne-shodit-s-rels> (дата обр. 01.07.2021)

11. Суханов В. Зоологический тупик. / Суханов В., Ахмедова Е. // Коммерсантъ Пермь. – 18.02.2020. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4259322> (дата обр. 03.07.2021)

*Оригинальность 98%*