

МОСКОВСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ журнал 5/2021



DOI 10.24411/2413-046X-2021-10307

Развитие транспортной инфраструктуры Сингапура

Singapore's transport infrastructure development

Сайфудинова Назиля Зарифовна, старший преподаватель,
Казанский государственный энергетический университет, г.
Казань

Петрова Диана Александровна, Казанский государственный
энергетический университет, г. Казань

Поляков Вадим Николаевич, Казанский государственный
энергетический университет, г. Казань

Зиангиров Айдар Фаилевич, Казанский государственный
энергетический университет, г. Казань

Нургалиев Искандер Зульфатович, Казанский государственный
энергетический университет, г. Казань

Sayfutdinova Nailya Zarifovna, Senior Lecturer, Kazan State
Power Engineering University, Kazan

Petrova Diana Alexandrovna, Kazan State Power Engineering
University, Kazan

Polyakov Vadim Nikolaevich, Kazan State Power Engineering University, Kazan

Aidar Failevich Zianguirov, Kazan State Power Engineering University, Kazan

Nurgaliyev Iskander Zulfatovich, Kazan State Power Engineering University, Kazan

Аннотация. В статье анализируется опыт успешного развития транспортной системы Сингапура. В стране исполнительный орган уделяет особое внимание двум основополагающим аспектам: транспорт будущего должен оказывать минимальное воздействие на окружающую среду и быть достаточно удобным для передвижения. На данный момент в Сингапуре создана система общественного транспорта и успешно реализована политика, ограничивающая возможность приобретения и использования личного автомобиля. Причиной этого служит невозможность строительства новых дорог и нехватка территориальных ресурсов.

Summary. The article analyzes the experience of successful development of the transport system of Singapore. In the country, the executive body pays special attention to two fundamental aspects: the transport of the future should have a minimal impact on the environment and be sufficiently convenient for movement. At the moment, Singapore has established a public transport system and successfully implemented a policy that restricts the possibility of purchasing and using a personal car. The reason for this is the inability to build new roads and the lack of territorial resources.

Ключевые слова: система общественного транспорта, ресурсы, ограничение использования личного транспорта, инфраструктура, Сингапур.

Keywords: public transport system, resources, restriction of the use of personal transport, infrastructure, Singapore.

На сегодняшний день эффективно функционирующая инфраструктура – одна из главных факторов развития страны, представляющая собой элемент их жизнеобеспечения и определяющая в конечном результате качество жизни населения.

Важнейшей составляющей инфраструктуры выступает автотранспорт, вследствие этого ключевым направлением увеличения производительности социального изготовления является формирование транспортной инфраструктуры, содействующей развитию страны при помощи предоставления высококачественных транспортных предложений с целью обеспечения связности экономического пространства[1].

Правительство Сингапура уделяет особое внимание двум принципиальным аспектам: транспорт будущего должен оказывать минимальное воздействие на окружающую среду и быть достаточно удобным для передвижения.

Сингапур в решении транспортной проблемы, как и в других вопросах обеспечения нормальной жизнедеятельности, оказался на высоте. Также к «стандартным» для города стальной проезжей части, автобусам, маршрутным и стандартным такси и метрополитенам здесь работают такие экзотические виды автотранспорта, как канатная дорога и велорикши. Вся транспортная система распланирована на высоком уровне, поэтому в этой стране непросто попасть в пробку.

Сингапур на данный момент один из первых мегаполисов в мире, где начали ужесточать контроль на приобретение транспортных средств и четко регулировать их стоимость. Так, успешно реализована политическая деятельность, нацеленная на ограничение применения собственных машин, что связано с недостатком территориальных ресурсов и отсутствием возможности строительства новых дорог[2].

Актуальность исследования организационно-экономических факторов развития транспортной инфраструктуры страны обусловлена практической необходимостью увеличения объемов и

повышения качества конкурентоспособных транспортных услуг.

Для более полной характеристики инфраструктуры транспорта рассмотрим некоторые из них:

По мнению Альметова З.В. транспортная инфраструктура – это такая подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства.

Максимов А.Б. считает, что транспортная инфраструктура – это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека.

Таким образом, можно сделать вывод, что транспортная инфраструктура – совокупность объектов материального мира (инженерных сооружений), обслуживающих работу транспорта. Совокупность инженерных сооружений, обеспечивающих движение транспорта.

В данной работе будет рассмотрено пользование как личным транспортом, так и общественным.

Для динамично развивающейся в экономическом плане страны площадь Сингапура, составляющая 719 квадратных километров, безусловно, небольшая. Вследствие этого дороги, в первую очередь автомобильные, плотной сетью покрывают буквально всю территорию страны. И все же пространства для автомобилей не так много, поэтому руководство государства сделало ставку на общественный транспорт Сингапура, которое использует большая часть населения.

Растущий уровень жизни позволяет гражданам приобретать личные автомобили, и доля населения, пользующегося услугами

общественного транспорта, понижается, однако в стране существует ограниченная квота на приобретение транспортного средства. До того как получить возможность передвигаться на собственной машине по Сингапуру, граждане обязаны поучаствовать в коммерческом состязании за специальное свидетельство. Конкурс проводится один раз в месяц, и каждый победитель получает право водить личный автомобиль в течение 10 лет, по истечении которых свидетельство можно продлить.

Опасаясь того, что неконтролируемый рост числа транспортных средств приведет к пробкам на дорогах, правительство Сингапура ввело ряд мер по регулированию владения и пользования автомобилями.

К ним относятся Свидетельство о праве, система транспортных квот, дорожные налоги и электронные дорожные сборы, штрафы, а также обязательная регистрация машины в Управлении наземного транспорта.

Рассмотрим более детально ряд мер по регулированию владения автомобилем.

1. Сертификат о праве. Данный документ призван сдерживать количество личного транспорта на дорогах государства. Ежегодный рост числа автомобилей не должен превышать 3%. Сертификат о праве является одним из самых неоднозначных документов государственной политики, когда-либо реализованных правительством Сингапура, поскольку считается запретной мерой.

Любой желающий приобрести автомобиль обязан на конкурентной основе в первую очередь получить право на покупку автомобиля, т.е. приобрести Сертификат, который каждый месяц выдаётся определённое количество.

2. Транспортный налог и регистрационные сборы. Все автомашины, импортируемые в Сингапур, подлежат обязательному таможенному обложению в размере 31% от адвалорной стоимости.

Существует также регистрационный взнос – \$ 1000 для частных автомобилей и \$ 5.000 для транспортных средств компаний. Кроме того, при первичной регистрации автомобиля (будь то новый или подержанный) взимается дополнительный регистрационный сбор – 140% рыночной стоимости. Все это делает цены на автомобили здесь искусственно завышенными по сравнению с США или Европой.

3. Электронная плата за пользование дорогами. Электронная плата является ещё одной мерой борьбы с пробками. На некоторых дорогах, особенно в центральной части города, введена система платного проезда, а в час пик с 8.30 до 9:00 утра взимается повышенная плата. Абсолютно все частные автомобили и мотоциклы, эксплуатируемые в Сингапуре, оснащены техническими средствами автоматической электронной оплаты.
4. Дорожный налог. За 3 месяца до истечения срока действия дорожного налога владелец автомобиля получает уведомление. Дорожные налоги взимаются раз в полгода или ежегодно. Оплатить дорожный налог можно лишь при наличии справки о техосмотре. Техосмотру подлежат все автомобили: автомобили в возрасте от 3 до 10 лет проходят техосмотр раз в 2 года, старше 10 лет – ежегодно.
5. Штрафы. В Сингапуре также существует система начисления баллов в подразделениях, где за многочисленные экскурсии, помимо денежного штрафа, можно получать специальные штрафные баллы. Если превысить их количество, можно потерять свои права. За соблюдением правил парковки, помимо инспекторов, также следят 150 видеокамер, рассредоточенных по всему городу[3].

Таким образом, сингапурские власти регулируют движение в городе. Дополнительные расходы на покупку автомобиля, парковку и входные билеты в определенных районах города и, прежде всего, квота на количество водительских прав гарантируют, что Сингапур продолжает систематически расти.

Стоит отметить, что в этой стране существует несколько видов

общественного транспорта. Поэтому для удобства пассажиров, пользующихся разными видами транспорта, в Сингапуре было решено построить транспортные узлы. Эти «пересечения» различных видов транспорта значительно облегчили жизнь горожан и сократили время, которое они проводят в дороге.

Рассмотрим подробнее общественные транспорты Сингапура и их характеристики.

1. Автобусы. Многие страны Юго-Восточной Азии, особенно Сингапур, настолько современны, что граждане стран СНГ в восторге от них. Поэтому в Сингапуре автобусы используют только новейшие разработки, они удобные и чистые, в каждом установлен кондиционер, что, несомненно, является огромным плюсом, учитывая, что у страны довольно влажный климат. В автобусе также есть просторная камера хранения багажа. Билеты на автобус можно приобрести в кассе аэропорта или непосредственно в самом автобусе. Маршруты автобусов в стране проложены таким образом, что они останавливаются рядом практически со всеми крупными отелями. Если турист не знает, как добраться до нужного места, то для этого случая в аэропорту есть специальная стойка с информацией, где он сможет получить ответы на свои вопросы. В других же местах всегда можно получить помощь от жителей страны, которые очень дружелюбны к туристам.
2. Метрополитен. Это самый молодой вид общественного транспорта. Он появился в 80-х годах прошлого века и с тех пор основной в государстве. Схема Сингапурского метро довольно проста – имеются четыре линии, одна из которых ведет от аэропорта. Большинство линий обозначены сторонами света: восток – запад (EW), север – восток (NE), север – юг (NS). Центральная линия обозначена буквами CC. Промежуток движения между поездами составляет 3-8 минут.

Все станции метро чистые, светлые, красиво оформлены в стиле техно. Пути и пассажиры разделены стеклянной стеной, двери в

ней открываются только тогда, когда прибывает поезд. В каждой станции метро установлен лифт. Режим работы метро в Сингапуре с 5.30 до 00.30.

В Сингапуре чтобы купить билет на поездку в метро, достаточно ввести в машину названия станций отправления и прибытия, после чего машина сама рассчитает тариф и непременно выдаст билет и сдачу.

3. Водный транспорт. Прежде всего, здесь много лодок и катеров, которые предназначены для развлечения туристов – о них мы подробнее поговорим в разделе, посвященном туристическому транспорту. Помимо небольших лодок, здесь имеется и настоящий морской транспорт. Порт Сингапура занимает первое место в мире по абсолютному тоннажу принимаемых судов. В этом порту можно увидеть практически все типы существующих грузовых, рыболовных и пассажирских судов. Но по объему товарооборота порт Сингапура занял второе место после Шанхайского чемпионата.
4. Транспорт, предназначенный для туристов. В Сингапуре есть два типа туристических автобусов. Первый – это двухэтажный автобус с открытым верхом без крыши. Они путешествуют по трем различным маршрутам, в которых можно исследовать все основные достопримечательности города.

Второй тип автобусов можно отнести к водному транспорту. Все потому, что это автобус-амфибия, который своей формой напоминает корпус утки. Он нарисован как утка, и поэтому называется DUCKtours. Сначала вас прокатят по набережным Сингапура, а затем на том же автобусе вы проплывете по реке и заливу около часа.

Главные воздушные ворота Сингапура – аэропорт Чанги. Почти четыре тысячи пятьсот еженедельных рейсов связывают этот аэропорт со 116 городами 59 стран мира. Аэропорт имеет четыре терминала и, помимо большого количества пассажиров, принимает,

отправляет и обслуживает порядка двух миллионов тонн грузов. По этому показателю Чанги – самый загруженный аэропорт в мире. Кроме того, есть еще один аэропорт – Селетар. Это первый гражданский аэропорт Сингапура. В настоящее время он обслуживает большинство бюджетных рейсов и структурно входит в финансовую группу аэропорта Чанги.

5. **Авиационный транспорт.** Главными воздушными воротами Сингапура является аэропорт Чанги. Почти четыре с половиной тысячи рейсов в неделю соединяют этот аэропорт со 116 городами, расположенными в 59 странах мира. Аэропорт имеет четыре терминала и, помимо большого количества пассажиров, принимает, отправляет и обслуживает около двух миллионов тонн грузов. По этому показателю Чанги является самым загруженным аэропортом в мире. Кроме этого аэропорта, есть еще один-Селетар. Это первый гражданский аэропорт Сингапура. В настоящее время он обслуживает большинство рейсов недорогих авиакомпаний и структурно является частью финансовой группы аэропорта Чанги.
6. **Сингапурская канатная дорога.** По канатной дороге можно увидеть порт, небоскребы, залив и жилые районы города. Канатная дорога работает с восьми часов утра до десяти часов вечера.
7. **Монорельсовая дорога.** Этот вид транспорта также соединяет острова Сингапур и Сентоза. Во время поездки вы можете насладиться прекрасным видом на залив. Поезда ходят с интервалом в три минуты с семи утра до двенадцати вечера. Само путешествие занимает всего восемь минут [6].

В результате в Сингапуре в настоящее время нет полностью интегрированной системы городского пассажирского транспорта. Для горожан, находящихся в ежедневных командировках, большое значение имеет скорость доставки на рабочие места, поэтому должны быть установлены стандарты перевозки людей на работу. Доля общественного транспорта сокращается, так как скорость

такого движения не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

Заявлена цель городского пассажирского транспорта – обеспечить потребности населения города в транспорте. На практике все перевозчики являются коммерческими, и для них важнее гарантировать загрузку и выручку парка подвижного состава. Однако в результате движение всех типов транспорта синхронизируется и осуществляется оперативная замена одного типа транспорта другим, а также существует общая основа для транспортной операции. Транспорт работает как единый механизм, если он разных типов, возникающий в результате конкуренции за доходы.

В городе-государстве с ограниченной территорией, ограниченной дорожной сетью и парковочными местами был достигнут значительный прогресс в развитии транспортной системы. Чтобы свести к минимуму негативное воздействие транспорта на окружающую среду, Сингапур работает над сокращением выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, одновременно укрепляя стандарты выбросов и максимально используя переработанные отходы для дорожного строительства.

Правительство города стремится удовлетворить все потребности и пожелания населения. Безусловно, приоритет будет отдаваться общественному транспорту, ориентированному на человека, что позволит жителям Сингапура наслаждаться высококачественной городской средой сейчас и в будущем[6].

Таким образом, транспорт имеет большое значение для экономического и культурного сотрудничества Сингапура с другими странами, способствуя развитию системы экономического управления и решению социально-экономических проблем. Обеспечение территории развитой транспортной системой является одним из факторов, привлекающих население и производство, является важным преимуществом размещения производительных сил. Всё это создает предпосылки для дальнейшего развития и совершенствования транспортной системы в целом и общественного

транспорта в частности.

Система пассажирского транспорта – один из факторов экономической эффективности города и его устойчивого развития. Комфортность и экономическая эффективность путешествия определяют выбор горожанами мест работы, проживания и отдыха. Нерациональные транспортные решения снижают экономическую эффективность города и, как следствие, страны.

Список литературы

1. Ли Куан Ю. Сингапурская история. Из «третьего мира» – в первый. – М.: МГИМО (У) МИД России, 2005. – 419 с.
2. Данные сайта Обзора Экономического Обзора Сингапура.
3. Министерство торговли и промышленности Сингапура. Экономический обзор Сингапура – 2016. – стр. 2, 38
4. Департамент статистики Сингапура. Сингапур в цифрах – 2017 – стр. 1
5. Сайт развития экономики Сингапура
6. Свободная энциклопедия «википедия» – экономика Сингапура
7. Заварухин А.В. Внешняя торговля стран юго-восточной Азии как отражение интеграционных процессов в азиатско-тихоокеанском регионе./ А.В. Заварухин. выпуск № 18 / 2012