

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

к.э.н., ведущий научный сотрудник О. Ю. Патракеева
ФГБУН «Федеральный исследовательский центр Южный научный центр
Российской академии наук» (ЮНЦ РАН),
г. Ростов-на-Дону

Транспортная система выступает носителем связей, влияющих на степень распространения или затухания импульсов социально-экономического развития региона [1]. Интенсивность хозяйственной деятельности обусловлена развитием инфраструктуры, являющейся фактором связанности экономического пространства. Уровень развития и техническое состояние дорожной сети оказывают значительное и разнообразное влияние как на социально-экономическое развитие государства в целом, так и отдельных регионов [2].

В Ростовской области интенсивность перевозок является одной из самых высоких среди субъектов ЮФО (0,25 млн т-км на 1 км автодорог) и уступает только Краснодарскому краю (0,28 млн т-км на 1 км автодорог), но при этом доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям составляет по данным за 2021 год 53,7% (+3% относительно уровня 2015 года).

В Ростовской области прирост интенсивности грузопотока за 2015-2021 гг. вырос на 12,9%, темп автомобилизации – на 13,1%, однако интенсивность пассажирооборота снизилась на 8,8% (рисунок).

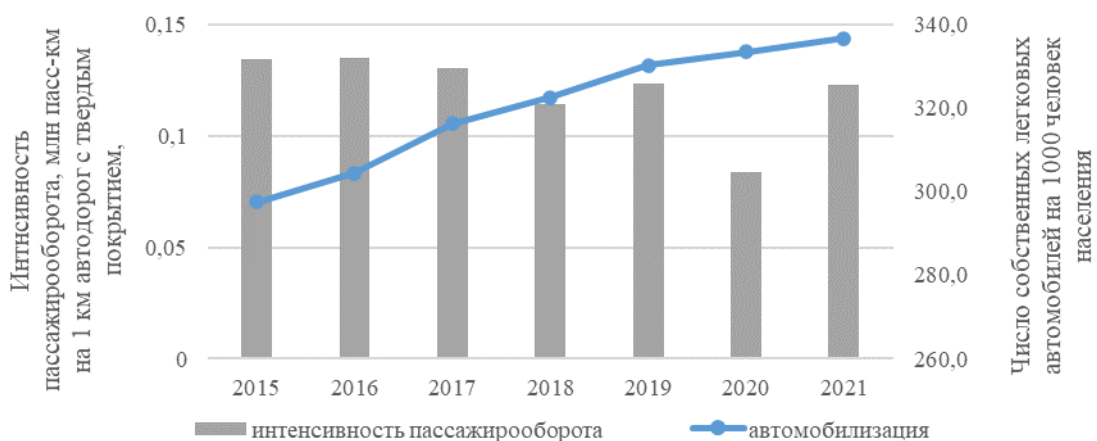


Рисунок – Динамика изменения интенсивности пассажирооборота и обеспеченности населения легковыми автомобилями в Ростовской области, 2015-2021 гг.

В «пандемийном» 2020-м году пассажирооборот сократился на 30% по сравнению с предшествующим годом, то в 2021 г. вернулся к уровню 2019 года. Структура транспортных потоков изменилась в сторону увеличения доли пассажирского автотранспорта общего пользования. Рост численности населения крупных городов неизбежно приведет к увеличению нагрузки на улично-дорожную сеть.

Серьезными инфраструктурными ограничениями развития области выступают недостаточное количество обходов для транзитного транспорта, приводящее к перегрузке дорог, наличие населенных пунктов, жители которых не имеют регулярного сообщения с административным центром. Наиболее высоки значения показателя в Дубовском, Багаевском, и Кагальницком муниципальных районах – 4,5%, 5,9%, 15,8% соответственно.

Ростов-на-Дону является мультимодальным транспортным узлом. На его территории расположен международный аэропорт «Платов», пассажиропоток которого составил 2,91 млн. человек в 2021 году, Ростовский морской мультимодальный порт с грузооборотом 21,86 млн. тонн в 2021 году. Расширяющаяся и развивающаяся Северо-Кавказская железная дорога связывает не только южные регионы, но и территорию страны через Азово-Черноморские порты и Махачкалинский торговый порт со странами Черноморского, Средиземноморского бассейнов и Каспийского моря [3]. В 2021 году на долю Ростовской области пришлось 27,2% (или 25258 тыс. тонн) отправленных и 13,2% (или 21824 тыс. тонн) прибывших грузов железнодорожным транспортом общего пользования в ЮФО.

Значительная нагрузка на транспортную инфраструктуру Ростовской области обусловлена не только интенсивными внутрирегиональными грузо- и пассажиропотоками, но и внешнеторговой деятельностью, транзитными перевозками. Транзитный потенциал области во многом обусловлен прохождением через ее территорию ответвлений международных транспортных коридоров (МТК): «Север-Юг», МТК № 7 Дунайского воднотранспортного коридора, автотранспортного кольца вокруг Черного моря, МТК № 3 Дрезден/Берлин – Киев – Ростов-на-Дону [4].

В то же время крупные логистические портовые кластеры региона в Ростове-на-Дону, Азове, Таганроге интегрированные в систему международных транспортных коридоров, требуют модернизации терминально-складской инфраструктуры.

Транспортные коммуникации «притягивают» производство и население расширяя каналы связи между городами и формируя многоцентричную и пространственную структуру, экономические «оси» и инфраструктурный каркас регионального развития [5].

Помимо Ростовской агломерации как инновационного, образовательного центра и интермодального транспортного узла, предполагается развитие Восточно-Донбасской (Шахты, Каменск-Шахтинский, Новошахтинск, Гуково, Зверево, Донецк, Красный Сулин, Красносулинский и Каменский муниципальные районы) и Волгодонской как индустриальных полюсов роста.

В то же время устойчивому развитию агломераций области могут препятствовать инфраструктурные ограничения, связанные с недостатком транспортных коммуникаций, износом жилищного фонда, низким качеством городской среды, несовершенством правового регулирования [6]. Так, в Шахтах не соответствуют нормативным требованиям 77,4% автодорог местного значения, в Волгодонске – 45,3%, рынок жилья развивается слабо относительно высоких показателей застройки в границах Ростовской агломерации – 1,27 кв. м на одного жителя против 0,22 и 0,35 кв. м на жителя в Шахтах и Волгодонске соответственно.

Приобретение статуса агломераций позволит увеличить финансирование проектов, направленных транспортной и социальной инфраструктуры, в частности, на ремонт дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В частности, для Волгодонска, реализация данных проектов откроет перспективы формирования рынка местного рекреационного, делового туризма.

В числе транспортных проектов региона, целью реализации которых является укрепления связности территорий мегаполиса, отметим проект «Донской экспресс», внедрение интеллектуальной транспортной системы Ростовской агломерации, направленной на снижение перегруженности дорог и обеспечение безопасности движения.

Между городскими агломерациями вдоль транспортных коридоров формируется ось экономического развития области. Укрепление сотрудничества между центрами экономической активности повысит их общую конкурентоспособность и способствовать скоординированному развитию прилегающих территорий.

Публикация подготовлена в рамках реализации ГЗ ЮНЦ РАН, № государственной регистрации проекта 122020100349-6.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Мыслякова, Ю. Г., Котлярова, С. Н., Матушкина, Н. А. Генетический подход к оценке инфраструктурной связанности индустриального региона. – Текст : непосредственный // Экономика региона. – 2021. – Т. 17, № 3. – С. 784-798. – <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-3-5>.

2. Ermoshin, N., Romanchikov, S., Denisov, A. Adaptive approach to economic security management of transport and logistics systems //

Transportation Research Procedia. X International Scientific Siberian Transport Forum. – 2022. – № 63. – P. 195–202. – 10.1016/j.trpro.2022.06.005.

3. Северо-Кавказская железная дорога : сайт. – URL: <https://skzd.rzd.ru/ru/5754> (дата обращения 09.11.2022). – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

4. Официальный портал Правительства Ростовской области : сайт. – URL: <https://www.donland.ru/documents/5152/> (дата обращения 11.11.2022). – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

5. Hughes, R., MacKenzie, D. Transportation network company wait times in greater Seattle, and relationship to socioeconomic indicators. Journal of Transport Geography. – 2016. – № 56. – P. 36–44. – <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.08.014>.

6. Миргородская, Е.О. Оценка территориально-экономической связанности городов в агломерации (на примере Большого Ростова) . – Текст : непосредственный // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. – 2017. – Т. 19, № 4 (41). – С. 6-20. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu3.2017.4.1>.