

ОПОРНЫЙ КАРКАС ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТЕПНОЙ ЗОНЫ РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

*А.А. Соколов, О.С. Руднева

Институт степи УрО РАН, Россия, Оренбург

e-mail: *sokolovaa@rambler.ru

В статье рассматриваются особенности развития транспортной инфраструктуры в степной зоне России. Описаны различные виды транспорта и дана оценка каждому из них. Отдельно проводится сравнительный анализ транспортной инфраструктуры регионов. Отмечается, что регионы степной зоны России в целом лучше обеспечены объектами транспортной инфраструктуры в сравнении со средними показателями по стране. В заключение делается вывод, что приоритетным направлением дальнейшего развития инфраструктуры степной зоны являются международные транспортные коридоры – «Север – Юг», «Запад – Восток» и проектируемый «Западная Европа – Западный Китай».

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, междугородные транспортные коридоры, степная зона, регионы.

Введение

Степная зона России, благодаря своему экономико-географическому положению, обладает значительным транзитным потенциалом. С одной стороны, она протянулась с запада на восток и связывает между собой европейскую и азиатскую часть страны, с другой стороны степная зона России соединяет север и юг России. Вдоль этих направлений проходят важнейшие транспортные коридоры, которые соединяют не только регионы страны между собой, но обеспечивая связь с внешним миром. При этом большая часть данной территории является приграничной [1].

В настоящее время на территории степной зоны России представлены почти все типы современного транспортного сообщения: железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный, трубопроводный и др. С хозяйственной точки зрения сотрудничество регионов степной зоны России в сфере транспорта – одно из наиболее перспективных направлений развития экономики. В целом слаженное функционирование транспортной инфраструктуры оказывает существенное влияние на обеспечение устойчивости и безопасности территории, поскольку напрямую влияет на интенсивность развития как непромышленного, так и промышленного сектора экономики.

Материалы и методы

В целом исследование проводилось на нескольких территориальных уровнях:

- 1) микроуровень – уровень внутри регионального анализа особенностей развития инфраструктуры;
- 2) мезоуровень – уровень взаимодействия региона с соседними территориальными единицами;
- 3) макроуровень – уровень трансграничных взаимодействий территорий для реализации общих инфраструктурных проектов.

При этом информационно-эмпирическая база исследования достаточно многообразна и формируется из нескольких типов источников: опубликованные данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, официальные нормативно-правовые акты Российской Федерации, аналитические записки международных агентств и пр.

Результаты и обсуждение

Ведущее значение для развития транспортного потенциала степной зоны России имеет система железных дорог, на нее приходится около 80 % грузовых перевозок и около 30 % пассажирских. В целом степная зона имеет более высокую плотность железных дорог – 154 км/10 тыс. км², чем в среднем по России (51 км/10 тыс. км²). Однако обеспеченность железнодорожными дорогами в региональном разрезе имеет значительные территориальные различия. Наибольшую плотность железных дорог имеет Краснодарский край (297 км/10 тыс. км²), Белгородская (258 км/10 тыс. км²) и Самарская (256 км/10 тыс. км²) области, наименее обеспечены сетью железных дорог Республика Калмыкия (22 км/10 тыс. км²), Омская (52 км/10 тыс. км²) и Тюменская (55 км/10 тыс. км²) области (рис. 1).

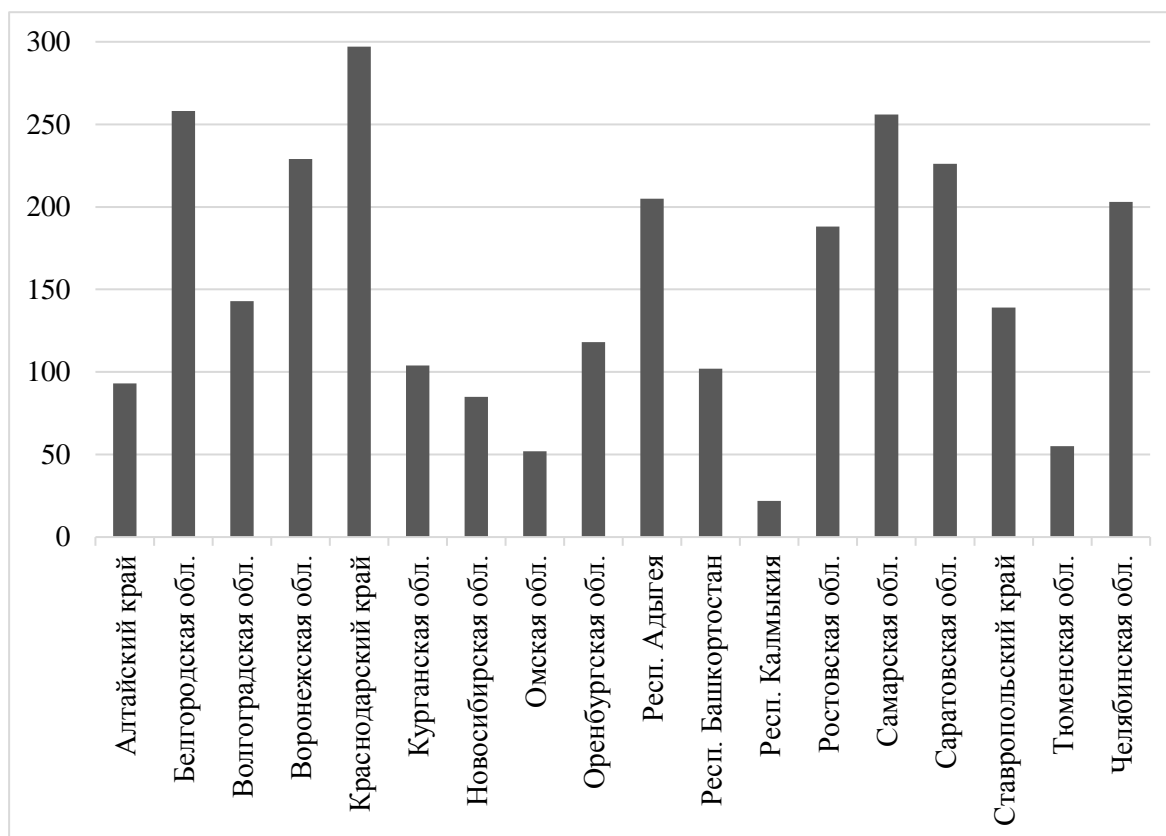


Рисунок 1 – Плотность железных дорог по регионам степной зоны России (км/10 тыс. км²)

Важнейшим направлением модернизации существующих и создания новых направлений железнодорожного сообщения на территории степной зоны России должно стать развитие международных транспортных коридоров. В настоящее время по территории степной зоны проходят два международных транспортных коридора: «Север – Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии – европейская часть России – Каспийское море – Иран – Индия, Пакистан и др.) и «Запад – Восток» (страны Центральной Европы – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток, а также система его ответвлений по территории России, Казахстана, Монголии, Китая и Кореи) [2, 3] (рис. 2).

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в степной зоне России составляет 266 км/ тыс. км², что значительно выше среднего значения по России (64 км/тыс. км²). При этом территория степной зоны существенно различается по уровню развития автомобильных дорог. Самая высокая плотность автомобильных дорог с твердым покрытием наблюдается в Белгородской области (738 км/тыс. км²), Республике Адыгея (576 км/тыс. км²) и Краснодарском

крае (486 км/тыс. км²), в тоже время наименее обеспеченными регионами являются Республика Калмыкия (51 км/тыс. км²) и Тюменская область (90 км/тыс. км²) (рис. 2).

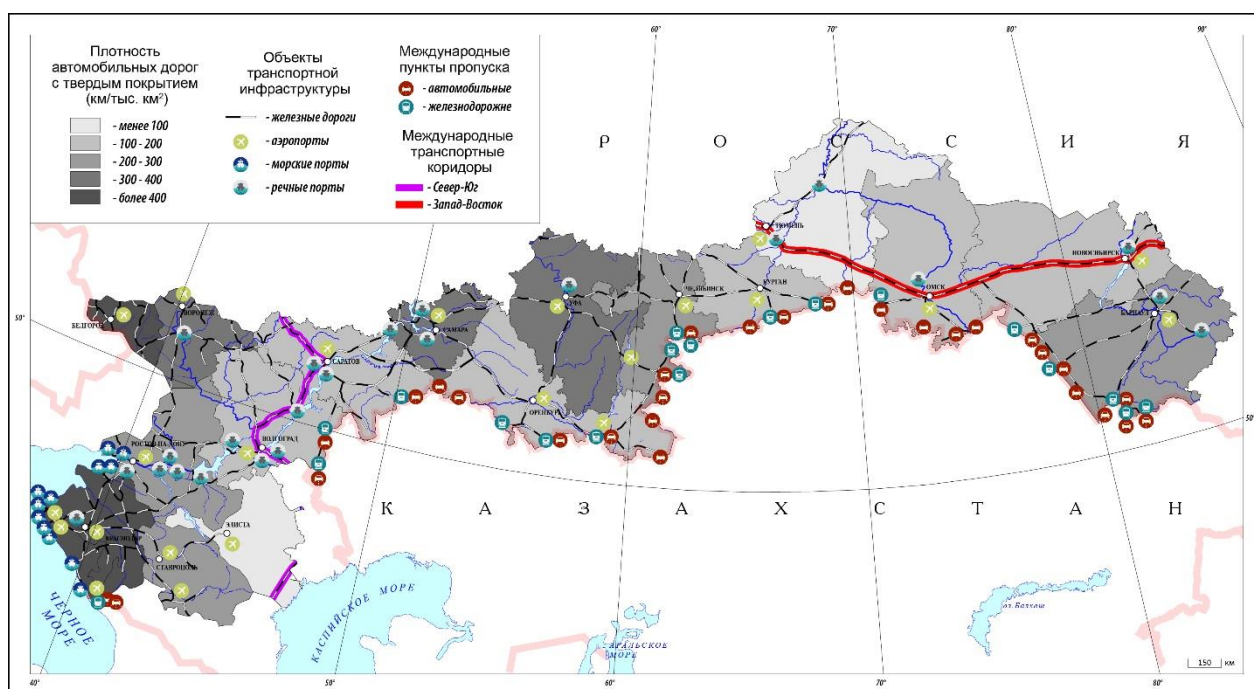


Рисунок 2 – Транспортная инфраструктура регионов степной зоны России

Также элементы транспортной инфраструктуры степной зоны являются звеньям перспективного проекта трансконтинентального автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай, запланированная общая протяженность маршрута составляет 8,5 тыс. км. Из них около четверти пути будет проходить по территории степной зоны [2, 3].

Присутствие судоходных участков рек и незамерзающих морей повышает эффективность использования транспортной инфраструктуры. В целом степная зона России располагается в пределах четырех судоходных бассейнов рек: Обь с Иртышем, Волга, Дон, Кубань, где размещается 23 речных порта. Наличие морской инфраструктуры способствует более эффективной интеграции инфраструктуры степной зоны в международную транспортную систему. Портовая инфраструктура размещена в акватории Черного и Азовского морей, всего здесь располагается 12 морских портов (рис. 2).

Авиационный транспорт имеет большое значение для осуществления пассажирских и в меньших масштабах грузовых перевозок на дальние расстояния. В настоящее время в регионах степной зоны России действует 26 международных аэропортов, которые обслужили в 2019 г. 42 млн чел. Крупнейшими аэропортами в регионах степной зоны являются: Сочи (6,7 млн чел.), Новосибирск (6,6 млн чел.), Краснодар (4,6 млн чел.) (рис. 2).

Трубопроводный транспорт имеет существенное значение для развития экономики регионов степной зоны России. По территории степной зоны проходят множество трубопроводов, среди которых можно выделить: нефтепровод «Дружба» (66 млн тонн/год), нефтепровод «Каспийский трубопроводный консорциум» (31 млн тонн/год), нефтепровод «Узень – Атырау – Самара» (16 млн тонн/год), нефтепровод «Туймазы – Омск – Новосибирск» (12 млн тонн/год), газопровод «Союз» (26 млрд м³/год), аммиакопровод «Тольятти – Одесса» (2,5 млн тонн/год).

Так как на значительной части протяжения степная зона России является приграничной, особое значение приобретает уровень развития трансграничной транспортной инфраструктуры. В настоящее время объекты, обеспечивающие трансграничное движение товаров, услуг и населения, включают в себя 49 пунктов пропуска, из которых 19 железнодорожные и 30 автомобильные. При этом количество пунктов пропуска для

приграничных регионов степной степени существенно различается. Наиболее обеспечены пунктами пропуска Оренбургская область и Алтайский край, а наименее контактны участки границы в Самарской и Тюменской областях. Также необходимо отметить, что среднее расстояние между пунктами пропуска на российско-казахстанской границе составляет 150 км. Такая низкая густота сети пограничных пропусков существенно ограничивает использование имеющегося транспортного потенциала [4] (рис. 2).

Выводы

На современном этапе транспортная инфраструктура степной зоны России обеспечивает шесть ключевых задач:

1. Осуществление внутрирегиональных транспортных связей.
2. Содействие межрегиональным связям, как между отдельными регионами, так и в целом по степной зоне.
3. Обеспечение стыка наземных видов транспорта с речными и морскими.
4. Обслуживание внешнеэкономических связей через выходы к зарубежным странам и их рынкам.
5. Реализация транзитных перевозок из других регионов страны и обратно.
6. Обеспечение транзитных функций из стран Азии в страны Европы и обратно [5].

При этом транспортная инфраструктура в регионах степной зоны России имеет различный уровень развития. Наибольшим потенциалом обладает инфраструктура в Краснодарском крае, Ростовской и Волгоградской областях, наименее развит транспорт в Республике Адыгея и Ставропольском крае. Однако следует отметить, что некоторые регионы хотя и не обладают всем спектром транспортной инфраструктуры, однако имеют хорошее развитие некоторых ее составляющих. Например, Белгородская область располагает лучшей в степной зоне сетью автодорог и второй по плотности сетью железных дорог; Самарская, Воронежская области и Республика Башкортостан также обладают развитой автомобильной, железнодорожной и портовой инфраструктурой (табл. 1).

Таблица 1 – Наличие различных видов транспортной инфраструктуры по регионам степной зоны России

Приграничный регион	железнодорожная	автомобильная	речная	морская	авиационная	трубопроводная	международные пункты пропуска	международные транспортные коридоры
Алтайский край	+	+	+	-	+	+	+	-
Белгородская обл.	+	+	-	-	+	+	+	-
Волгоградская обл.	+	+	+	-	+	+	+	+
Воронежская обл.	+	+	+	-	+	+	-	-
Краснодарский край	+	+	+	+	+	+	+	-
Курганская обл.	+	+	-	-	+	+	+	-
Новосибирская обл.	+	+	+	-	+	+	+	+
Омская обл.	+	+	+	-	+	+	+	+
Оренбургская обл.	+	+	-	-	+	+	+	-
Респ. Адыгея	+	+	-	-	-	+	-	-
Респ. Башкортостан	+	+	+	-	+	+	-	-
Респ. Калмыкия	+	+	-	-	+	+	-	+
Ростовская обл.	+	+	+	+	+	+	+	-
Самарская обл.	+	+	+	-	+	+	+	-
Саратовская обл.	+	+	+	-	+	+	+	+
Ставропольский край	+	+	-	-	+	+	-	-
Тюменская обл.	+	+	+	-	+	+	+	+
Челябинская обл.	+	+	-	-	+	+	+	-

В целом в степной зоне России отмечается лучшая обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры в сравнение со средними показателями по стране, это выражается в более высокой плотности автомобильных (в четыре раза) и железных (в три раза) дорог. На сегодняшний день приоритетным направлением развития опорного транспортного каркаса в степной зоне России является развитие международных транспортных коридоров – «Север – Юг», «Запад – Восток» и планируемого «Западная Европа – Западный Китай». Многофункциональный подход эксплуатации данных транспортных коридоров позволит развить оптимальную опорную транспортную сеть, обеспечивающую ускорение движения товаров и людей, снижение транспортных издержек, что, в свою очередь, позволит обеспечить стабильный экономический рост и устойчивое развитие в регионах степной зоны России [6].

Благодарности

Работа подготовлена в рамках темы государственного задания АААА-А21-121011190016-1.

Список литературы

1. Соколов А.А. Сравнительно-экономический анализ стран Таможенного союза ЕврАзЭС // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. 2014. № 1(45). С. 227-230.
2. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4. С. 152-170.
3. Мехдиев Э.Т. Евразийские транспортные коридоры и ЕАЭС // Международная аналитика. 2018. № 2(24). С. 47-56. DOI: 10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56.
4. Голунов С.В. Приграничное сотрудничество России и Казахстана: проблемы и пути развития // Мировая экономика и международные отношения. 2009. № 6. С. 84-91.
5. Бакланов П.Я., Романов М.Т., Каракин В.П., Егидарев Е.Г., Ланкин А.С., Ушаков Е.А. Сопряжения транспортных сетей Тихоокеанской России и сопредельных стран // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2020. № 84. С. 167-178. DOI: 10.31857/S258755662002003X.
6. Альметова З.В. Транспортная инфраструктура: учебное пособие / под ред. О.Н. Ларина. Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2013. 44 с.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Поступила в редакцию 06.03.2024

Принята к публикации 19.09.2024

THE SUPPORTING FRAMEWORK OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE STEPPE ZONE OF RUSSIA: PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

***A. Sokolov, O. Rudneva**

Institute of Steppe of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Russia, Orenburg

e-mail: *sokolovaa@rambler.ru

The article discusses the peculiarities of the development of transport infrastructure in the steppe zone of Russia. Various types of transport are described and an assessment is given to each of them. A comparative analysis of the transport infrastructure of the regions is carried out separately. It is noted that the regions of the steppe zone of Russia in whole are better provided with transport

infrastructure facilities in comparison with the national average. In conclusion, it is summarized that the priority direction for further development of the infrastructure of the steppe zone are the international transport corridors – "North – South", "West – East" and the projected "Western Europe – Western China".

Key words: transport infrastructure, international transport corridors, steppe zone, regions.

References

1. Sokolov A.A. Sravnitel'no-ekonomicheskii analiz stran Tamozhennogo soyuza EvrAzES. Izvestiya Orenburgskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. 2014. N 1(45). S. 227-230.
2. Larin O.N. Perspektivy integratsii transportnykh sistem Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza. Problemy natsional'noi strategii. 2017. N 4. S. 152-170.
3. Mekhdiiev E.T. Evroaziatskie transportnye koridory i EAES. Mezhdunarodnaya analitika. 2018. N 2(24). S. 47-56. DOI: 10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56.
4. Golunov S.V. Prigranichnoe sotrudnichestvo Rossii i Kazakhstana: problemy i puti razvitiya. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2009. N 6. S. 84-91.
5. Baklanov P.Ya., Romanov M.T., Karakin V.P., Egidarev E.G., Lankin A.S., Ushakov E.A. Sopryazheniya transportnykh setei Tikhookeanskoi Rossii i sopredel'nykh stran. Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya. 2020. N 84. S. 167-178. DOI: 10.31857/S258755662002003X.
6. Al'metova Z.V. Transportnaya infrastruktura: uchebnoe posobie. pod red. O.N. Larina. Chelyabinsk: Izdatel'skii tsentr YuUrGU, 2013. 44 s.

Сведения об авторах:

Соколов Александр Андреевич

К.г.н., старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии, Институт степи УрО РАН

ORCID: 0000-0002-0093-3420

Sokolov Alexander

Candidate of Geographical Sciences, Senior Researcher of the Department of Socio-Economic Geography, Institute of Steppe of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences

Руднева Оксана Сергеевна

К.г.н., старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии, Институт степи УрО РАН

ORCID: 0000-0001-8425-3301

Rudneva Oksana

Candidate of Geographical Sciences, Senior Researcher of the Department of Socio-Economic Geography, Institute of Steppe of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences

Для цитирования: Соколов А.А., Руднева О.С. Опорный каркас транспортной инфраструктуры степной зоны России: проблемы и перспективы развития // Вопросы степеведения. 2024. № 3. С. 33-38. DOI: 10.24412/2712-8628-2024-3-33-38