Бжассо А.М., Масленский В.В., Терюкова Л.И.
Влияние городских транспортных систем на устойчивое развитие городов

*ФГБОУ ВО «Донской государственный
технический университет»
(Россия, Ростов-на-Дону)*

doi: 10.18411/lj-05-2019-69

idsp: ljournal-05-2019-69

Аннотация

В статье рассмотрены основные критерии социально-экономического роста городов и прилегающих к ним территорий и их зависимость от степени развития транспортной инфраструктуры в этом регионе. Выявлены сферы положительного и отрицательного влияния данного процесса. Помимо этого, проанализирована транспортная стратегия России до 2020 года, указан ее недостаток.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, социально-экономический рост, транспортная стратегия

Abstract

The article deals with the main criteria of socio-economic growth of cities and adjacent territories and their dependence on the degree of development of transport infrastructure in the region. The spheres of positive and negative influence of this process are revealed. In addition, the transport strategy of Russia until 2020 is analyzed, its drawback is indicated.

Keywords: transport infrastructure, socio-economic growth, transport strategy

Одной из основных целей обеспечения постоянного социально-экономического роста городов и прилегающих к ним территорий в последнее время является развитие транспортной инфраструктуры, благодаря которой происходит улучшение качества жизни населения, что в свою очередь приводит к усилению конкурентоспособности практически всех отраслей экономики государства. Однако деятельность по разработке и эксплуатации сложных элементов транспортной инфраструктуры (магистрального и городского транспорта, транспортно-перегрузочных машин и пр.) находится в ведении отраслевых и региональных структур. В таком случае процесс устойчивого развития городов может нарушаться по причине отсутствия сбалансированности в социально-экономическом и экологическом состоянии регионов.

Не менее важной остается проблема развития сложной транспортной сети в стране. В настоящий момент качественные и количественные показатели данного процесса невелики. Подобное отсутствие развития в будущем может сказаться на эмоциональном состоянии населения, что в последствии порождает рост социальной напряженности и снижение качества жизни.

Наша страна занимает центральную часть Евразийского континента, тем самым выступая в качестве геоэкономического моста между странами Запада и Востока [1]. Создание на ее территории новых магистралей и логистических комплексов благоприятствует интеграции с внешнеэкономической транспортной системой.

В состав структуры внешнеэкономических транспортных коридоров нашей страны входят:

- коридоры железнодорожного транспорта, организованные на территории Российской Федерации, система евроазиатских коридоров (Север-Юг и Транссиб) и международных транспортных (критских) коридоров № 1, 2, 9;
- коридоры автомобильного транспорта (особое место среди которых займет международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай») (рисунок 1).

Можно без сомнения утверждать об очевидном экономическом росте регионов благодаря созданию новых магистралей, однако оценить их влияние на качество жизни населения становится проблематичным ввиду трудности в установлении причинно-следственных связей между этими процессами. Чтобы избежать подобных трудностей, необходимо произвести исследования, с помощью которых можно выработать теоретико-методологические положения и усовершенствовать существующие способы оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие городов и близлежащих территорий. Например, в качестве нововведения можно назвать выявление сфер:

- положительного влияния – определение платформы строительства терминалов, станций и прочих вспомогательных узлов, которые повысят шансы на предоставление рабочих мест местному населению за счет организации обучения персонала [2];

- отрицательного влияния – вовлечение иностранных перевозчиков и организаций; остановка транспортного строительства; экологическая нестабильность и пр.

Рисунок 1. Варианты маршрутов автодорожного коридора «Европа – Западный Китай»

Наиболее серьезной из сферы отрицательного влияния на транспортную систему является проблема остановки транспортного строительства, поскольку без автомобильных или железных дорог периферийные территории остаются отрезанными от крупных экономических центров. Так, по сей день более 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования [3].

Для решения вышеприведенной проблемы следует ввести новую транспортную стратегию, связанную с переходом от планирования по большей части объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов. К примеру, создание скоростного транспортного сообщения обеспечивает значительный экономический и социальный эффект [4]. В нашей стране, согласно транспортной стратегии России, до 2020 года будет сформировано порядка 3 тыс. км магистралей и скоростных дорог, связывающих между собой Центральный, Южный и Северо-Западный регионы (рисунок 2). Продолжается строительство и реконструкция Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), автомагистрали М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом, трассы Москва – Нижний Новгород – Казань, М-4 «Дон» и М-1 «Беларусь».

Недостатком магистралей и скоростных дорог, наносящим ущерб финансовому состоянию населения соседних территорий, является использование частичной (для некоторых видов транспортных средств) или полной оплаты проезда. Рассмотрим на примере нового участка трассы М-4 Дон с 1091,6 км по 1119,5 км, расположенного в Ростовской области. Население этих территорий имеет постоянную ежедневную или сменную работу в г. Ростове-на-Дону. До ввода действия платного участка население использовало частные автомобили для перемещения к месту работы и обратно. Это активное население имеет альтернативу:

- прекратить трудовые отношения;
- переселиться в город, создав дополнительную нагрузку на городскую территорию.

Рисунок 2. Транспортная стратегия России до 2020 года

С точки зрения социальной политики это ведет к сокращению занятости населения, оттоку населения из сельских населенных пунктов и малых городов, уменьшению доходов населения (2200 руб. в месяц только плата за проезд 30-ти километрового участка трассы) и др.

Таким образом, управление преобразованием транспортных условий жизнедеятельности людей должно вестись с учетом интересов населения и будущих поколений, т.е. направлено на создание равных стартовых возможностей граждан страны.

1. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона // дис. канд. эконом. наук. – Екатеринбург. – 2013. – 198 с.
2. Щекина Е.В., Масленский В.В. Оценка индивидуального профессионального риска для работников литейного производства на основе методики расчета вероятности утраты работником трудоспособности в зависимости от состояния условий труда на рабочем месте // Молодой исследователь Дона. – 2018. – № 4 (13). – С. 170-179.
3. Буреш О.В., Исхакова А.Ф. Государственное управление экономикой региона // Российское предпринимательство. – 2012. – № 24. – С. 222-228.
4. Терюкова Л.И. Некоторые аспекты функционирования автомобильного и железнодорожного транспорта в РФ [Электронный ресурс] // Инженерный вестник Дона. – 2017. – № 2. – Режим доступа: <http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/N2y2017/4123> (дата обращения: 16.05.2019).