

Е. М. Соколова, М. М. Кантер, О. А. Миронова

АВТОДОРОГИ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация

В статье рассматривается роль транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого развития сельских территорий. Исследуется понятие «устойчивое развитие» с позиций зарубежной и отечественной экономической литературы. Проводится анализ современного состояния автодорог сельских территорий регионов России, на примере Ростовской области выявляются основные пути обеспечения устойчивого развития сельских территорий посредством развития автодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова

Устойчивое развитие, сельские территории, транспортная инфраструктура.

Е. М. Sokolova, M. M. Kanter, O. A. Mironova

HIGHWAYS AS A FACTOR OF ENSURING SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RURAL AREAS OF ROSTOV REGION

Annotation

Article considers the role of transport infrastructure for sustainable development of rural areas. Concept of «sustainable development» is studied from the standpoint of foreign and domestic economic literature. Analysis of current state of roads in rural areas of Russian regions is carried out. The main ways to ensure sustainable development of rural areas through the development of road infrastructure are identified on example of Rostov region.

Keywords

Sustainable development, rural areas, transport infrastructure.

Введение

В современных условиях в числе важнейших задач социально-экономического развития России можно выделить обеспечение устойчивого развития экономики страны и ее регионов, а в рамках субъектов Федерации — на уровне каждой конкретной территории с учетом специфических особенностей осуществления воспроизводственных процессов в данной местности. Функционирование механизмов управления устойчивым развитием территории должно обеспечивать рациональное использование всех видов ресурсов с учетом потребностей как ныне живущих, так и будущих поколений, создание надежных условий и гарантий для предпринимательской активности хозяйствующих субъектов независимо от формы собственности, своевременное выявление и нейтрализацию / минимизацию угроз экономической, продовольственной и иных компонентов безопасности региона [1].

Геостратегическое положение Ростовской области, с одной стороны, как приграничного региона, с другой стороны, как исторического центра пересечения крупнейших международных торговых путей обуславливает необходимость разработки региональной политики, направленной на ее трансформацию в стратегически значимый перспективный регион РФ, обладающий конкурентоспособностью, устойчивостью и стабильностью не только на национальном уровне, но и в международной системе координат. Это предопределяет необходимость теоретического и практического осмысления управления факторами, обеспечивающими устойчивое развитие территорий данного региона, среди которых существенную долю занимают сельские поселе-

ния. В числе данных факторов обеспечения устойчивого развития сельских территорий Ростовской области немаловажную роль играют отвечающие современным требованиям автомобильные дороги и объекты транспортной инфраструктуры.

Материалы и методы

Термин «устойчивое развитие» утвердился в современной экономической науке после того, как в 1987 г. он официально прозвучал с трибуны ООН. Состояние устойчивого развития определялось как поступательный прогрессивный процесс развития общества и экономики, при котором удовлетворение потребностей ныне живущего населения планеты осуществляется без ущерба для последующих поколений людей [2]. Дальнейшие исследования позволили выделить в структуре понятия социально-экономическую и экологическую составляющие.

Среди многочисленных трактовок устойчивого развития, представленных в отечественной науке, наиболее содержательным, на наш взгляд, представляется определение, данное В. А. Коптюгом, согласно которому последнее «предполагает достижение разумной сбалансированности социально-экономического развития человечества и сохранение окружающей среды, а также резкое сокращение экономического диспаритета между развитыми и развивающимися странами путем как технологического процесса, так и рационализации потребления» [3]. Дальнейшие исследования в данном направлении позволили говорить о необходимости обеспечения устойчивого развития как на макро- (национальном) уровне, так и на мезоуровне с дифференциацией регионов на входящие в их состав городские и сельские территории.

Взаимодействие всех групп факторов, способствующих или препятствующих достижению устойчивого развития региона, носит системный характер. Это ориентирует федеральные и местные органы власти разработку и реализацию стратегических программных документов, направленных на обеспечение способности регионов динамично и сбалансированно развиваться. Их реализация наряду с улучшением социально-экономического положения граждан, проживающих в сельской местности, предполагает, в том числе, развитие автодорожного хозяйства.

Результаты

Несмотря на то что концентрация населения в городах нашей страны на протяжении последнего столетия неуклонно возрастала, и доля городского населения, составлявшая по данным переписи 1926 г. всего 18 %, достигает в настоящее время 74 % [4], специфической особенностью большинства субъектов Российской Федерации является преобладание в их составе сельских территорий, обладающих богатым культурно-историческим наследием, природно-ресурсным и социально-экономическим потенциалом, способным обеспечить достойный уровень жизни сельского населения, устойчивое развитие и экономический рост. Однако оценка современного уровня развития сельских территорий РФ позволяет говорить о неэффективном использовании данного потенциала и недооценке ряда факторов устойчивого развития, в том числе количества и качества автомобильных дорог, которые до сих пор остаются проблемой для России.

В настоящее время Россия располагает федеральными автодорогами протяженностью 47 тыс. км. Большинство из них не отвечают нормативным требованиям или находится в аварийном состоянии. Число различных по размерам (от насчитывающих несколько

домов до крупных в несколько тысяч жителей) сельских поселений составляет более 143 тысяч, где проживает порядка 30 % жителей страны. При этом более 50 тысяч сельских поселений, что составляет 35 % от их общего числа, не имеют дорог, обеспечивающих стабильную транспортную связь с районными центрами и другими населенными пунктами в течение года. Согласно экспертным оценкам, для их включения в федеральную автодорожную сеть необходимо построить еще полмиллиона километров дорог с твердым покрытием, что предположительно оценивается более чем в 50 трлн. рублей. Согласно тем же экспертным оценкам, современная Россия не располагает такими возможностями.

Очевидно, что отрезанность сельской территории от внешнего мира вследствие отсутствия дорог или ненадлежащего качества транспортного сообщения влечет за собой ее социально-экономическую деградацию, что мы и наблюдаем сегодня в российских регионах. Концентрация бедности, деградация всех отраслей экономики сельской территории вынуждает экономически активное население, в первую очередь молодежь, при первой возможности переезжать в города, в итоге регионы теряют деревни и иные сельские населенные пункты, а вместе с ними из экономики и социальной сферы сельских территорий исчезают целые отрасли как аграрного производства, так и сфер альтернативной деятельности, таких как: сельский туризм, строительство, речной транспорт и т. д. Напротив, наличие современной транспортной инфраструктуры позволяет превратить данные сферы деятельности в потенциальный источник дополнительных доходов сельского населения, которые могут составить до 300 млрд руб. в год, при условии, что услугами сельского туризма воспользуются 10–15 млн человек из

расчета стоимости тура 20 тыс. рублей на одного отдыхающего [5].

Таким образом, необходима системная проработка развития транспортной инфраструктуры сельских территорий в комплексе с решением социально-экономических проблем их развития. Концепции устойчивого развития сельских территорий РФ должны включать вопросы дорожного строительства.

Обсуждение

Роль автодорог в обеспечении устойчивого развития сельских территорий далее рассмотрим на примере Ростовской области, являющейся одним из крупнейших в России производителей продукции АПК. Так, в 2019 г. в Ростовской области было произведено продукции сельского хозяйства свыше 303,0 млрд руб. [6]. С учетом того, что в структуре валового регионального продукта вклад сельского хозяйства (включе с лесным, охотничьим и рыбным) составил за 2019 г. 11,1 %, данная отрасль по праву рассматривается как ключевая в экономике региона [7].

Демографические ресурсы сельских территорий Ростовской области — 32 % от численности всего населения, это пятый ареал в системе сельского расселения России, а в Южном макрорегионе область по численности сельского населения уступает только Краснодарскому краю.

Система сельского расселения состоит из 43 сельских муниципальных районов, охватывающих 17 городских поселений и 391 сельское поселение, в составе которых 2276 населенных пунктов. Основная часть населенных пунктов малочисленна (до 250 человек) и только в 14,4 % населенных пунктов численность жителей превышает 1000 человек.

Сельские поселения на территории области расположены дисперсно — площадь межселенных территорий, окружающих один населенный пункт, варьируется от 17 кв. км в Неклиновском районе до 199 кв. км в Ремонтненском районе.

Система сельского расселения в области исторически развивалась как несбалансированная: большая плотность населения и степень освоения территории характерны для западных и юго-западных районов области, что объясняется, в том числе, их примыканием к сложившейся общей транспортно-дорожной инфраструктуре. Не имевшие такого преимущества северные и северо-восточные, юго-восточные районы оказались менее освоены и заселены. Так, плотность населения в целом по Ростовской области на 01.01.2017 составила 41,8 жителей (с учетом городских жителей) на 1 кв. км, в то время как средняя плотность сельского населения в 3 раза ниже, всего — 13,9 чел./кв. км при минимальной плотности 3,6 чел./ кв. км в Заветинском районе и максимальной 98,7 чел./кв. км в Аксайском районе [8].

Для объективного учета территориальных различий в таком крупном регионе, как Ростовская область при разработке Схемы территориального планирования были выделены микрорегионы — территориально-экономические округа, имеющие более однородные природно-климатические условия и соответственно условия расселения, а также предпосылки для ведения хозяйственно-производственной деятельности.

На территории области выделено 9 территориально-экономических округов, в которых площадь межселенных территорий в среднем составляет 247 кв. км (табл. 1).

Таблица 1 — Количество административно-территориальных единиц и их средняя площадь в разрезе территориально-экономических округов [8]

Наименование территориально-экономической единицы	Террито- рия, кв. км	Кол-во админи- стратив- но- террито- риаль- ных еди- ниц	Площадь окру- га, приходящая- ся на одну адми- нистративно- территориаль- ную единицу, кв. км	Отклоне- ния от средней площади межселен- ных тер- риторий, 247 кв. км
Вешенский (северо-восточный) округ	10 276	36	285	1,15
Миллеровский (северо-западный) ок- руг	5975	27	221	0,89
Каменск-Шахтинский (западный) ок- руг	8262	34	243	0,98
Морозовский (восточный) округ	10 369	37	280	1,13
Шахтинский (западный) округ	5646	35	161	0,65
Ростовский (юго-западный) округ	18 235	97	188	0,76
Сальский (южный) округ	11 765	48	245	0,99
Волгодонской (юго-восточный) округ	21 966	75	293	1,18
Ремонтненский (юго-восточный) ок- руг	8473	19	446	1,8
ИТОГО	100 967	408	247	1

Наименьшая площадь межмуниципальных территорий — в Ростовском и Шахтинском и Каменск-Шахтинском территориально-экономических округах, границы которых очерчивают наиболее развитую и заселенную часть области: Ростовскую, Шахтинскую, Волгодонскую агломерации, являющиеся фактически центрами экономического роста.

На территории Вешенского, Морозовского, Сальского округов площадь межмуниципальных пространств несколько больше, но лидирует в этом антирейтинге Ремонтненский территориальный округ, в котором площадь межмуниципальных пространств достигает 446 кв. км против 247 кв. км в среднем по области.

Округа формировались как самодостаточные в перспективе образования в части обеспечения населения услугами социально-бытового назначения периодического и эпизодического по принципу оптимальной транспортно-временной доступности главного насе-

ленного пункта округа. Окружная система — это шаг к социальному комфорту сельского населения, возможность улучшить условия жизни на сельских территориях за счет возможности получать социальные блага в пределах округа, в котором должны концентрироваться социальные объекты периодического назначения и некоторые производства, что приведет к сокращению времени на социальные и производственные перемещения и трудовые поездки.

Но при значительной площади Ростовской области именно наличие и качество дорог обеспечивают решение проблем коммуникации, мобильность населения и эффективность производства. На территории исследуемого региона совокупная протяженность автомобильных дорог на конец 2018 г. — 35 418,3 км, однако протяженность дорог с твердым покрытием составляет только 75 % от общего количества — 26 694,5 км [8]. Таким образом, в расчете на 1000 кв. км плотность автомобильных дорог с твердым покрытием на

начало 2018 г. в Ростовской области составила 264 км, в то время как в Краснодарском крае плотность дорог в 1,7 раза выше — 472 км.

В пределах Ростовской области плотность автодорог варьируется от 87,9 км / 1000 кв. км в Ремонтненском округе, до 646,8 км / 1000 кв. км — в Ростовском округе. При этом в 20 из 43 муниципальных районах протяженность дорог к 2018 г. не увеличилась, а по сравнению с 2013 г. даже сократилась на 1–10 %, а максимальное сокращение наблюдается в Белокалитвинском районе — 24 %, и Советском районе — 29 % [8].

Капитальные дороги с твердым покрытием сосредоточены в центральной зоне области, прилегающей к крупнейшим городам области. Наибольшая часть дорог с твердым покрытием по протяженности сконцентрирована в Ростовском и Волгодонском территориально-экономических округах (50 %), имеющих главный промышленный потенциал. В периферийных округах протяженность дорог с твердым покрытием относительно всей протяженности в области колеблется от 3 % в Ремонтнен-

ском, до 13 % в Сальском территориально-экономическом округе.

Транспортно-временной фактор в жизни сельских территорий имеет важнейшее значение. Расстояния и время нахождения в пути между областным и окружными центрами (км/час) очень значительны. В частности, протяженность области с юга на север достигает 500 км, транспортно-временная доступность отдельных периферийных районов по отношению к областному центру исчисляется в 6–7 часов (Вешенская, Ремонтное).

Исследование плотности дорог в территориальных округах позволило выявить некоторые закономерности: при большей плотности (густоте) автодорог выше промышленная и строительная активность, больший товарооборот и прибыль. Проведенный корреляционный анализ показал высокую степень взаимосвязи между показателем плотности автодорог и показателями: стоимости товаров, произведенных обрабатывающими производствами, выполненными строительными работами, объемов товарооборота и прибыли крупных и средних предприятия (табл. 2).

Таблица 2 — Коэффициент корреляции показателя плотности автодорог на территории с основными показателями развития территории [8]

Отгружено товаров собственного производства на территории	Среднесписочная численность	Объем работ по виду «строительство» на территории	Объем товарооборота	Прибыль крупных и средних предприятий на территории
0,88	0,81	0,76	0,78	0,67

Приведенные данные позволяют сделать вывод: устойчивое пространственное развитие сельских территорий невозможно без развития сети региональных и межмуниципальных автодорог.

Выводы

Россия является уникальной страной, обладающей самой большой в мире площадью сельских территорий в 1 млрд га, которые при условии эффективного и рационального использования могли бы

полностью обеспечивать продовольствием не только внутренний, но и мировой рынок, способствовать решению глобальной проблемы голода в бедных и беднейших странах, что способствовало бы повышению устойчивости в мировом масштабе. Решение задач достижения устойчивого развития сельских территорий России позволило бы обеспечить высокий рост доходов и уровня жизни проживающих на них граждан, экономи-

ческую стабильность и продовольственную безопасность на макро- и мезоуровне. Основой успешного развития экономики сельских территорий является не только сельскохозяйственное производство, но и иные виды деятельности, в том числе легкая и пищевая промышленность, сельский туризм, различные народные промыслы. Развитие этих и других перспективных для села отраслей требует создания адекватной современным условиям транспортной инфраструктуры, что позволит снизить величину транспортных расходов в цене российской сельскохозяйственной продукции, обеспечить ее соответствие мировому уровню затрат и повысить ее конкурентоспособность на мировом рынке, способствуя диверсификации российского экспорта и росту доходов от него.

Библиографический список

1. Миронова, О. А. Проблемы обеспечения национальной и экономической безопасности России в условиях современных геополитических вызовов // Экономика и предпринимательство. — 2014. — № 8 (49). — С. 115–125.
2. Брутланд, Г. Х. Наше общее будущее. Доклад Комиссии ООН по окружающей среде и развитию, 1987. — М. : Прогресс, 1988. — С. 50.
3. Коптюг, В. А. Конференция ООН по окружающей среде и развитию (Рио-де-Жанейро, 1992). Инф. обзор. — Новосибирск, 1992. — С. 19–20.
4. Карпенко, М. Н., Кантер, М. М., Соколова, Е. М. Города-миллионники — опорные узлы в системе расселения России // Вестник РГЭУ (РИНХ). — 2017. — № 3 (59). — С. 94–100.
5. Миронова, О. А., Соколова, Е. М. Роль зеленого туризма в обеспечении устойчивого развития региона (на примере Ростовской области) // Вестник РГЭУ (РИНХ). — 2016. — № 4 (56). — С. 61–67.

6. Социально-экономическое положение Ростовской области в январе-декабре 2019 г. Доклад Ростовстата [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://rostov.gks.ru>.

7. ВРП Ростовской области [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.donland.ru>.

8. Протяженность автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации за 2018 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://gks.ru>.

Bibliographic list

1. Mironova, O. A. Problems of ensuring national and economic security of Russia in conditions of modern geopolitical challenges // Economics and entrepreneurship. — 2014. — № 8 (49). — P. 115–125.
2. Brutland, G. Kh. Our common future. Report of UN Commission on environment and development, 1987. — M. : Progress, 1988. — P. 50.
3. Koptug, V. A. UN Conference on environment and development (Rio-de-Janeiro, 1992). Inforeview. — Novosibirsk, 1992. — P. 19–20.
4. Karpenko, M. N., Kanter M. M., Sokolova, E. M. Cities — over one million — support units in Russian settlement // Vestnik of RSUE (RINH). — 2017. — № 3 (59). — P. 61–67.
5. Mironova, O. A., Sokolova, E. M. Role of green tourism in ensuring sustainable development of region (on example of Rostov region) // Vestnik of RSUE (RINH). — 2016. — № 4 (56). — P. 61–67.
6. Socio-economic situation of Rostov region in January-December, 2019. Report of Rostovstat [Electronic resource]. — Mode of access : <https://rostov.gks.ru>.
7. GRP of Rostov region [Electronic resource]. — Mode of access : <https://www.donland.ru>.
8. Length of public roads by subjects of RF for 2018 [Electronic resource]. — Mode of access : <https://gks.ru>.