Ященко С.О.[1], Зубкова И.Ю.[1]

[1] *Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет*

Экономические аспекты развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области

АННОТАЦИЯ:
Региональный экономический рост во многом обусловлен эффективностью функционирования транспортной инфраструктуры. В связи с этим выявление точек роста региональной экономики через решение проблем транспортной инфраструктуры становится актуальным. В статье определен комплекс перспективных направлений и проектов развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области, сделан вывод о недостаточной эффективности функционирования транспортной инфраструктуры Волгоградской области, ограничивающей перспективы и темпы роста региональной экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *транспортная инфраструктура, финансирование, Волгоградская область*

JEL: O18, R00, R28

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:
Ященко С.О., Зубкова И.Ю. Экономические аспекты развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области // Российское предпринимательство. — 2015. — Т. 16. — № 7. — с. 999-1010. — http://journals.creativeconomy.ru/index.php/rp/article/view/177/

Ященко Сергей Олегович, канд. экон. наук, доцент кафедры экономической теории, истории и права Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета (elto-serge@yandex.ru)

Зубкова Ирина Юрьевна, канд. техн. наук, доцент кафедры экономической теории, истории и права Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 10.10.2014 / ОПУБЛИКОВАНО: 17.04.2015

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП:
http://journals.creativeconomy.ru/index.php/rp/article/view/177/

(с) Ященко С.О., Зубкова И.Ю. / Публикация: ООО Издательство "Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии Creative Commons CC BY-NC-ND (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский

Ященко С.О., Зубкова И.Ю. Экономические аспекты развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области // Российское предпринимательство. — 2015. — Т. 16. — № 7. — с. 999-1010. — http://journals.creativeconomy.ru/index.php/rp/article/view/177/

Введение

Эффективность функционирования транспортной инфраструктуры является важнейшим фактором роста региональной экономики. Обеспечивая мобильность населения и грузов, в условиях высокой производительности она предоставляет условия для эффективного труда, производства, распределения и потребления, формируя тем самым высокую конкурентоспособность региона. Губернатор одного из лидирующих регионов России – Калужской области – Анатолий Артамонов называет развитие транспортной инфраструктуры первым фактором реального конкурентного преимущества, состоящим в ускоренной модернизации автомобильных и железных дорог, а также обеспечении развития авиасообщения между крупными городами и региональными центрами [1]. В связи с этим, считаем необходимым оценить уровень развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области как фактора ее конкурентоспособности.

Стратегия социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 г. ключевым направлением признает совершенствование транспортной инфраструктуры региона, включающее в себя кроме прочих следующие мероприятия:

– строительство обводной дороги с целью вывода транзитного транспорта за пределы г. Волгоград;

– развитие сети транспортно-логистических центров и контейнерных терминалов;

– удлинение приемоотправочных путей и строительство двухпутных вставок на основных направлениях Приволжской железной дороги;

– строительство второй взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Волгоград»;

– завершение строительства мостового перехода через р. Волга [2] .

Основными целями реализации указанной стратегии, так или иначе, является достижение положительного воздействия на параметры человеческого капитала в регионе – в том числе через совершенствование транспортной инфраструктуры как составляющей социальной инфраструктуры области. В связи с этим запланировано создание условий для осуществления пассажирских перевозок,

повышения доступности и безопасности транспортных услуг для населения, обеспечения комплексной безопасности, устойчивости и экологичности всей транспортной системы, наращивания транзитного потенциала региона [2].

Особенности транспортной системы Волгоградской области обусловлены в частности ее географическим расположением, главной из черт которого является наличие выхода к Каспийскому, Белому, Балтийскому, Черному и Азовскому морям через реки Волга и Дон и соединяющий их Волго-Донской судоходный канал. Кроме того, статус «южных ворот России» подтверждается прохождением через территорию области крупных автомобильных магистралей федерального значения М6, М21 и др. с выходом к приграничным государствам. Основные транспортные коммуникации региона входят в состав инфраструктуры евроазиатского коридора «Север–Юг» и ответвления евроазиатского коридора «Транссиб». Волгоградская область также служит транзитным регионом для проезда к Черноморскому побережью России и в Крым для жителей Северной и Восточной части России. Развитие сети автомобильных дорог области позволило бы снизить загруженность трассы М4 (Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар) в летний период.

Транспортная инфраструктура Волгоградской области может похвастаться наличием всех видов транспортных путей, включая автомобильные и железные дороги, аэропорт, судоходные пути, Волго-Донской судоходный канал, магистральные нефтепроводы и газопровод. Исключением является лишь морской транспорт, отсутствие которого вызвано объективными причинами.

Особую роль в бесперебойном функционировании транспортной инфраструктуры региона играют железнодорожные пути различных направлений, в том числе: северо-западного, связывающего Волгоград с Москвой и центральными экономическими районами; западного, выходящего на Донецко-Приднепровский район к крупным предприятиям угольной, металлургической и химической промышленности; международного юго-восточного на Казахстан и Среднюю Азию; юго-западного в направлении Ростовской области и Краснодарского края; северного поволжского направления на Саратов, Самару, Ульяновск, Казань и др.

Волгоградская область обладает разветвленной и протяженной сетью автомобильных дорог, имеющих большое значение для

транзитного потенциала всей российской транспортной системы. Наиболее значимыми из объектов выступают трассы М6 Каспий, М21 Волгоград – Донецк, Р228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Р226 Саратов – Энгельс – Волжский, Р221 Волгоград – Элиста, А153 Волгоград – Мариновка и др. Транспортная система региона обеспечивает транзит пассажиров и продукции промышленных предприятий как на собственной территории, так и за ее пределы, в том числе за рубеж.

Доля транспорта в валовом региональном продукте Волгоградской области достигает 10% (по оценке на конец 2013 года). Наибольший объем грузоперевозок обеспечивают железнодорожный и автомобильный транспорт (см. табл. 1).

Таблица 1

Показатели функционирования транспортной системы Волгоградской области в 2011–2013 гг. (источник: составлено автором на основе: Центральная база статистических данных. Федеральная служба государственной статистики / http://www.gks.ru., Данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Волгоградской области))

Показатель	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Протяженность железнодорожных путей сообщения, км	2369,4	2375,6	
в том числе: общего пользования, км необщего пользования, км	1617,2 752,2	1617,2 758,4	1617,2
Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	13432,0	15146,6	15773,8
Протяженность внутренних водных судоходных путей, км	1521,0	1521,0	1521,0
Перевезено грузов, млн т	119,3	117,8	96,7
в том числе: автомобильным транспортом, млн т	18,6	12,2	12,4
Грузооборот, млн т-км	61 995,0	60 702,0	60 530,0
в том числе: автомобильным транспортом, млн т-км	1 419,0	1 497,0	1 140,1

Автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности (без субъектов малого предпринимательства), занимающихся грузовыми автоперевозками, в 2013 г. было перевезено 12,4 млн т грузов (продукты питания, товары народного потребления и т.п.), в том числе на коммерческой основе – 3,1 млн тонн, что всего лишь на 1% больше уровня 2012 г. и на треть меньше 2011 г. При этом грузооборот автомобильного транспорта в регионе за 3 года снизился почти на 20% (особенно в 2013 г.) при росте протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием на 17%.

С учетом общего снижения грузооборота по всем видам транспорта только на 3% за 2011–2013 гг. можно говорить об изменении структуры грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта. Отметим, что в докризисные 2005–2008 гг. динамика была обратной. Общая эксплуатационная длина железных дорог в Волгоградской области составляет около 1617 км, по которым перевозятся, кроме пассажиров, зерно и продукты перемола, нефть и нефтепродукты, лом черных и цветных металлов, строительные грузы, металлы и т.п. По большинству товарных групп за 2011–2013 гг. отмечено снижение грузооборота, объясняемое общим снижением темпов роста экономики.

За последние 5 лет количество собственных легковых автомобилей жителей только областного центра – города-героя Волгограда – выросло почти на 50%, и в последние годы темп роста данного показателя увеличился. Скопление автомобильного транспорта в городе приводит к тому, что ежедневные заторы на дорогах не только сокращают время непосредственной трудовой деятельности населения, но и негативно влияют на экологическую ситуацию.

Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия в городе являются причиной 40% аварий. По данным ГИБДД Волгоградской области, в первом квартале 2013 года выявлено 1745 нарушений в содержании улично-дорожной сети, тогда как в аналогичном периоде прошлого года их было 1692. Основными техническими проблемами дорожной сети Волгограда являются: недостаточное освещение проезжей части; скользкое покрытие; неровное покрытие, дефекты покрытия; отсутствие разметки и ее плохая видимость; отсутствие ограждений при производстве работ; и другие.

Недостаточно развитая автодорожная сеть негативно отражается на качественных параметрах человеческого капитала и эффективности его труда. Более того, значительный рост числа автомобильного

транспорта без соответствующего развития дорожного хозяйства ведет к количественному сокращению человеческого капитала, т.е. к гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий.

Основной проблемой транспортного комплекса Волгоградской области остается малая площадь дорог с твердым покрытием. Так, в 2013 году плотность автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования на 1000 кв. км территории составила 140 кв. км (рост 4,4% за год), что на 84% меньше, чем в соседней Ростовской области (258 кв. км), в 3 раза меньше, чем в Краснодарском крае (428 кв. км) и почти в 5 раз меньше, чем в Московской области (698 кв. км). Очевидно, что по данному показателю область значительно отстает от других регионов, ограничивая свой транзитный потенциал и прирост валового регионального продукта.

Досадным является тот факт, что город-герой Волгоград, протянувшийся вдоль берега р. Волги почти на 90 км, не имеет автомобильной объездной дороги. Транзитный транспорт, следующий по федеральным дорогам Сызрань – Саратов – Волгоград, Москва – Волгоград – Астрахань (Элиста), Волгоград – Каменск-Шахтинский, двигается по улично-дорожной сети г. Волгоград, значительно сокращая среднюю скорость движения автотранспорта, отрицательно сказываясь на состоянии дорожного полотна и экологической ситуации в городе. Весь внутренний, внешний и транзитный поток автотранспорта принимают на себя три продольных городских магистрали, сходящиеся в южной части города в одну. Средняя интенсивность транзитного транспортного потока на этом участке составляет более 15 тыс. единиц в сутки, средняя техническая скорость движения – 15 км/ч, среднее время прохождения через город – 3 часа.

С целью предотвращения транспортного коллапса и комплексного развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области необходимо провести мероприятия по ликвидации разрывов и «узких мест» транспортной сети области, ограничивающих ее пропускную способность, привести в нормативное состояние федеральные трассы, а также воссоздать в современном виде транспортную систему областного центра. В связи с этим, а также во исполнение указанных пунктов Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 г., за оставшийся период необходимо построить ряд крупных и дорогостоящих инфраструктурных объектов на территории региона.

Мостовой переход через реку Волга в городе Волгограде является важнейшим транспортным объектом не только Волгоградской области, но и всего Южного федерального округа. Пуск первой очереди мостового перехода, соединившего областной центр и излюбленное место отдыха волгоградцев – г. Краснослободск, позволил запустить активный процесс строительства жилья на правом берегу Волги, развитие туристической инфраструктуры и значительно повысил трудовую мобильность жителей обоих городов. В настоящее время на повестке дня стоит возведение второй очереди комплекса, осуществляемое с 2009 года. Общая стоимость строительства второй стадии крупнейшего проекта оценивается в 16 365,8 млн рублей, к началу 2014 года уже было выполнено работ на сумму более половины требуемой.

Автомобильная обводная дорога «Обход города Волгограда» запланирована как крупнейшее инфраструктурное сооружение общей протяженностью более 98 км. «Дорога обеспечит беспрепятственный объезд г. Волгоград и других населенных пунктов Волгоградской области транзитным транспортом, а также увеличит значимость региона в международных транспортных коридорах»[1]. Реализация проекта разделена на два этапа, ближайшим из которых является строительство южной части объекта протяженностью 46,5 км, соединяющей автомобильную магистраль М21 с М6 «Волгоград – Астрахань» и «Подъезд к г. Элиста». Четырехполосная автомобильная дорога с асфальтобетонным покрытием шириной земельного полотна в 28,5 м будет удовлетворять требованием категории 1Б с расчетной скоростью движения 120 км/ч. В рамках всех этапов проекта запланировано строительство 27 путепроводов и 1 моста. Южная часть проекта оценивается в 14 434 млн рублей (в ценах 2011 года). Общий объем инвестиционных вложений по всему инфраструктурному комплексу оценивается более чем в 30 млрд рублей. Финансирование проекта планируется произвести с использованием концессии как формы государственно-частного партнерства.

Актуальным объектом строительства и реконструкции остается участок Третьей Продольной автомобильной магистрали, протяженностью 39,5 км, оказавшимся под угрозой разрушения в связи с

[1] Стратегия социально-экономического развития Волгоградской области (2008–2025 гг.); под ред. д-ра экон. наук, проф. О.В. Иншаков; РАН, Отд-ние обществ. наук, Юж. секция содействия развитию экономики; ВолГУ. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2008. С. 94.

высокой загруженностью большегрузным автотранспортом. Для обеспечения строительства первого этапа автодороги региону необходимо выделение в 2014–2016 гг. федеральных средств в размере 7,07 млрд рублей, привлекаемых на условиях софинансирования из дорожного фонда Волгоградской области.

Перспективным проектом развития дорожной сети центральной части города Волгограда является строительство рокадной дороги (Нулевой Продольной) вдоль берега реки Волги, позволяющей связать арену Центрального стадиона, мемориальный комплекс на Мамаевом Кургане, речной вокзал с выходом в Ворошиловский район города. Этот проект особенно актуален в связи планируемым проведением в 2018 году Чемпионата мира по футболу. Потребность в федеральном финансировании проекта составляет 1,5 млрд рублей.

Таким образом, для обеспечения эффективности функционирования автомобильной транспортной инфраструктуры региона до 2018 года требуется построить и реконструировать 34 автодороги ориентировочной стоимостью 32 млрд рублей (42 млрд рублей в ценах соответствующих лет).

Воздушный транспорт в Волгоградской области представлен ОАО «Международный аэропорт Волгоград» и несколькими авиакомпаниями регионального назначения. На регулярной основе выполняются внутренние рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сургут, а также международные рейсы в Ереван, Баку и другие города. В 2013 г. открыты новые международные направления Римини, Пафос, Родос, Варна, Ташкент, Душанбе, Гоа, Бангкок и другие, что дало прирост по объему суммарной взлетной массы к показателям 2012 г. на 16,4%[2].

За период 2012-2013 гг. общий объем перевозок пассажиров и грузов авиалиниями Волгограда стабильно рос на 18,1% и 2,8% соответственно. Особо высокую положительную динамику продемонстрировали показатели количества отправленных и принятых пассажиров по международным линиям – 37,8% и 36,8% соответственно. Это объясняется бурным развитием международного туризма, а также расширением бизнес-сотрудничества с иностранными предприятиями, хотя доля международного пассажиропотока в волгоградском аэропорту в указанны период не превысила 30%.

[2]Годовой отчет за 2013 г. ОАО «Международный аэропорт Волгоград».

Таблица 2

Показатели деятельности ОАО «Международный аэропорт Волгоград» в 2012–2013 гг. (источник – Ежеквартальный отчет ОАО «Международный аэропорт Волгоград» 2012–2013)

Показатель	2012	2013
Количество отправленных пассажиров, всего, тыс. чел.	279,9	331,5
в том числе: внутренние линии	207,7	231,97
международные линии	72,2	99,5
Количество принятых пассажиров, всего, тыс. чел.	565,0	666,4
в том числе: внутренние линии	420,7	468,9
международные линии	144,3	197,4
Объем грузоперевозок, т	1620	1666

Объемы грузовых перевозок остаются стабильными и представлены, в основном, почтовыми отправлениями.

Основными проблемами волгоградского аэропорта признаны высокая степень износа основных фондов и ограничения взлетно-посадочной полосы по приему и отправке дальнемагистральных воздушных судов, в связи с чем требуется реконструкция аэропортового комплекса в Волгограде.

С целью снятия инфраструктурных ограничений профессиональной деятельности ОАО «Международный аэропорт Волгоград» требуется строительство взлетно-посадочной полосы длиной 2800 м и ее оборудование по минимуму II (B) категории ИКАО[3], соответствующей размаху крыла самолета 15–24 м и расстоянию между внешними колесами основного шасси 4,5–6 м. В 2013–2015 гг. для обеспечения завершения строительства запланировано финансирование в объеме 2015,1 млн рублей, а также Министерством транспорта Российской Федерации поддержаны и направлены в Министерство финансов Российской Федерации предложения о выделении до 2016 гг. 1693,4 млн рублей на реконструкцию рулежных дорожек, перрона и стоянок под воздушные суда. Кроме того, в условиях роста пассажирооборота и требований к аэропортам, принимающим

[3] Международная организация гражданской авиации. Специализированное учреждение Организации Объединенных Наций / http://www.icao.int.

воздушные суда по типам и погодным условиям, требуется строительство второй взлетно-посадочной полосы длиной 3280 м с выделением дополнительных финансовых средств в объеме 500 млн руб. Реконструкция международного аэропорта Волгоград предусмотрена в рамках действующей федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

Эффективное функционирование волгоградского аэропортового комплекса, а также наращивание пассажирооборота и грузооборота невозможно без обеспечения подъездных путей к объекту, в том числе железнодорожных. В настоящее время планируется строительство скоростной железнодорожной линии от центрального вокзала «Волгоград 1 – Международный аэропорт Волгоград». Концепция предусматривает строительство электрифицированного железнодорожного пути от станции Гумрак до терминала обслуживания пассажиров международного аэропорта Волгоград, реконструкцию пригородного железнодорожного вокзала Волгоград-1 с созданием сопутствующей сервисной инфраструктуры и платформы Мамаев курган в районе Центрального стадиона. По оценке ОАО «РЖД», стоимость проекта составит 1 605,4 млн рублей.

Одним из важнейших видов внутригородского транспорта для г. Волгограда является скоростной трамвай. Волгоградский скоростной трамвай насчитывает 22 станции, расположенные на одной линии протяженностью 17,2 км. Из них участок длиной 7,1 км в составе пяти подземных станций, расположенных в центральной части Волгограда, проложен под землей по стандартам метрополитена, и одна станция расположена на эстакаде через пойму реки Царица. Волгоградский скоростной трамвай интересен также как туристический объект. Так, журнал «Forbes» поставил его на 4 место в списке 12 самых интересных трамвайных маршрутов мира благодаря тому, что туннели под землёй меняются местами без непосредственного пересечения. На 2015–2017 гг. запланировано строительство III очереди линии скоростного трамвая длиной 7 км, которые позволят существенно разгрузить улично-дорожную сеть Волгограда и соединить 5 районов города. Стоимость строительства оценивается в 40,7 млрд рублей.

В ходе проведенного исследования выявлено, что транспортная инфраструктура как комплекс взаимосвязанных путей сообщения на территории Волгоградской области функционирует со значительными

перебоями и выполняет «контактную функцию» [3] недостаточно эффективно. Пропускная способность большинства транспортных линий является недопустимо низкой, большинство из них перегружены. Основными проблемами выступают неэффективная планировка транспортных путей, недостаточно развитые автомобильная и железнодорожные сети, несоответствие дорог и качества покрытия нормативным требованиям, износ и устаревание пассажирского транспорта. Мероприятия, заявленные в Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 г. в отношении транспортной инфраструктуры за 7 лет ее функционирования выполняются с явным опозданием, что ставит под сомнение их практическую реализуемость в указанные сроки.

Заключение

Неэффективное функционирование и низкий уровень развития транспортной системы Волгоградской области являются важнейшим фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие региона и многократно снижающим ее конкурентоспособность.

Основными мероприятиями в ходе решения данной проблемы должны стать: ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной системы региона, ограничивающих ее пропускную способность, а также приведение в нормативное состояние имеющейся транспортно-дорожной сети.

ИСТОЧНИКИ:

1. Russia’s Regions Drivers of Growth: 4x4: A report by the World Economic Forum’s Global Agenda Council on Russia Building on the Scenarios for the Russian Federation, July 2014.
2. Стратегия социально-экономического развития Волгоградской области (2008-2025 гг.) / Отв. ред. О.В. Иншаков. — Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2008. — 356 с.
3. Институциональные преобразования в российской экономике: теория и практика : монография / Сост. В.Г. Поляков, О.Ю. Ульянова, Г.В. Тимофеева [и др.]. — Волгоград: ВолгГАСУ, 2014. — 215 с.

Ященко С.О., Зубкова И.Ю. Экономические аспекты развития транспортной инфраструктуры Волгоградской области // Российское предпринимательство. — 2015. — Т. 16. — № 7. — с. 999-1010. — http://journals.creativeconomy.ru/index.php/rp/article/view/177/

Sergey O. Yashchenko, Candidate of Science, Economics, Associate Professor of the Chair of Economic Theory, History and Law, Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering
Irina Yu. Zubkova, Candidate of Science, Engineering, Associate professor at the Chair of Economic Theory, History and Law, Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering

Economic aspects of transport infrastructure development in Volgograd Oblast

ABSTRACT:
Regional economic growth is largely determined by transport infrastructure efficiency. In this regard, the identification of growth points of the regional economy through the solution of the transport infrastructure problems becomes very acute. The authors set forth a number of promising areas and transport infrastructure projects for Volgograd Oblast, and come to the conclusion that insufficient efficiency of the functioning of the Volgograd Oblast transport infrastructure limits the possible prospects and growth of regional economy.
KEYWORDS: transport infrastructure, financing, Volgograd Oblast