

Современные особенности территориального развития Ленинградской и Астраханской областей: сравнительный анализ

Научный руководитель – Кузнецов Игорь Иванович

Нечай Владислав Николаевич

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет политологии, Кафедра истории и теории политики, Москва, Россия

E-mail: well95well@rambler.ru

Ключевым параметром сравнения территориального развития Ленинградской и Астраханской областей является их принадлежность к транспортному коридору «Север - Юг», где рассматриваемые регионы являются «северными и южными воротами», соответственно. Транспортное развитие, а именно инфраструктурный показатель является, пожалуй, одним из ключевых в оценке уровня территориального освоения. Регионы имеют заметную разницу в показателях экономико-социального развития, и на первый взгляд, данное сравнение может показаться неуместным, однако связующим звеном подобного анализа будет являться транспортная инфраструктура, которая послужит отправной точкой для изучения проблемы.

Ленинградская область благодаря своему выгодному географическому положению на побережье Балтийского моря и границе со странами Евросоюза (Финляндией и Эстонией), располагая четырьмя морскими портами, развитой сетью наземных и внутренних водных путей сообщения, является транзитным регионом для значительной части российского экспорта/импорта и грузов других стран.

По территории области проходят евроазиатские транспортные коридоры «Транссиб» и, как упоминалось ранее, «Север - Юг», а также участки панъевропейских транспортных коридоров № 1 и № 9. Через порты региона (Усть-Луга, Приморск, Выборг и Высоцк) и сухопутные погранпереходы, являющихся начальными и конечными точками международных транспортных коридоров, сегодня проходит более четверти общероссийского объема внешнеторговых грузов. Вместе с тем, деятельность транспортной отрасли приносит лишь 10% доходов в областной бюджет Ленинградской области, а развитие федеральных транспортных систем на территории Ленинградской области наряду с положительным эффектом, объективно создаёт проблемы для безопасного и комфортного проживания населения, связанные с негативным влиянием транспорта на экологию, увеличением интенсивности и скоростей движения поездов, отсутствием необходимого числа путепроводов и пешеходных переходов через железнодорожные пути, увеличением нагрузки на региональную дорожную сеть и т.д. Для решения данных проблем необходим комплексный подход, начиная от разведки территорий для прокладки альтернативных путей транспортного сообщения, до вычисления экономической выгоды от использования данных инфраструктурных решений, в том числе и от международных перевозок [2].

Другим не менее важным показателем территориального развития является уровень урбанизации и агломерационного расширения. Так, показатели транспортной загруженности Санкт-Петербурга, расчет которых был произведен еще в 1960-е годы, были уже превышены с 1990-х годов. Несмотря на то, что агломерация в Санкт-Петербурге уже является устоявшимся явлением, региональные документы по развитию транспорта и транспортной инфраструктуры рассматриваются властями Санкт-Петербурга и Ленинградской области противоречиво. Несоответствие региональных документов, существующих в настоящее время, приводит к ряду вопросов, связанных с регулированием транспортных

потоков в агломерационной зоне Санкт-Петербурга. Все это требует разработки комплексных стратегий социально-экономического развития территории в целом, где решаются вопросы развития сети автомобильных дорог для интеграции территории, взаимодействия индивидуального и общественного транспорта, а также автомобилизации, которое в сочетании с развитием улиц и дорог будет способствовать интеграции инфраструктуры смежных районов.

Структура транспортной системы Астраханской области устроена проще в силу меньшей нагрузки и меньшего количества населения. Тем не менее, за регионом устойчиво закрепилось понятие «южные ворота» России, как за субъектом, являющимся транзитным для большого количества грузовых и пассажирских перевозок. По международному транспортному коридору Е-40 «Запад-Восток», проходящему через южные границы России по территории Астраханской области, проходят крупные грузопотоки из стран Средней Азии и Ближнего Востока в порт Оля, а также южные регионы России, Украину и страны Восточной Европы.

Несмотря на значительный транспортный потенциал, регион сталкивается с стагнационными процессами, которые снижают интенсивность развития инфраструктуры. Определенный негативный эффект накладывают и санкционные ограничения, а также трудности коммерческой деятельности с приграничными странами - Ираном и Туркменистаном.

Параллельно, до 2020 года в регионе были проблемы с состоянием автомобильных дорог и мостов. В связи с этим, в 2019 году на федеральном уровне была разработана специальная концепция по восстановлению разрушенных и устаревших мостов, где регион должен был стать пилотным. Так, следует полагать, что концепция нацелена на модернизацию путей сообщения с целью повышения их пропускной способности. Реализация нацпроекта предусмотрена до 2024 года [1].

Обладая значительным транспортным потенциалом, развитие территории Астраханской области не проходит по ожидаемым показателям, что должно стимулировать региональную власть к более интенсивным мерам. При этом, часть показателей действительно росла в течение 2016-2019 гг. Так, например, в 2017 году увеличилась суммарная перегрузочная мощность морских портов с 14,3 до 16,4 млн тонн за счет включения в границы морского порта Астрахань дополнительных грузовых терминалов [3].

По ряду показателей, сравнение регионов по экономическому потенциалу с целью оценки территориального развития является трудноосуществимым и не «показательным». При этом, уровень транспортного потенциала и развития напрямую связан с показателем и возможностью дальнейшего территориального развития. Для более детальной оценки такого развития требуется более подробные данные по нагрузкам на транспортные системы регионов, их программным документам развития и планам на ближайшие годы.