

УДК 656 DOI: 10.14451/2.198.110

Транспортно-логистический каркас новых субъектов РФ: состояние и особенности восстановления транспортной сети

© 2024 **Мищенко Оксана Анатольевна**

Кандидат экономических наук, доцент кафедры Международная экономика и бизнес. Донской государственной технической университет.

E-mail: ksyu04@yandex.ru

Ключевые слова: логистика, новые регионы, автодорожная сеть, улично-дорожная сеть, транспортно-логистический каркас, внутренняя логистика, каркасная модель.

В статье автором затрагиваются основные проблемные аспекты современного и будущего развития транспортной системы новых субъектов РФ в процессе их реинтеграции в экономику России. Представлена оценка состояния и процессов опережающего восстановления транспортной и улично-дорожной сети новых территорий, развития стратегических маршрутов, образующих связную логистику товароснабжения полуострова и новых территорий, пролог к которой автор находит в транспортно-логистическом тупике новых территорий 2014 г.

Восстановление социально-экономической базы и промышленного потенциала новых регионов на юге РФ представляет собой комплексный процесс, в котором стабилизирующим фактором их развития становится усиление внутренней связности в рамках формирования транспортно-логистического каркаса территорий [7, с. 119–120].

Развитие дорожного инфраструктурного строительства новых территорий определяется рядом особенностей, среди которых можно выделить:

- высокую интенсивность капитального строительства (согласно планам 2023 г. капитальному строительству подлежало более 700 километров автодорог и 20 искусственных сооружений) [5];
- стратегический характер объектов капиталь-

- ного строительства, например, участка трассы «Джанкой – Мелитополь – Ростов-на-Дону», имеющей проектное название «Таврида-2»;
- точечное развитие локальных производственных мощностей для обеспечения дорожного строительства необходимыми материалами (приближение источников снабжения к местам интенсивного потребления снижает время и стоимость доставки на коротком плече);
- и др.

Восстановление инфраструктуры портов Мариуполя и Бердянска, увеличение мощности их перевалки имеет важное значение не только для повышения потенциала морских грузоперевозок макрорегиона, но и логистической поддержки объектов инфраструктурного дорожного строительства [6]. Возобновление мор-

ских перевозок и восстановление перевалочных мощностей, в том числе стройматериалов позволяет ускорить строительство производственных зданий и сооружений, значительная часть которых была разрушена или повреждена. Переключение работы морской портовой инфраструктуры в режим регулярных морских грузоперевозок позволит почти на треть уменьшить стоимость логистики и оптимизировать сроки доставки товаров. Кроме того, в условиях разрыва многих магистралей и снижения их пропускной способности это позволяет снизить нагрузку на автомобильные дороги и наземные пункты пропуска. Восстановление и развитие портовых мощностей происходит в рамках системных задач, которые включают:

- перезапуск логистической схемы транспортно-сообщения новых территорий в рамках обновленных стратегических ориентиров их развития с учетом интеграции в существующие магистрали новыми железными дорогами, что позволит увеличить как объем грузооборота, так и пассажиропоток в новых регионах;
- плотную интеграцию портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна в экономику РФ с учетом его скорректированного под актуальные задачи развития транспортно-экономического баланса с учетом профильной специализации портовых мощностей (порт Мариуполя – металл, Бердянска – перевалка зерна), которые должны быть заново реинтегрированы в заново выстроенную во круг соответствующую инфраструктуру, восстановление которой должно учитывать имеющиеся мощности портов;
- ремонт энергетических, локомотивных, вагонных, путевых комплексов, что позволит фактически утроить грузовой поток этих территорий;
- расширение логистических возможностей и пропускной способности автомобильных дорог в новых регионах;
- и др.

Транспортно-логистический потенциал внутреннего и транзитного железнодорожного сообще-

ния с учетом 6,4 тысячи километров железнодорожных путей, развитие автомобильных сетей обеспечивает надежную логистическую связку территорий, опорными точками в которой будут являться логистические центры как оптовые площадки по продаже стройматериалов (Энергодар, Токмак, Мелитополь, Бердянск и др.). Основная функция таких складов – аккумулировать и распределять по регионам десятки тысяч тонн готовой продукции [1].

Точкой роста и расширения географии логистической сети таких РЦ в регионе является Мариуполь. Их «тиражирование», имеющее твердое экономическое обоснование и локализацию на основе экономических расчетов (метод «центра масс», топография, источники спроса и др.) несет смежный синергетический эффект, связанный с созданием новых рабочих мест, включением в этот процесс предприятий малого сектора экономики новых регионов. Это, как показывает анализ, имеет колоссальное значение для решения проблем занятости в новых субъектах РФ и стимулирования экономического роста локального бизнеса [10, с. 35–37].

С другой стороны, логистический аспект восстановления территориально-промышленного комплекса новых субъектов РФ является по сути ключевым по причине того, что после 2014 года все они оказались в транспортном тупике.

Контур, который отрезал Украину от цивилизации проходил восточнее Мариуполя, где южнее Херсонской области также ничего не было [3]. Эти территории оказались на периферии внимания региональных экономических и политических элит, по причине чего ремонтно-восстановительные дорожные работы были отложены в «долгий ящик», железнодорожные ветки демонтированы, а инфраструктурное развитие территорий было переведено на остаточный принцип, по которому развивалась только инфраструктура, связанная с авиаперевозками.

Текущее решение этих проблем и выход из логистического тупика диктует определенная логика событий, продолжение специальной военной

операции (СВО), что требует, прежде всего, строительства автомобильных дорог, расширения автотранспортных артерий, позволяющих быстро и плотно связывать регионы [4, с. 12], [5, с. 10].

Одной из таких дорог является двухполосная дорога из Ростовской области в ДНР, которая проходит через Матвеев Курган и пост Успенка. Дефицит ее пропускной способности обозначился уже в 2017–2018 гг., несмотря на периодический ремонт и восстановление этой автомагистрали. Расширение этого пункта пропуска в ДНР имеет важный логистический эффект, в том числе для ее гражданского использования [9].

Не менее приоритетным является строительство дороги, связывающей Ростов-на-Дону с Крымом через новые регионы, запуск которой позволит снизить нагрузку на Крымский мост, особенно в летний период, когда она достигает более 30 тысяч машин в сутки. Интенсивность движения по трассе Джанкой – Мариуполь (300–700 фур в сутки) требует не только ремонта, но и расширения этой магистрали.

Потребность в развитии сухопутного коридора в Крым возникла в 2014 г., после его включения в состав России и усиления транспортной блокады нового субъекта РФ со стороны Украины, а также с началом боевых действий на Донбассе. Низкая пропускная способность паромной переправы через Керченский пролив заострила дискуссию о необходимости строительства моста, после чего эта задача была решена в 2016–2019 гг.

После теракта на Крымском мосту проблема развития дублирующего его сухопутного маршрута вновь обострилась в условиях, когда на новые территории приходилось до 4/5 транспортного потока с полуострова и обратно. В современный момент этот транспортный коридор по северно-уму Приазовью решает ряд проблем:

- снимает часть нагрузки с Крымского моста;
- снижает нагрузку на остальную часть транспортной инфраструктуры Украины, которая оказалась не готова к увеличению грузопотока по автомобильной магистрали (обрушение

моста в Мелитополе);

- и др.

Важно отметить, что роль и значение этого маршрута будет изменяться по мере развития экономики полуострова, расширения его торговых связей с материковой частью России, возрастания туристического и рекреационного потенциала полуострова [8]. Как итог, страховочно-разгрузочная и транзитная функция сухопутного маршрута будет замещаться возрастающей ролью в увеличении объемов товароснабжения полуострова, что означает повышение экономической значимости транспортного коридора после того, как новые территории будут максимально интегрированы в экономику РФ.

Связная и развитая логистика является важной частью интеграционной парадигмы развития новых регионов РФ, единство территорий которых будет являться функцией возрастающего и направленного «сверху» удобства путей сообщения. Сегодня движение машин в Крым через новые территории осуществляется по маршруту «Таганрог – Мариуполь – Бердянск – Мелитополь – Джанкой» по «зеленому коридору» с возможностью остановки в специально обустроенных зонах. Развитие такого коридора расширяет возможности входа российского бизнеса в экономическое пространство Запорожской и Херсонской области как с Крыма, так и с материковой части РФ.

Отдельное направление развития внутренней логистики новых регионов составляет авиасообщение, транзитный потенциал которого был подорван частичным разрушением Луганского аэродрома в ходе боевых действий, когда донецкий аэропорт был уничтожен. Развитие аэропортов в долгосрочной перспективе позволит восстановить связь с отдаленными регионами России и сделать ее более надежной. Отметим, что аэропорт Мариуполе имеет военное назначение, а сроки его восстановления перенесены на 2025 г.

Функционирование социальной инфраструктуры новых территорий определяется не менее

важным гармоничным развитием общественного транспорта, парк которого за последние годы оказался не только сильно изношен, но и частично полностью амортизирован. Например, отсутствие в крупных городах работающего электротранспорта, восстановление которого несет смежный эффект дозагрузки мощностей местных предприятий, испытывающих хронический дефицит заказов.

Формирование транспортно-логистического каркаса новых территорий имеет важное значение в силу множества двуединых задач, например раскрытия потенциала Азовского моря как внутреннего моря РФ. Строительство автодорожного кольца вокруг Азовского моря как связанной сети новых дорог, в том числе на Арабатской Стрелке (связывает Херсонскую область с Крымом) может обеспечить значительный социально-экономический эффект и превратить район Приазовья в единый динамично развивающийся туристско-рекреационный кластер. Данная стратегическая задача подчеркивает не только рыночную и социально-экономическую перспективу инфраструктурного проекта, но и востребованность каркасной модели развития транспортно-логистического комплекса новых территорий. Их логистическое сопряжение с транспортной системой юга России несет множество прямых и опосредованных эффектов, целевой ориентир которых – ускоренное включение регионов в экономическое, правовое, образовательное и культурное пространство страны.

В условиях существующих интеграционных типов развития ЕАЭС включение в экономику России новых субъектов должно использовать весь потенциал транспортно-логистической и промышленно-хозяйственной кооперации территорий, в условиях когда такая интеграция не может развиваться на пространстве ЕАЭС, где отсутствие союзного капитала ограничивает рыночное лобби межгосударственного углубления интеграции национального капитала, внутренний рыночный комфорт которого обставлен множеством регуляторных барьеров и ограни-

чений.

Интеграционное развитие логистики России и ее новых территорий включает и более широкие инициативы, связанные со строительством железной дороги, которая соединит Ростов-на-Дону и Крым и пройдет по территории Запорожской области через Бердянск и Мариуполь, что в целом обезопасит движение железнодорожного транспорта и также расширит инфраструктурные возможности роста экономики новых регионов.

Как показывает анализ, сегодня динамика их развития находится в зависимости и крайне чувствительна к состоянию дорог, улучшение которого является одним из ключевых инструментов ускоренного развития новых российских регионов, расширение межотраслевых кооперационных связей которых возможно только в рамках качественного обновления и развития дорожной сети, формирования транспортно-логистического каркаса регионов.

Предпосылкой последнего является опережающий темп восстановления дорожной инфраструктуры в 2023 г., а также в 2022 г. (план строительства превышен на 60%, отремонтировано свыше 800 км трасс и 18 мостов).

Результаты капитального строительства региональной и местной сети дорог новых регионов РФ в 2023 г. [2]:

- ЛНР. Выполнена замена слоев износа на 145,9 км региональных трасс. В нормативное состояние приведено 29,9 км улично-дорожной сети, включая участок протяженностью 19 км на трассе от Лутугино до поселка Белое. Ремонт дороги расширит ее логистические возможности как дополнительного объездного маршрута г. Луганска.
- ДНР. Обновлено 176,9 км покрытия на региональной сети и 31,4 км – на улично-дорожной сети, включая 26-километровый участок трассы Енакиево – Харцызск, на котором проведена замена верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Дорожная

артерия связывает Донецк, Горловку, Харцызск, Енакиево и имеет важное социально-экономическое значение для региона.

- Запорожская область. Произведена замена слоев износа на 117,7 км региональной сети, отремонтировано 39,4 км улиц в населенных пунктах. Ключевым объектом работы по содержанию дорог стал участок трассы, соединяющий поселок городского типа Веселое с Мелитополем. Приведения трассы в нормативное состояние обеспечило повышение транспортной доступности социально значимых объектов (местная школа, медицинские учреждения и др.).
- Херсонская область. Обновление верхнего изношенного слоя дорожного покрытия проведено на 110,7 км региональных трасс, включая 31,5 км на участке автодороги Херсон – Симферополь – Скадовск. Восстановление этой дороги облегчает транспортное сообщение между курортными поселками и городами, что имеет ключевое значение для развития туризма и экономики региона.

В целом, в 2023 г. на региональной и местной сети дорог Донецкой и Луганской народных республик, Херсонской и Запорожской областей выполнена замена верхних слоев покрытия на 551,2 км региональных трасс. В нормативное состояние приведено 100,7 км улично-дорожной сети. Восстановление улично-дорожной сети этих регионов происходит в рамках приведения дорожной деятельности в соответствие с российской законодательной и нормативно-правовой базой. Это позволяет разрабатывать и реализовывать планы комплексного развития автомобильных дорог регионального, муниципального и местного значения, а также искусственных сооружений на них.

Согласно планам на 2024 г. должно быть отремонтировано 640 км дорог. Комплексный характер строительства предполагает не только замену дорожного полотна, но также организацию водопропускных труб, размещение дорожных

знаков, остановочных павильонов и др.

В настоящее время основные усилия подрядных организаций и парка привлеченной спецтехники задействованы на ключевых трассах и дорожных артериях, которые обеспечивают связь региональных центров новых регионов с сопряженными территориями. К ним можно отнести:

- дорога Донецк – Харцызск – Амвросиевка – КПП Успенка протяженностью 55 километров;
- региональная дорога от Перевальска до Ивановки;
- и др.

Интенсивность строительства и восстановления альтернативного маршрута по территории новых регионов позволило привести в нормативное состояние 370 километров сухопутного коридора. В ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областях из более двух тысяч километров отремонтированных дорог, 1350 км магистралей было приведено в порядок силами государственной компании «Автодор».

Все это создает предпосылки для неограниченного роста трафика частного автотранспорта, увеличения объема грузоперевозок в новых регионах, развития междугороднего пассажирского сообщения. Важно отметить, что данные процессы носят направленный и управляемый характер в рамках системы стратегических решений, учитывающих текущий и будущий транспортно-экономический баланс новых российских регионов на юге страны. Это позволяет сформировать и последовательно реализовывать программу капитального дорожного строительства, повышая качество и разветвленность дорожной сети, напрямую определяющих темпы социально-экономического развития новых субъектов России.

Логистическая интеграция транспортной системы Новороссии определяется, региональными проектами, имеющими стратегическое значение, например перенаправления автомобильного потока в Крым через Северное Приазовье. Реализация таких проектов в условиях СВО и социально-экономической динамики новых

территорий, импульс для которой задает их реинтеграция в РФ формирует подвижность в постановке и решении задач, когда использование сухопутного маршрута для разгрузки пассажиропотока на Крымском мосту актуализирует другу более масштабную задачу использования потенциала всей транспортной системы новых территорий. План-фактный анализ процессов ее

восстановления требует применения более прогрессивных подходов в ее организации, логистический концепт которых формирует каркасная модель, обеспечивающая синергетику развития новых территорий как условие их эффективной и ускоренной реинтеграции в экономику России.

Библиографический список

1. Берко А. К. Влияние транспортной системы на социально-экономическое развитие новых регионов Российской Федерации // *Инновационная экономика и общество*. – 2024. – 1 (43). – С. 11–21.
2. В 2023 году в новых регионах обновили порядка 652 км региональных и местных дорог. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11091> (дата обр. 08.12.2024).
3. Лизан И. Дороги дороги. Как Россия интегрирует транспортную систему Новороссии. – URL: <https://regnum.ru/article/3817893> (дата обр. 11.11.2024).
4. Лизан И. Интеграция Новороссии. Обзор политэкономических процессов и госстроительства новых регионов России. Август – 2024 / Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза «Союзный нарратив 2050». – URL: <https://www.sonar2050.org/storage/files/Доклады/СОНАР/Интеграция%20Новороссии%20август.pdf> (дата обр. 08.12.2024).
5. Лизан И. Интеграция Новороссии. Обзор политэкономических процессов и госстроительства новых регионов России. Февраль – 2024 / Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза «Союзный нарратив 2050». – URL: <https://www.sonar2050.org/storage/files/ПостУкраина/Интеграция%20Новороссии%20февраль%202024.pdf> (дата обр. 08.12.2024).
6. Логистика, индустриализация и железнодорожное строительство в Новороссии / В. Т. Волон [и др.] // *Логистика*. – 2023. – 12 (205). – С. 21–23.
7. Лукиных В. Ф., Малыгин Д. С. Концепция логистического каркаса // *Социально-экономический и гуманитарный журнал*. – 2023. – 2 (28). – С. 117–126.
8. Орешкина А. Д., Шаталова Н. В., Бородина О. В. Формирование транспортной сети вновь присоединенных территорий на примере Новороссии // *Транспорт России: проблемы и перспективы-2023* : Материалы Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург. – 2023. – С. 42–44.
9. Павлюк Д. А., Лизогуб Р. П. Проблемы и перспективы транспортной логистики Донецкой Народной Республики // *Маркетинговые и логистические проблемы развития региона* : материалы VI Республиканской студенческой научно-практической конференции (Донецк, 6 апреля 2023 г.) – Донецк : ДОНАУИГС, 2023.
10. Пивоварова О. В., Орлов С. Л. Восстановительный процесс как основа интеграции поступательного развития новых регионов России // *Вестник Института экономических исследований*. – 2024. – 2 (34). – С. 32–42.