

УДК 33

DOI 10.34670/AR.2019.90.8.031

Особенности современного транспортного развития города Ростова-на-Дону

Караблин Олег ВладимировичКандидат технических наук,
доцент,Ростовский государственный экономический университет,
344006, Российская Федерация, Ростов-на-Дону, ул. Садовая, 69;
e-mail: waterman1965@mail.ru

Аннотация

В условиях агломерационного роста городов продолжается урбанизация и автомобилизация территорий, эта общемировая тенденция приобретает свои особенности в каждом конкретном случае. При этом усугубляются транспортные проблемы как ядра, так и городов спутников. Социально-экономическое развитие ростовской агломерации невозможно без транспортного развития. В статье рассматривается ряд особенностей, которые накладывают отпечаток на это развитие. К ним относится стабильная урбанизация территории и непропорциональный рост автомобилизации агломерации при низких темпах развития улично-дорожной сети. Из проведенного анализа можно сделать следующие выводы: необходимы более высокие темпы строительства городских дорог с твердым покрытием, видится важным совершенствование и периферийных дорог, что позволит разгрузить магистральные; выполнение организационно-технических мероприятий по снижению сложности большинства городских дорожно-транспортных узлов, особенно в критических точках улично-дорожной сети; деконцентрация функций центральных районов города Ростова-на-Дону и городов-спутников, с целью сокращения числа поездок в органы управления, учреждения здравоохранения и так далее.

Для цитирования в научных исследованиях

Караблин О.В. Особенности современного транспортного развития города Ростова-на-Дону // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 8А. С. 305-311. DOI 10.34670/AR.2019.90.8.031

Ключевые слова

Агломерация, урбанизация, автомобилизация, транспорт, экономика.

Введение

В условиях агломерационного роста городов продолжается урбанизация и автомобилизация территорий, эта общемировая тенденция приобретает свои особенности в каждом конкретном случае. При этом усугубляются транспортные проблемы как ядра, так и городов спутников.

Проанализируем особенности современного транспортного развития города Ростова-на-Дону с учетом ряда факторов.

Основная часть

Так, в ряде работ [Анопченко, Темирканова, 2017; Караблин, 2018] отмечается наличие ежедневной маятниковой миграции от периферии агломерации в центр. При едином понимании явления, авторы расходятся в оценках количественных показателей. В работе [Анопченко, Темирканова, 2017] при разбиении прилегающего пространства к ядру агломерации на зоны, используется транспортная доступность – время перемещения от спутника к ядру – и приводятся цифры объема ежедневной маятниковой миграции для первого пояса (г. Аксай, г. Батайск, пос. Чалтырь) в 50 тыс. человек. Следует отметить, что общая численность проживающих в указанных населенных пунктах составляет около 210 тыс. человек. Известно, что маятниковая миграция из первого пояса агломерации (при длительности поездки около 15-20 минут) составляет около 30-40 процентов от общей численности населения, таким образом следует говорить о значениях около 60 – 80 тыс. человек в сутки. Уточненные данные, но для общей суточной миграции в Ростов-на-Дону, составляют около 240 – 315 тыс. человек [Караблин, 2018]. Таким образом, можно говорить об увеличении населения ядра агломерации на 25%.

Усугубляющим фактором также является рост числа автомобилей. Динамика, представленная на рисунке 1, предполагает более высокие тренды чем прогнозировалось ранее.

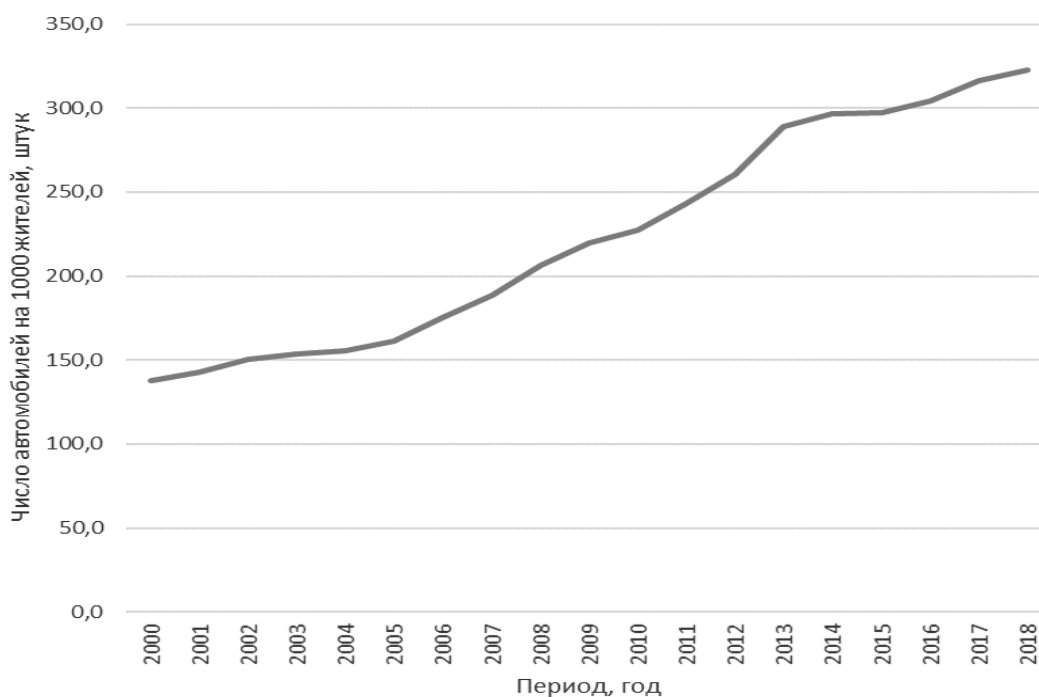


Рисунок 1 - Динамика числа автомобилей на 1000 жителей г. Ростова-на-Дону

В контексте изложения следует отметить незначительное изменение урбанистических показателей – уровень урбанизации Ростовской области уже несколько лет составляет достаточно стабильные 67,8-68%. Но следует отметить стабильно высокие темпы ввода жилья в Ростове-на-Дону (рисунок 2).

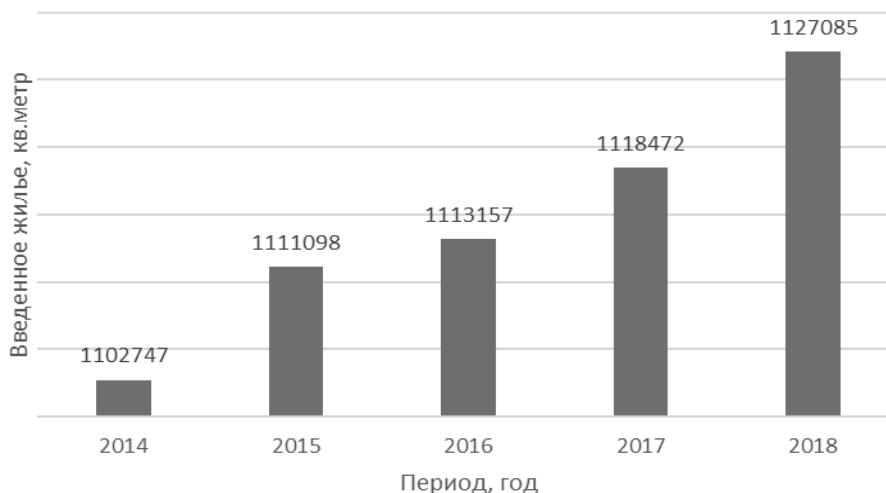


Рисунок 2 - Динамика ввода жилья в г. Ростове-на-Дону 2014-2018

Указанная динамика позволяет предположить, при условии среднего значения приходящихся квадратных метров на одного ростовчанина около 25 кв.м. и принимая среднестатистическую семью из трех человек, что ежегодно в ядре агломерации заселяется около 14913 – 15028 квартир. Данные расчеты позволяют предположить, что ежегодно в ядре агломерации добавляется около 15 тыс. автомобилей (из принципа «одна семья – один автомобиль»). Указанный факт усугубляет развитие транспортной системы сравнением темпов прироста жилья, что в нашем изложении предполагает и прирост автомобилей, с темпами прироста дорог. Так, динамика темпов прироста жилья, представленная на рисунке 3, значительно опережает прирост городских дорог (рисунок 4).

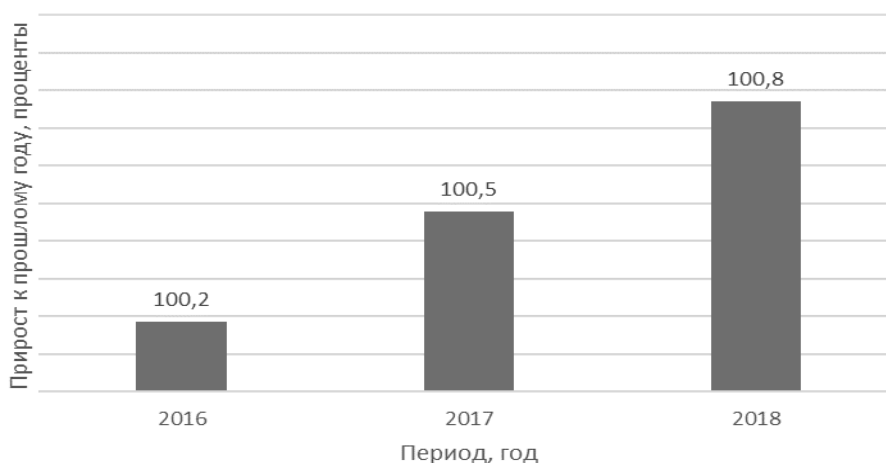


Рисунок 3 - Динамика прироста жилья в г. Ростове-на-Дону

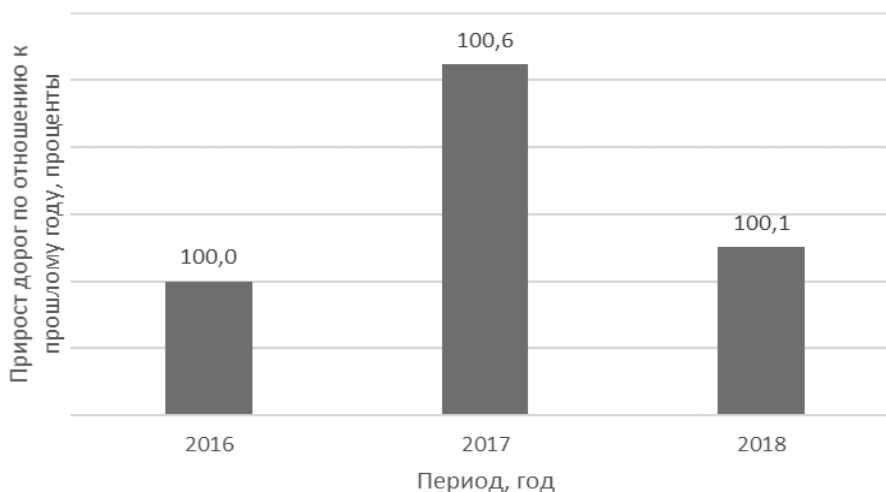


Рисунок 4 - Динамика прироста дорог в г. Ростове-на-Дону

Динамика прироста городских дорог с твердым или улучшенным покрытием выглядит не оптимистично (рисунок 5).

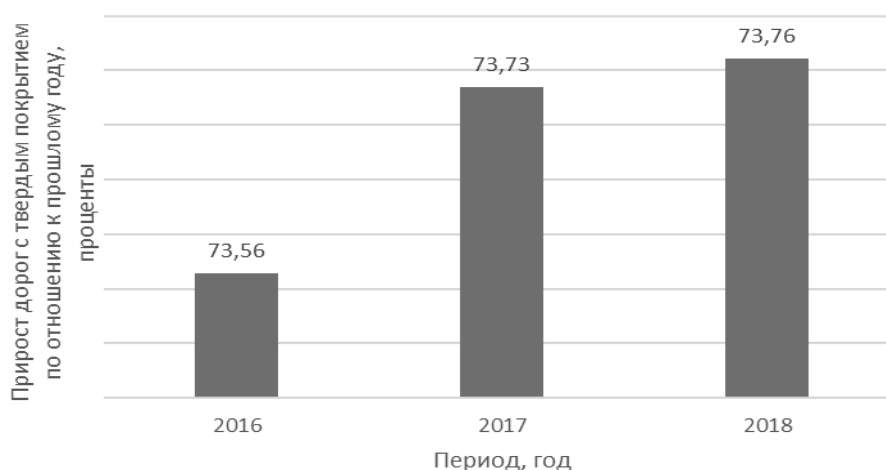


Рисунок 5 - Динамика прироста дорог с твердым покрытием в г. Ростове-на-Дону

Таким образом, совместный анализ графиков показывает, что прирост дорог с твердым покрытием, по которым предпочитают ездить автомобилисты, составляет в среднем около полутора километров, прирост автомобилей составляет около 15 тысяч штук.

При этом следует отметить, что объем всех перевозок автомобильным транспортом в Ростове и городах спутниках растет. Так в 2016 году было перевезено автомобильным транспортом всех видов и форм собственности около 157,25 млн. пассажиров, а в 2017 эта цифра составила 172,3 млн. пассажиров. В пересчете на один день объем пассажирских перевозок составляет около 472 тыс. человек.

Говоря о проблемах транспортного развития, следует учитывать топографические особенности улично-дорожной сети г. Ростова-на-Дону. Для Ростовской агломерации характерна смешанная типология улично-дорожной сети [Куликов, 2017]. На рисунке 5 видна

регулярная прямоугольная улично-дорожная сеть в центре Ростова, и в районах новостроек, как правило, это новые окраинные районы. Но между ними транспортное сообщение осуществляется по одной или двумя магистральным улицам, которые выполняют роль «бутылочного горлышка».



Рисунок 6 - Схема улично-дорожной сети г. Ростова-на-Дону

На схеме рисунка 5 кружками обозначены места высокой аварийности, которые совпадают с точками входа транспортной сети в тот или иной район г. Ростова-на-Дону и в свою очередь являются дорожно-транспортными узлами с высокими показателями сложности.

Лидирующее положение автомобильного транспорта приводит к его существенному влиянию на транспортную систему агломерации.

Заключение

Таким образом, из проведенного анализа можно сделать следующие выводы: необходимы более высокие темпы строительства городских дорог с твердым покрытием, видится важным совершенствование и периферийных дорог, что позволит разгрузить магистральные; выполнение организационно-технических мероприятий по снижению сложности большинства городских дорожно-транспортных узлов, особенно в критических точках улично-дорожной сети; децентрация функций центральных районов г. Ростова-на-Дону и городов-спутников, с целью сокращения числа поездок в органы управления, учреждения здравоохранения и пр.

Библиография

1. Анопченко Т.Ю., Темирканова А.В. Агломерационный эффект ростовской агломерации: анализ на основе теории пространственного равновесия // Муниципальная академия. 2017. № 3. С. 121-127.
2. Караблин О.В. Некоторые аспекты прогнозирования транспортной системы города. Ростов-на-Дону, 2018. 124 с.
3. Куликов Ю.И. (ред.) Стратегия развития транспортных систем России. Хабаровск, 2017. 148 с.
4. Бытовое обслуживание населения. URL: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=6070100020152016201720182019
5. Население. URL: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=6070100020142015201620172018
6. Сайт Ростстата. URL: [https://rostov.gks.ru/storage/mediabank\(10\).pdf](https://rostov.gks.ru/storage/mediabank(10).pdf)

Features of modern transport development of the city of Rostov-on-Don

Oleg V. Karablin

PhD in Technical Science,
Associate Professor,
Rostov State University of Economics,
344006, 69, Sadovaya st., Rostov-on-Don, Russian Federation;
e-mail: waterman1965@mail.ru

Abstract

In the context of agglomeration growth of cities, urbanization and motorization of territories continues, and this global trend acquires its own characteristics in each particular case. At the same time, notes the author of the paper, transport problems of both the core and satellite cities are exacerbated. The social and economic development of the Rostov agglomeration is impossible without transport development. The study presented in this article discusses a number of features that leave their mark on this development. These include a stable urbanization of the territory and a disproportionate increase in the agglomeration motorization at low rates of development of the road network. The following conclusions can be drawn from the analysis, as shows thae author of the paper: the higher pace of construction of paved urban roads is needed; improvement of peripheral roads seems to be important, which will relieve trunk lines; implementation of organizational and technical measures to reduce the complexity of most urban road hubs, especially at critical points of the road network; deconcentration of the functions of the central districts of the city of Rostov-on-Don and satellite cities, in order to reduce the number of trips to governing bodies, and healthcare institutions, and so on.

For citation

Karablin O.V. (2019) Osobennosti sovremennogo transportnogo razvitiya goroda Rostova-na-Donu [Features of modern transport development of the city of Rostov-on-Don]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (8A), pp. 305-311. DOI 10.34670/AR.2019.90.8.031

Keywords

Agglomeration, urbanization, motorization, economics, transport.

References

1. Anopchenko T.Yu., Temirkanova A.V. (2017) Agglomeratsionnyi effekt rostovskoi aglomeratsii: analiz na osnove teorii prostranstvennogo ravnovesiya [Agglomeration effect of the Rostov agglomeration: analysis based on the theory of spatial equilibrium]. *Munitsipal'naya akademiya* [Municipal Academy], 3, pp. 121-127.
2. Karablin O.V. (2018) *Nekotorye aspekty prognozirovaniya transportnoi sistemy Goroda* [Some aspects of forecasting the transport system of the city]. Rostov-on-Don.
3. Kulikov Yu.I. (ed.) *Strategiya razvitiya transportnykh sistem Rossii* [The development strategy of transport systems in Russia]. Khabarovsk.
4. *Bytovoe obsluzhivanie naseleniya* [Consumer services]. Available at: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=6070100020152016201720182019 [Accessed 06/06/2019]
5. *Naselenie* [Population]. Available at: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=6070100020142015201620172018 [Accessed 06/06/2019]
6. *Sait Roststata* [Rosstat]. Available at: [https://rostov.gks.ru/storage/mediabank\(10\).pdf](https://rostov.gks.ru/storage/mediabank(10).pdf) [Accessed 06/06/2019]