

УДК 911.3:711.7(470.661)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КАРКАСА РАССЕЛЕНИЯ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ АСПЕКТЫ)

^{1,2}Крылов П.М.¹ГОУ ВО МО «Московский государственный областной университет», Мытищи;²ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», Москва, e-mail: pmkrylov@yandex.ru

В статье рассмотрены современные проблемы и перспективные направления взаимосвязанной пространственной организации расселения и региональной транспортной системы Чеченской Республики (ЧР) как неотъемлемой части транспортной системы Юга России. В качестве основных линейных элементов каркаса расселения предлагаются к рассмотрению оси расселения с различной степенью урбанизации. Выделены четыре основные оси расселения, а также второстепенные и перспективные оси расселения. Наряду с этим выделены также два основных и ряд второстепенных узловых центров и подцентров расселения. На территории ЧР выделены две основные существующие линейные транспортные оси, которые проходят в широтном направлении, сформированы они вдоль главных рек ЧР – Терек и Сунжа, и развиваются на основе железнодорожных и транспортных магистралей. Выделены характерные черты современной транспортной системы региона: компактность, приграничность географического положения в сочетании со значимой транзитной функцией. Маятниковая трудовая миграция в республике способствует как значительному росту автомобилизации населения, так и развитию пригородного автобусного транспорта. Низкий уровень транспортной дискриминации населения региона сочетается с необходимостью дальнейшего развития транспортной системы. Многие предгорные и горные населенные пункты не имеют внешних надежных транспортных связей. Не обеспечены в нужной степени транспортной инфраструктурой существующие и проектируемые рекреационные объекты в южных горных районах. Недостаточно развиты межрегиональные связи с соседними субъектами РФ. Крупные города республики – Грозный и Гудермес, нуждаются в строительстве объездных автомобильных дорог. В статье обоснованы предложенные автором мероприятия по развитию транспортной системы Чеченской Республики с позиций территориального планирования в увязке с перспективным развитием единого опорного планировочного каркаса расселения. Предложены основные направления пространственного развития ЧР, определяющие развитие региональной транспортной инфраструктуры. Рассматриваются основные перспективы развития ряда отраслей транспорта.

Ключевые слова: региональная транспортная система, Чеченская Республика, Грозненская агломерация, «Схема территориального планирования»

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE RESETTLEMENT FRAMEWORK AND THE REGIONAL TRANSPORT SYSTEM OF THE CHECHEN REPUBLIC (SPATIAL AND PLANNING ASPECTS)

^{1,2}Krylov P.M.¹GOU VO MO Moscow State Regional University, Mytishchi;²OJSC Russian Institute of Urban Planning and Investment Development «Giprogor», Moscow, e-mail: pmkrylov@yandex.ru

The article considers modern problems and promising directions of the interconnected spatial organization of resettlement and the regional transport system of the Chechen Republic (CR) as an integral part of the transport system of the South of Russia. As the main linear elements of the framework, resettlement is proposed for consideration of the axis of resettlement with various degrees of urbanization. Four main axes of resettlement are identified, as well as secondary and promising axes of resettlement. In addition, two main and a number of secondary hubs and sub-centres of resettlement are also identified. On the territory of the CR, two main existing linear transport axes are identified, which run in the latitudinal direction, they are formed along the main rivers of the CR – Terek and Sunzha, and develop on the basis of railway and transport lines. The characteristics of the modern transport system of the region are highlighted: compactness, border of geographical location in combination with a significant transit function. Pendulum labor migration in the republic contributes to both a significant increase in the motorization of the population and the development of suburban bus transport. The low level of transport discrimination of the population of the region is combined with the need to further develop the transport system. Many foothills and mountainous settlements do not have external reliable transport links. Existing and projected recreational facilities in the southern mountainous regions are not provided with the necessary transport infrastructure. Interregional ties with neighboring constituent entities of the Russian Federation are underdeveloped. Major cities of the republic – Grozny and Gudermes, need to build bypass roads. The article substantiates the measures proposed by the author for the development of the transport system of the CR from the standpoint of territorial planning in connection with the promising development of a single supporting planning framework for resettlement. The main directions of spatial development of the CR, determining the development of regional transport infrastructure, have been proposed. The main prospects for the development of a number of transport sectors are considered.

Keywords: Regional Transport System, Chechen Republic, Grozny Agglomeration, Territorial Planning Scheme

Перспективное пространственное развитие Чеченской Республики (ЧР) базируется на планировочном каркасе, в основе которого находится система каркасов: природного, историко-культурного, расселенческого, транспортного, социального,

экологического и др. В качестве перспективных линейных элементов каркаса расселения предлагаются к рассмотрению основные оси расселения с различной степенью урбанизации. В основе *транспортного каркаса*, представленного участками транспортных магистралей, находятся основные транспортные оси республики, вдоль которых развиваются основные элементы каркаса расселения: городские и важнейшие сельские населенные пункты.

Цель исследования: обосновать разработанные автором на перспективу предложения и мероприятия по развитию региональной транспортной системы и элементов транспортного каркаса ЧР в увязке с перспективным развитием единого опорного планировочного каркаса и каркаса расселения, с позиций территориально-го планирования.

Материалы и методы исследования

Статья основывается на материалах разрабатываемой в 2020 г. «Схемы территориального планирования» (СТП) ЧР, в работе над которой принимал участие автор статьи. Для сравнительного анализа динамики процессов транспортной системы региона использованы материалы предыдущих редакций СТП ЧР (редакции 2010–2019 гг.), статистические данные, а также сведения, предоставленные органами власти.

Результаты исследования и их обсуждение

Главным приоритетом развития ЧР должно стать повышение сбалансированности пространственного развития территории путем формирования и развития районов со значительным градостроительным потенциалом. Одним из возможных направлений развития территории ЧР является пространственное поляризованное развитие за счет приоритетного формирования наиболее конкурентоспособных ареалов и активизации социально-экономического освоения периферийных (в первую очередь, горных) депрессивных районов республики. В основе пространственного развития ЧР лежит идея развития территории посредством формирования *единого планировочного (опорного) каркаса*. Он устанавливает направления развития территории и ориентирует пространственное формирование взаимоувязанных систем, складывающихся на основе экономического, социального, экологического и др. видов каркасов, фор-

мирующихся на территории республики [1]. В составе планировочного каркаса выделяется совокупность «точек» и «линий», представляющих собой оси и центры приоритетного развития расселения и размещения производительных сил. Развитие системы расселения республики нами предлагается рассматривать на основе формирования *перспективного каркаса расселения*, являющегося составной частью перспективного планировочного (опорного) каркаса территории. В качестве перспективных линейных элементов каркаса расселения предлагаются к рассмотрению основные оси расселения с различной степенью урбанизации. *Первая основная ось расселения* продолжит развитие на основе урбанизированной полосы расселения (первой развиваемой планировочной оси), проходящей в широтном направлении: Краснодар – Назрань – Серноводское – Ассиновская – Алхан-Юрт – Грозный (Аргун) – Гудермес – В. Нойбер – Ойсхара – Хасавюрт – Махачкала. Основная ось расселения проходит вдоль р. Сунжа, по территории формирующейся Грозненской агломерации, включающей гг. Грозный, Аргун и центры районных систем расселения: г. Курчалой, г. Гудермес, г. Ачхой-Мартан, с. Урус-Мартан, г. Шали, с. Толстой-Юрт. *Вторая основная ось расселения* продолжит развитие на основе полосы расселения, примыкающей к р. Терек, в направлении Моздок – Ищерская – Знаменское – Наурская – Червленая – Щелковская – Кизляр. В ее состав войдут центры районных систем расселения: с. Знаменское, ст. Наурская, ст. Щелковская. *Третья основная ось расселения* продолжит развитие вдоль полосы расселения в направлении Грозный (Аргун) – Чечен-Аул – Чири-Юрт – Дуба-Юрт – Шатой – Итум-Кали – граница с Грузией, вдоль р. Аргун, с ответвлением на Химой и Шарой. В ее состав войдут центры районных систем расселения: с. Шатой, с. Шарой, с. Химой, с. Итум-Кали. *Четвертая основная ось расселения* пройдет по линии Грозный (Аргун) – Шали – Сержень-Юрт – Ведено – Харахой – Ботлих и включит в свой состав центры районных систем расселения: г. Шали, с. Ведено. Кроме основных осей расселения, возможно развитие *второстепенных осей расселения*. Второстепенные оси расселения пройдут по направлениям: Ищерская – Грозный; Знаменское – Горагорский – Грозный; Червленая – Грозный; Шатой – Химой; Гребенская – Хасавюрт. *Перспективные оси расселения* пройдут по следующим направ-

лениям: Знаменское – Горагорский – Ачхой-Мартан – Урус-Мартан – Чири-Юрт – Шали – Курчалой – Ойсхара – Шелковская; Ведено – Ножай-Юрт – Шатой – Итум-Кали. Развитие осей расселения предлагается за счет создания особых экономических зон, инновационных территорий, агропромышленных и промышленных комплексов, туристско-рекреационных комплексов, с насыщением этих территорий инфраструктурными объектами капитального строительства различного функционального назначения (жилого, производственного, социального, бытового, транспортно-инженерного, туристско-рекреационного) [2; 3]. В качестве перспективных узловых элементов каркаса расселения предлагаются следующие населенные пункты: *первый основной центр* – г. Грозный и г. Аргун (региональный, межрайонный, районный центр расселения); города Грозный и Аргун, фактически являясь территориально сближенными, развиваются в качестве единого селитебного образования; *второй основной центр* – г. Гудермес (субрегиональный, межрайонный, районный центр расселения); *второстепенные центры* – поселения Курчалой, Шали, Урус-Мартан (межрайонные, районные центры расселения); *подцентры (районные центры расселения)* – с. Серноводское, с. Знаменское, ст. Наурская, ст. Шелковская, с. Ачхой-Мартан, с. Шатой, с. Ведено, с. Ножай-Юрт, с. Химой, с. Итум-Кали; *локальные центры* (центры 213 сельских поселений). Развитие центров и подцентров расселения предлагается рассматривать на основе: 1) укрепления, усиления ядра системы расселения путем восстановления и развития градообразующей базы и социальной сферы гг. Грозный, Аргун, их взаимоувязанного развития в качестве первого полюса урбанизации; 2) развития г. Грозный, прежде всего, как столичного, делового, научно-образовательного, социально-культурного центра, при высокоразвитых промышленно-инновационных функциях; 3) развития г. Аргун, как промышленного центра, при использовании его селитебной территории для жилой застройки города Грозный; 4) развития г. Гудермеса, как логистического и промышленного центра, при широком развитии агропромышленных функций, формирования на его основе второго полюса урбанизации; 5) восстановления и развития экономической базы и городской среды городов Урус-Мартан, Шали, Курчалой, формирования на их основе новых центров

региональной системы расселения первого уровня; 6) восстановления и развития экономической базы, объектов социально-бытовой, туристско-рекреационной сферы административных центров степных и горных районов (с. Серноводское, с. Знаменское, ст. Наурская, ст. Шелковская, Ачхой-Мартан, Итум-Кали, Шатой, Химой, Ведено, Ножай-Юрт), формирования на их основе центров системы расселения второго уровня; 7) восстановления и развития среды обитания местных локальных центров; 8) совершенствования транспортно-инженерной сети: реконструкции и модернизации имеющихся объектов, строительства новых объектов.

Транспортная система ЧР является частью транспортной системы Северо-Кавказского федерального округа (СКФО). На Северном Кавказе, вследствие неравномерности развития транспортной инфраструктуры, воспроизводственные процессы нередко замыкаются в рамках отдельных субъектов РФ и слабо интегрированы в единую транспортную систему округа [4]. Для ЧР состояние транспортной системы имеет особое значение в связи с её приграничным положением и недостаточной освоенностью части территории (имеющимися высокими контрастами в уровне и качестве освоенности территории). Под влиянием политических событий 1990-х гг. её развитие претерпело существенные изменения. Были выведены из строя участки автомобильных и железных дорог общего пользования, прекратил существование воздушный транспорт [5; 6]. Это привело в том числе к изменениям в конфигурации транспортных сетей пограничных с ЧР регионов. Так, например, во время военных действий в 1997 г. для выхода из частичной транспортной изоляции Республики Дагестан, связанной с остальной территорией России железными дорогами через территорию ЧР, в Дагестане был построен новый участок железной дороги общего пользования Кизилюрт – Кизляр. В 1995–2000 гг. почти полностью прекратился транзит автомобильного транспорта через территорию ЧР. Одним из важнейших условий устойчивого развития ЧР является опережающее развитие транспортной инфраструктуры, способствующей росту товарооборота, повышению уровня производственной и социальной кооперации, эффективности использования производственных мощностей и ресурсов, оптимизации структуры экономики. По сочетанию факторов разного уровня свойств регио-

нальной транспортной системы территория ЧР в целом может быть отнесена к регионам с умеренным (невысоким) уровнем транспортной дискриминации населения [7]. В настоящее время многие предгорные и горные населенные пункты ЧР не имеют внешних надежных транспортных связей. Не обеспечены в нужной степени транспортной инфраструктурой существующие и проектируемые рекреационные объекты в южных горных районах. Одновременно недостаточно развиты межрегиональные связи с соседними субъектами РФ. Крупные города республики – Грозный и Гудермес, нуждаются в строительстве объездных автомобильных дорог. Более интенсивное развитие автомобильных дорог в ущерб железнодорожному транспорту на Северном Кавказе, и в том числе в ЧР, предопределено как политическими, так и природно-географическими факторами (в первую очередь, за счёт сложного горного рельефа) [8–10]. В ЧР также относительно слабо развит пригородный железнодорожный транспорт (в том числе за счет выхода из строя ряда существовавших ранее участков сети общего пользования в 1990-е гг.). Рост мобильности населения во всем мире, в том числе и в ЧР, предопределяет расширение действующего аэропорта г. Грозный [5]. Маятниковая трудовая миграция в республике способствует как значительному росту автомобилизации населения, так и развитию пригородного автобусного транспорта. Резкий рост автомобилизации населения в сочетании с отсутствием городского электротранспорта (даже в городе Грозном) ухудшает экологическую ситуацию во всех крупных городах республики [5; 6]. В настоящее время две основные линейные транспортные оси проходят в широтном направлении, сформированы они вдоль главных рек ЧР – Терек и Сунжа, и развиваются на основе железнодорожных и транспортных магистралей. Первая транспортная ось проходит вдоль р. Сунжа и включает в себя: участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-217 «Кавказ», автомобильная дорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой и основные участки железных дорог общего пользования: Прохладная – Гудермес – Махачкала; Червленная – Узловая – Кизляр; Грозный – Гудермес. Вторая транспортная ось проходит вдоль р. Терек и включает в себя: участок автомобильной дороги Ставрополь – Прохладное – Кизляр – Крайновка, участ-

ки железных дорог общего пользования: Прохладная – Гудермес – Махачкала (магистральная линия Ростов-на-Дону – Баку) и Червленная – Узловая – Кизляр – Астрахань. Второстепенные транспортные оси, проходящие вдоль автомобильных дорог общего пользования, имеют как меридиональное, так и широтное направления. Три второстепенные транспортные оси имеют меридиональное направление, одна из них проходит вдоль р. Аргун и автомобильной дороги Грозный – Шатой – Итум-Кале; вторая – вдоль автодороги Грозный – Ведено – Ботлих; и третья – вдоль автодороги Гребенская – Хасавюрт». Две второстепенные транспортные оси ЧР имеют широтное направление, проходят вдоль направлений автодорог: Троицкая – Ассиновская – Ачхой-Мартан – Урус-Мартан – Шали – Курчалой и Ищерская – Грозный. Центральными элементами транспортного каркаса республики являются: г. Грозный, являющийся региональным транспортным узлом, административным, промышленным и культурным центром и центром региональной системы расселения, и г. Гудермес, представляющий собой межрегиональный транспортный центр, находящийся на пересечении важнейших внутрирегиональных и межрегиональных транспортных коммуникаций. В соответствии с разрабатываемой СТП ЧР, в 2020 г. наступает *третий этап* развития её транспортной системы. На *первом этапе* (2000–2010 гг.) основная задача для всего транспорта республики состояла в восстановлении разрушенной транспортной инфраструктуры. На этом этапе проводились ремонтно-восстановительные работы на всех транспортных коммуникациях республики. На *втором этапе* (2010–2020 гг.) темпы развития транспортной инфраструктуры республики зависели от продолжительности первого этапа. Развитие транспорта ЧР в территориальном отношении целесообразно, по нашему мнению, в двух основных направлениях: 1) интеграция всех видов транспорта с российской магистральной сетью, с выходом на трансконтинентальные коридоры, 2) развитие инфраструктуры под первоочередные транзитные связи СКФО. Речь идёт о транспортных коридорах: Север – Центр – Юг, проходящих через Санкт-Петербург – Москву – Ростов-на-Дону – Новороссийск; и страны Скандинавии – Москва – бассейн Волги (включая все её регионы) – Туркменистан – Узбекистан – Закавказье – с выходом на Иран – Пакистан – Индию. В любом случае маги-

стральные направления транспорта внутри республики не изменятся. Основная задача по развитию инфраструктуры на втором этапе заключается в создании качественных транспортных услуг по обслуживанию транзитных грузо- и пассажиропотоков. Необходимо создать транспортно-логистические узлы (г. Гудермес и г. Грозный) – это позволит рассматривать магистральные транспортные пути ЧР в качестве соединяющих между собой межрегиональные транспортные коридоры [11]. По нашей оценке, на перспективу (до 2040 г.) в ЧР предполагается: 1) дальнейший рост уровня автомобилизации населения на 35% к уровню 2020 г.; 2) сокращение времени и масштабов трудовой, в т.ч. маятниковой, миграции на 15–20% к уровню 2020 г.; 3) повышение уровня транспортной подвижности с социально-культурными целями на 12–15% к уровню 2020 г.; 4) рост протяженности автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием на 18% к уровню 2020 г.; 5) обеспеченность всех населённых пунктов с людностью более ста жителей автобусами общего пользования (не менее 2 пар рейсов в сутки). В случае улучшения межгосударственных отношений с Грузией автодорога Грозный – Шатой – Итум-Кали – граница Грузии – территория Грузии позволит работать автотранспорту бесперебойно, в связи с меньшей высотностью и лавиноопасностью по сравнению с Военно-грузинской дорогой, связывающей с Грузией территорию РФ через Северную Осетию [12].

Заключение

К проблемам современного состояния транспортной системы ЧР относятся: недостаточный уровень развития железных дорог общего пользования; неудовлетворительное техническое состояние значительной части автомобильных дорог общего пользования; недостаточный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры за пределами города Грозный; снижение за последние 30 лет роли и значения общественного пассажирского транспорта. В ближайшей перспективе необходимо укрепление и развитие сложившейся системы расселения путем формирования регионального каркаса расселения, связывающего ЧР автомобильными и железнодорожными магистралями, являющимися важнейшими осями ее экономического развития, в широтном и меридиональном направлениях, с приграничными регионами

СКФО. Развитию внешних пассажирских транспортных связей будет способствовать рост уровня жизни населения республики. Росту внешних грузоперевозок будет способствовать увеличение уровня вовлеченности экономики ЧР в региональные, общероссийские и международные торгово-логистические потоки, а также рост уровня развития логистического комплекса соседних регионов России.

Список литературы / References

1. Терминологический словарь по экономической географии / Авт.-сост. Е.А. Бурдина, П.М. Крылов. М.: МГИУ, 2013. 116 с.

Terminological Dictionary of Economic Geography / Avt.-sost. E.A. Burdina, P.M. Krylov. M.: MGIU, 2013. 116 p. (in Russian).

2. Семина И.А., Фоломейкина Л.Н. Проблемы развития и функционирования дорожной сети в территориальных природно-хозяйственных системах // Проблемы региональной экологии. 2006. № 1. С. 28–35.

Semina I.A., Folomejkina L.N. Problems of the development and functioning of the road network in territorial natural and economic systems // Problemy regional'noj ekologii. 2006. № 1. P. 28–35 (in Russian).

3. Сидоров В.П. География туризма и логистика // Вестник Удмуртского университета. Серия Биология. Науки о Земле. 2008. № 1. С. 45–48.

Sidorov V.P. Geography of tourism and logistics // Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya Biologiya. Nauki o Zemle. 2008. № 1. P. 45–48 (in Russian).

4. Московец А.В. Роль транспорта в системе регионального воспроизводства на Северном Кавказе // Journal of Economic Regulation. 2010. Т. 1. № 4. С. 63–71.

Moskovec A.V. The role of transport in the system of regional reproduction in the North Caucasus // Journal of Economic Regulation. 2010. T. 1. № 4. P. 63–71 (in Russian).

5. Крылов П.М. О проблеме стратегического пространственного развития: на примере города Грозный и Грозненской агломерации // Вестник Международной академии наук (Русская секция). 2018. № 1. С. 52–55.

Krylov P.M. On the problem of strategic spatial development: on the example of the city of Grozny and the Grozny agglomeration // Vestnik Mezhdunarodnoj akademii nauk (Russkaya sekciya). 2018. № 1. P. 52–55 (in Russian).

6. Крылов П.М. Современные транспортно-экологические проблемы городов Московской области и пути их решения // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2017. № 4. С. 111–122.

Krylov P.M. Modern transport and environmental problems of cities in Moscow region and ways to solve them // Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki. 2017. № 4. P. 111–122 (in Russian).

7. Крылов П.М. Транспортная уязвимость населения России в начале XXI века // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2012. № 1. С. 26–35.

Krylov P.M. Transport vulnerability of the population of Russia at the beginning of the XXI century // Izvestiya Rossijskoj akademii nauk. Seriya geograficheskaya. 2012. № 1. P. 26–35 (in Russian).

8. Магомедова З.С. анализ состояния и особенности транспортного комплекса Чеченской республики // Проблемы взаимодействия науки и общества: сборник статей Международной научно-практической конференции. Уфа, 2019. С. 34–36.

Magomadova Z.S. Analysis of the state and features of the transport complex of the Chechen Republic // Problemy

vzaimodejstviya nauki i obshchestva: sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Ufa, 2019. P. 34–36 (in Russian).

9. Тумхаджиев А.Б. Проблемы функционирования транспортной инфраструктуры в современных условиях // Terra Economicus. 2012. Т. 10. № 1-2. С. 95-97.

Tumhadzhiev A.B. Problems of transport infrastructure functioning in modern conditions // Terra Economicus. 2012. T. 10. № 1–2. P. 95–97 (in Russian).

10. Увайсаева А.Г. Развитие инфраструктуры транспорта Чеченской республики // Глобальный научный потенциал. 2015. № 7 (52). С. 61–64.

Uvajsaeva A.G. Development of transport infrastructure of the Chechen Republic // Global'nyj nauchnyj potencial. 2015. № 7 (52). P. 61–64 (in Russian).

11. Дэльз С., Синицына А., Недугов Д., Пархоменко И. Гудермес – логистический центр двух морей // Логистика. 2017. № 5 (126). С. 18–22.

Del'z S., Sinicyna A., Nedugov D., Parhomenko I. Gudermes – logistics center of two seas // Logistika. 2017. № 5 (126). P. 18–22 (in Russian).

12. Устаев А.Л. Автотранспортная инфраструктура и развитие туризма в Чеченской республике // Материалы конференции профессорско-преподавательского состава, посвященной 80-летию Чеченского государственного университета. Грозный, 2018. С. 154–162.

Ustaev A.L. Road transport infrastructure and tourism development in the Chechen Republic // Materialy konferencii professorsko-prepodavatel'skogo sostava, posvyashchennoj 80-letiyu Chechenskogo gosudarstvennogo universiteta. Groznyj, 2018. P. 154–162 (in Russian).