

ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПОСРЕДСТВОМ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

А. В. Головинова

Алтайский государственный технический университет им. И. И. Ползунова, г. Барнаул

В статье характеризуется геополитическое положение Алтайского края, рассматривается взаимосвязь между приграничным положением региона и объемами, темпами роста товарооборота с соседними странами. Анализ полученных данных выявляет в качестве одного из факторов развития международного сотрудничества Алтайского края сеть региональных автомобильных дорог. В работе дается общая характеристика сети автомобильных дорог, интенсивность движения по ним. Рассматриваются теоретические основы концепции экономического пространства, теория центральных мест Кристаллера. В рамках данной концепции для Алтайского края предлагается вариант модели, учитывающей влияние крупных городов и имеющуюся региональную сеть автомобильных дорог, выявляются наметившиеся в регионе изменения структуры расселения. В работе предлагается вариант размещения в городах и населенных пунктах края отраслевого производства, позволяющего максимально полно использовать сеть автомобильных дорог и приграничное положение региона.

Геополитическое положение Алтайского края таково, что 4 из 11 городов края, а также 12 районов региона расположены в приграничной зоне, общая протяженность государственной границы с Восточным Казахстаном при этом составляет порядка 800 километров. Помимо государственной границы с Казахстаном, Алтайский край расположен всего лишь в пятистах километрах от Монголии и Китая. В то же время регион удален от европейских рынков сбыта продукции, что значительно увеличивает долю транспортных издержек в себестоимости алтайской продукции, делая ее неконкурентоспособной на европейском рынке сбыта. Данные факторы в сочетании с приграничным положением Алтайского края привлекают внимание к возможностям и перспективам развития международного сотрудничества.

Активное развитие торгово-экономических отношений Алтайского края с соседними среднеазиатскими странами подтверждают данные статистики, свидетельствующие о положительной динамике товарооборота Алтайского края с Казахстаном, Монголией и Китаем. Казахстан на протяжении ряда лет остается основным внешнеэкономическим партнером Алтайского края, при этом удельный вес торгового оборота с республикой ежегодно увеличивается. В 2010 г. товарооборот Алтайского края с Казахстаном увеличился на 43 % по отношению к уровню 2009 г. и составил 41 % внешнеторгового оборота края. За счет того, что Казахстан является

транзитной территорией между новыми государствами Центральной Азии и Россией, в ближайшей перспективе можно прогнозировать рост товарооборота между Казахстаном и Алтайским краем также и за счет прохождения по их территориям грузопотока Западная Сибирь – Центральная Азия и Западная Сибирь – Китай.

Стремительными темпами увеличивается и товарооборот с Китайской народной республикой, в 2010 г. он составил 178 % уровня 2009 г., занимая 9 % общего внешнеторгового оборота края. Однако одним из главных препятствий для дальнейшего расширения торгово-экономического сотрудничества Алтайского края с Китаем остается отсутствие эффективной транспортной схемы, связывающей край с данной страной. В настоящее время доставка в Китай пассажиров и грузов в основном осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Казахстана. Пропускная способность пограничных переходов в сочетании с высокой затратностью железнодорожного и автомобильного транзита по Казахстану делает данный маршрут малопривлекательным как для российских, так и китайских предпринимателей.

Что касается сотрудничества с Монголией, то сегодня товарооборот края с Монголией выглядит достаточно скромно, составляя чуть больше 1 % общего внешнеторгового оборота края. Одним из перспективных направлений в торгово-экономическом сотруд-

ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПОСРЕДСТВОМ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ничество России с Монголией является освоение богатых месторождений полезных рудных ископаемых, разведанных на западе Монголии. Освоение данных месторождений также во многом сопряжено с развитием транспортной инфраструктуры [5].

Таким образом, становится очевидным, что транспортная инфраструктура является одним из немаловажных факторов в развитии международного сотрудничества Алтайского края, оказывая непосредственное влияние на размер и темпы роста товарооборота, которые оказывают существенное влияние на экономический рост и повышение конкурентоспособности экономики Алтайского края.

Территория Алтайского края покрыта разветвленной сетью автомобильных дорог, протяженность которых составляет 16646,2 км. По данному показателю Алтайский край занимает лидирующие позиции в Сибирском федеральном округе и третье место среди регионов Российской Федерации. В расчете на 1000 кв. км территории густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по краю составляет 86,5 км, что также значительно превосходит среднероссийские и среднесибирские показатели (по Сибирскому федеральному округу – 18,0 км, по Российской Федерации – 31,1 км) [3].

По территории края проходят 2 автомобильные дороги федерального значения общей протяженностью порядка 600 км: автомобильная дорога М-52 «Чуйский тракт», связывающей Алтайский край с соседней республикой Алтай, имеющей непосредственный выход к Монголии, и дорога А-349 «Барнаул–Рубцовск–граница с Казахстаном», которая обеспечивает взаимодействие края с республикой Казахстан, способствуя развитию торгово-экономических отношений между ними. Данные объекты транспортной инфраструктуры позволяют использовать транзитный потенциал края и характеризуются достаточной интенсивностью движения. Однако при столь развитой инфраструктуре региона, большая часть дорог (около 16000 км) остается незадействованной во внешнеэкономических взаимосвязях, оставляя значительный потенциал для увеличения товарооборота и экономического роста.

Рассмотрим существующие в Алтайском крае особенности концентрации населения и промышленного производства, а также сеть действующих автомобильных дорог, являющейся необходимым элементом обеспечения хозяйственно-экономических взаимосвязей. Для того, чтобы построить схематично дан-

ные взаимосвязи, обратимся к концепции экономического пространства, подробно описанной в трудах известных экономистов: фон Тюнена, Кристаллера и Леша, Коля. В рамках данных моделей предполагается, что на выбранной для исследования однородной по природно-климатическим условиям территории город представлен некой точкой. При этом, концентрируя в себе определенное количество общественных благ, населенный пункт обладает определенной круговой зоной влияния. Если города выступают в качестве «фокуса» экономического влияния, определяющего хозяйственную структуру окружающего пространства, то ребрами (графами), их соединяющими выступают автомобильные дороги.

В зависимости от административной значимости и иерархической подчиненности населенных пунктов, их размера и, соответственно, зоны влияния, каждое ребро (граф) имеет собственный ранг. В своей модели Коля классифицировал ранги дорог в зависимости от иерархии следующим образом: 1. Дороги общенационального значения, связывающие важнейшие региональные центры со столицей. 2. Дороги областного значения, обеспечивающие, в частности, связь этих центров со средними городами соответствующего региона. 3. Дороги районного значения, связывающие средние города с малыми и т. д. [2].

Рассмотрим существующую в реальных условиях модель взаимосвязей Алтайского края в рамках концепции центральных мест. Алтайский край состоит из 11 городов и 70 районов, имеющих районные центры. Однако влияние всех районных центров, кроме г. Барнаула, а также г. Бийска, как правило, замыкается в границах своего района. Исключение составляют лишь г. Рубцовск на юге, г. Славгород на западе и г. Камень-на-Оби на севере. Как отмечалось ранее, все условно выделенные на карте края узлы (города) соединяются между собой ребрами, в качестве которых выступают автомобильные дороги. При этом автомобильным дорогам края можно присвоить следующие ранги:

1 ранг – автомобильные дороги, соединяющие столицу края с наиболее значимыми городами края (с численностью более 25 тыс. человек);

2 ранг – автомобильные дороги, соединяющие столицу края с остальными городами и районными центрами; автомобильные дороги, соединяющие города края (без учета

г. Барнаула) и районные центры между собой;

3 ранг – автомобильные дороги, ведущие к прочим населенным пунктам.

Взаимосвязи между городами Алтайского края с учетом существующих в регионе агломераций и особенностей рельефа представлены на рисунке 1.

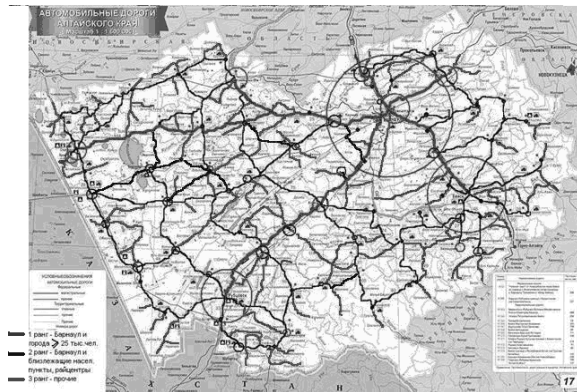


Рисунок 1 – Сеть автомобильных дорог первого, второго и третьего ранга, обеспечивающая взаимосвязь населенных пунктов между собой

На модель Алтайского края существенное влияние будут оказывать и особенности рельефа территории. Протекающая по территории края р. Обь разделяет край на 2 части, что затрудняет транспортную доступность отдельных территорий. В настоящее время в крае существует только 2 автомобильных моста через р. Обь, которые расположены в г. Барнауле, что существенно изменяет структуру транспортных взаимосвязей между городами. Согласно теории центральных мест населенные пункты нижнего ранга должны иметь обязательную взаимосвязь с населенными пунктами более высокого ранга. Построенная на рисунке 1 схема взаимосвязей позволяет сказать, что от транспортного узла в г. Барнауле в радиальных направлениях расходятся автомобильные дороги первого ранга. При этом построенная модель полностью удовлетворяет условиям теоретической модели центральных мест: город первого уровня (г. Барнаул) соединен ребрами первого уровня (дорогами) со всеми городами второго уровня.

Имеющиеся между населенными пунктами второго и третьего уровня (городами края с численностью более 25 тыс. человек (за исключением г. Барнаула) и районными центрами) взаимосвязи сохраняются и изображены посредством автомобильных дорог

2 ранга. В отдельных случаях все же взаимосвязи нарушаются: соседние районные центры не всегда имеют соединяющую их автомобильную дорогу (ребро). Однако данные погрешности незначительны и объясняются природно-географическими особенностями территории в виде рек, представляющих собой естественные преграды.

Анализ же фактически существующей сети дорог 3 ранга свидетельствует о значительных нарушениях критерия иерархичности и наличия прямых взаимосвязей между населенными пунктами 3 и 4 ранга (районные центры и прочие населенные пункты), которые нельзя полностью объяснить особенностями рельефа местности. На рисунке 1 наглядно изображены примеры, в которых населенные пункты края, не являющиеся районными центрами, связаны с опорной сетью дорог 1 и 2 ранга, ведущих к городам 1 ранга (г. Барнаул) и 2 ранга (другие города края с численностью населения более 25 тыс. человек), но не проходящих через населенные пункты 3 ранга (районные центры). Полученный результат свидетельствует о незначительной зоне влияния районного центра на территорию своего района, о стягивании населения к основным транспортным артериям, грузо- и пассажиропотокам, об отсутствии экономической потребности в некоторых взаимосвязях, а значит, и автомобильных дорогах между отдельно взятыми населенными пунктами.

Наметившуюся в Алтайском крае тенденцию во многом подтверждает и анализ статистических данных за ряд последних лет, свидетельствующий о развитии урбанистических процессов, росте численности населения в городах и расширении пригородных зон. Данные процессы ведут к постепенному изменению структуры расселения на территории края. Наблюдается отток граждан из сельской местности, обусловленный высоким уровнем безработицы, что приводит к увеличению численности населения в наиболее крупных городах края (имеющих превышение спроса на рабочую силу над предложением), а также в населенных пунктах, через которые проходят основные транспортные магистрали края. Таким образом, население постепенно стягивается к тем зонам, через которые проходят основные товарные потоки края. При сохранении имеющихся тенденций произойдет «вымирание» отдельных сел, что приведет к отсутствию у граждан и предприятий потребности в поддержании товарохозяйственных связей между «вымирающими» села-

ВЛИЯНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПОСРЕДСТВОМ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ми и опорной сетью дорог, которое повлечет за собой отсутствие потребности и в использовании имеющейся инфраструктуры.

В связи с ограниченностью бюджетных средств, а также в целях рационализации структуры финансовых расходов региона бюджетные средства на содержание и ремонт дорожной сети будут направляться только на автомобильные дороги, имеющие наибольшую интенсивность движения. Средства на поддержку в работоспособном состоянии автомобильных дорог, связывающих «вымирающие» села с опорной сетью дорог, направляться не будут, что приведет к их последующему разрушению.

Однако существующую в крае разветвленную сеть автомобильных дорог возможно сохранить посредством обеспечения спроса на грузоперевозки с помощью создания эффективной схемы размещения в городах и населенных пунктах края отраслевого производства. Вследствие наличия в Алтайском крае относительно дешевой свободной рабочей силы и тенденций к ее оттоку из сельских районов, экономика региона нуждается в создании и развитии производства, ориентированного на максимальное использование трудовых ресурсов, т. е. на производство трудоемкой продукции, развитие обрабатывающей промышленности.

При размещении предприятий обрабатывающего производства на территории края немаловажную роль, помимо показателя трудоемкости продукции, будет играть показатель капиталоемкости. При выборе отраслевого направления предприятий обрабатывающей промышленности необходимо учитывать, что при привлечении значительных инвестиций в экономику края, необходимо акцентировать внимание на выборе трудоемкого, но относительно не капиталоемкого производства. Наиболее благоприятное сочетание двух вышеназванных факторов на-

блюдается у таких видов экономической деятельности, как производство кожи, изделий из кожи и производства обуви, обработка древесины и производства изделий из дерева, а также у текстильного и швейного производства.

Следует отметить, что в настоящее время наименее востребованы региональные автомобильные дороги, расположенные в юго-западной части края. В то же время развитие внешнеэкономических связей с Казахстаном и использование приграничного положения юго-западных районов края сможет, благодаря выходу на новые рынки сбыта, способствовать увеличению спроса на алтайскую продукцию обрабатывающего производства. Одновременно с этим близость таких рынков сбыта будет способствовать снижению транспортных издержек в себестоимости продукции, росту рентабельности производства, его быстрому росту, что в конечном итоге благотворно отразится и на экономическом развитии Алтайского края в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Региональная экономика: учебник / под ред. В. И. Видяпина и М. В. Степанова. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 666 с. (100 лет РЭА им. Г. В. Плеханова)
2. Экономика города / Артур О'Салливан; пер. с англ. (Пипейкина В. П.). – 4 изд. – М. : Инфра-М, 2002. – 705 с.
3. Микуров, О. Дорога – это путь от дома к дому / О. Микуров, // Алтайская правда. – 2008. – № 216.
4. Атлас автомобильных дорог: Алтайский край/ под ред. С. В. Горшкова. – Новосибирск: ФГУП «Инжгеодезия», 2007. – 159 с.
5. Стратегические направления и приоритеты развития края. [Электронный ресурс]. – Электрон. текст. дан.- Барнаул: Центр поддержки предпринимательства Алтайского края, 2010. – Режим доступа: <http://www.altaicpp.ru/strat/strategija/s7/s74.html>– Загл. с экрана.