

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЮГА РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА (НА ПРИМЕРЕ ЕАО)

Т.М. Комарова

Рассмотрено влияние экономико-географического положение и природных условий на развитие транспортной системы юга Дальневосточного региона России. Дана характеристика региональной транспортной сети и показана ее роль в развитии хозяйства. Более детально дан анализ транспортной сети Еврейской автономной области и намечены некоторые перспективы ее развития.

Одним из важных факторов размещения производства и социально-экономического развития территории с точки зрения экономической географии является транспортная инфраструктура. Транспорт служит материальной основой осуществления пространственных экономических связей, является связующим звеном между отдельными компонентами территориальной структуры хозяйства. Особенность транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее рост может происходить медленнее, чем рост связей. Повышение роли транспортной инфраструктуры на современном этапе связано с резким увеличением требований разнообразной клиентуры к качеству инфраструктурной обеспеченности.

В процессе своего формирования и развития транспортная инфраструктура подвергается действию множества факторов. В числе наиболее важных факторов для формирования транспортной системы юга российского Дальнего Востока необходимо отметить факторы природной среды и экономико-географическое положение.

Среди природных факторов, оказывающих негативное влияние на развитие региональной транспортной системы, можно отметить следующие: широкий диапазон изменения температуры, большое количество летних осадков, чрезвычайно разветвленная гидросеть; тяжелые грунты, способствующие заболачиванию территории.

Экономико-географическое положение Дальнего Востока России заключается в сочетании окраинно-географического положения, удалённости от основных экономических центров страны, слабой освоенности и заселенности и выгодным приморским положением относительно стран АТР, имеющим большой рынок сбыта.

На всех этапах хозяйственного развития территории юга Дальнего Востока фактор экономико-географического положения обу-

словливал приоритет внешнеэкономических интересов по сравнению с внутрирегиональными и межрегиональными. В конечном итоге это повлияло на начертание транспортной сети, уровень ее технической оснащенности. Положение региона на стыке океанских путей и Транссиба определило большое международное транзитное значение территории, особенно для трансазиатского контейнерного моста Восток-Запад.

Основу хозяйственного комплекса Дальнего Востока составляют отрасли, ориентированные на добычу природных ресурсов: горнодобывающая, лесная, рыбная. Продукция этих отраслей занимает небольшую часть в ВВП страны. Все это в недавнем прошлом приводило к значительным объемам перевозок, которые непрерывно росли. В настоящее время близость региона к странам АТР порождает устойчивый спрос на продукцию добывающих отраслей Дальнего Востока и Сибири.

Транспортная сеть по территории региона размещена крайне неравномерно. Около 3/4 протяженности всех железнодорожных и автомобильных дорог сконцентрировано в южной части территории Дальнего Востока. В ряде центральных и северных районов сухопутная транспортная сеть еще не сформировалась и ее размещение носит очаговый характер.

Занимая площадь свыше 36% территории России, Дальний Восток имеет слабо развитую транспортную сеть. Например, эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования Дальнего Востока (табл. 1) составляла на конец 1998 года чуть более 9,7% всей сети железных дорог РФ (86151 км). Протяженность автомобильных дорог (общего пользования и ведомственных) с твердым покрытием - 7,6%; судоходных внутренних путей - 21,6% (Леонтьев, 1998).

Таблица 1
Протяженность наземных путей сообщения юга Дальнего Востока (км) (Транспорт и связь в России. Стат. сборник. 1999 г.)

Территории	жд	Автодороги	Водн. пути
Дальний Восток (всего)	8290	52177	23365
ЕАО	312	1990	683
Приморский край	1566	9647	222
Хабаровский край	2307	8569	2999
Амурская область	2982	11565	1963

Плотность железнодорожных путей общего пользования (табл. 2) в расчете на 10 тыс. км² в регионе в 3,8 раза, а автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 5,7 раза меньше, чем в среднем по стране.

Таблица 2
Плотность наземных путей сообщения юга Дальнего Востока (Транспорт и связь в России. Стат. сборник. 1999)

Территории	Площадь тыс. км ²	Плотность жд, км. на 10 тыс. км ²	Плотность автодорог км. на тыс. км ²
Дальний Восток	6215, 2	13	5,3
ЕАО	36,0	87	44
Приморский край	165,9	94	42
Хабаровский край	788,6	29	5,1
Амурская область	363,7	82	19

Наиболее полно отражают картину обеспеченности транспортными путями территории юга Дальнего Востока сравнения по индексу густоты путей сообщения, рассчитываемый как соотношение густоты путей сообщения исследуемого региона к району более высокого таксономического ранга. (табл.3) Если в целом по Дальнему Востоку этот индекс по автомобильным дорогам равняется 0,18, то в южной части региона он значительно выше и достигает максимума на территории Еврейской автономной области (8,3). Среди регионов юга ДВ наименьший индекс на территории Хабаровского края (основная причина - большая часть территории края слабо заселена). Говоря об индексе густоты железных дорог необходимо отметить

следующее: наибольший он в Приморском, наименьший- в Хабаровском (0,96).

Таблица 3
Индекс густоты сети путей сообщения юга Дальнего Востока

Территория	тока			
	Густота сети автодорог	Индекс густоты сети автодорог	Густота сети железных дорог	Индекс густоты сети железных дорог
ЕАО	44,2	8,3	87	6,69
Приморский край	42	7,9	94	7,23
Хабаровский край	5,1	0,96	29	2,2
Амурская область	19	3,58	82	6,3

Экономический кризис, поразивший страну, тяжело отразился на работе транспорта. По сравнению с 1990 годом грузоперевозки в ДВР сократились на 68% [Бакланов, 2001].

Динамика перевозочного процесса служит одним из показателей фактического положения дел в области общеэкономической конъюнктуры. В то время как средний уровень по РФ составляет около 9 %, для Дальнего Востока России доля транспортных издержек во внутреннем валовом продукте превышает 20% (для районов Севера - 60 %). В сфере транспорта и обслуживающих его производств занято около 11% трудоспособного населения региона, а в Приморском крае до 25%. Сокращение объемов транспортной работы на всех видах транспорта указывает на продолжение общего кризиса экономики Дальнего Востока России (табл. 4). С одной стороны, сокращение объемов перевозок произошло в связи с уменьшением встречных грузопотоков одноименных товаров. С другой стороны, кризис обрабатывающей промышленности западных регионов России не мог не отразиться на дальневосточных поставщиках сырья.

Таблица 4
Объем грузовых отправок на ДВ (млн. т) (Транспорт и связь в России. Стат. сборник. 2002)

Виды транспорта	1970	1980	1992	1995	2001
Железнодорожный	71,1	105,5	113,5	44,8	42,3
Внутренний водный	14,2	27,4	39,0	7,3	5,5
Автомобильный				112,4	14,2

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЮГА РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА (НА ПРИМЕРЕ ЕАО)

Снижение объемов перевозок на всех видах транспорта ДВ РФ отражало с одной стороны - свёртывание внутреннего рынка в результате кризиса производства и сбыта, а с другой - внутренний кризис на транспорте. За годы реформ, физические результаты работы транспорта в регионе заметно снизились по сравнению с предшествующим периодом. Анализируя потоки грузов Дальневосточного района, необходимо отметить, что район больше получает грузов, чем вывозит. Большая часть грузов завозится из западных районов РФ и стран Северо-Восточной Азии. Основной причиной превышения ввоза над вывозом является не комплексное развитие хозяйства Дальневосточного региона. В структуре ввозимой продукции преобладают продукция обрабатывающих отраслей, нефть, газ, продовольствие. В вывозе Дальнего Востока преобладают рыбопродукты, лес, пиломатериалы, концентраты руд цветных металлов.

В Дальневосточном экономическом районе функционируют все существующие виды транспорта, но основную роль в межрегиональных перевозках играет железнодорожный. На его долю в 2000 г. пришлось до 35,7% грузооборота региона. В региональных перевозках большую часть грузов перевозит автомобильный транспорт - примерно 45% [Бакланов, 2001].

Для дальнейшего освоения природных ресурсов региона необходима развитая транспортная инфраструктура, т.к. перспективы развития в условиях рынка ДВ связаны именно с освоением новых природных ресурсов (марганцевых руд и руд редких металлов, необходимых для промышленности России), которыми богаты недра Дальнего Востока. В данной ситуации строящаяся автомагистраль Чита - Находка, общей протяженностью до 3 тыс. км, поможет решить многие проблемы в освоении природных ресурсов ДВ. Автомобильная дорога Чита - Хабаровск - Находка является основным объектом государственной программы "Дороги России", в 1995 году получила статус президентской. Однако ее сооружение идет со значительными трудностями и проблемами, и медленнее, чем это необходимо.

Автомобильный транспорт осуществляет все виды перевозок, но в основном на короткие расстояния. Большую роль играет техническое состояние автомобильных дорог, которое во многом определяет объемы, регулярность и рентабельность перевозок. Слабое развитие автодорог приводит к чрезмер-

ному росту издержек на автотранспорте. На дорогах без покрытия скорость сообщения сокращается в 2-4 раза, расход топлива увеличивается в 1,5 - 5 раз, а себестоимость перевозок увеличивается в 3-5 раз [Колесов, 1982]. Поэтому необходимо увеличение сети автодорог, имеющих твердое покрытие. При этом их строительство требуется вести с учетом климатических особенностей региона и использованием современных материалов. Более детально рассмотрим основные параметры и перспективы развития транспортной системы юга Дальнего Востока на примере транспортной сети Еврейской автономной области (ЕАО).

ЕАО расположена в южной части Дальневосточного региона. Говоря о географическом положении области необходимо отметить его отрицательные стороны. Прежде всего - это внутриконтинентальность (по отношению к некоторым субъектам юга Дальнего Востока) и удаленность от побережья Тихого океана и наиболее экономически развитых западных регионов России. Следовательно, выход в Мировой океан с территории ЕАО возможен только через Амурский водный путь судами типа «река-море» или при организации грузового терминала в портах Находки. Характер заселения территории области тесно связан с развитием путей сообщения. В начале периода заселения основным транспортным путем была река Амур. Со строительством Великого сибирского тракта и в дальнейшем со строительством Транссиба стала осваиваться и центральная часть территории области. Очаговое развитие экономики предопределило и характер развития сети автодорог.

ЕАО имеет относительно развитую (в пределах Дальневосточного экономического района) транспортную инфраструктуру. Плотность железнодорожных и автомобильных дорог соответственно 87 км/100 км и 44 км/100 км. По территории области они размещены крайне неравномерно, в связи с особенностями орографического строения региона (табл. 5)

Таблица 5

Плотность путей сообщения на 1000 км территории (Транспорт и дорожное строительство ЕАО, 2000 г.)

	1995	1999	2000
Железные дороги	12	8,7	11,5
Автодороги с твердым покрытием	66	53,4	53,1
Внутренние водные пути	17	19,1	19,5

Протяжённость наземных путей сообщения области составляет более 2 тысяч километров, в том числе: железных дорог - 411,6 км (из них электрифицированных дорог - 178,1 км), автомобильных дорог - более 1,9 тыс. км. Усовершенствованное покрытие имеют 38,3 % автомобильных дорог области [Регионы, 2001].

Если рассмотреть размещение по территории области автодорог с усовершенствованным покрытием, то наблюдается следующая картина. Наибольший процент таких дорог в областном центре и Биробиджанском районе - 68,1%. Немного меньше - в Сидовичском районе. Это объясняется прежде всего тем, что по территории этих районов проходит автомагистраль федерального значения Чита - Находка; близостью к г. Хабаровску; более высокой плотностью населения. Наименьший процент автодорог с усовершенствованным покрытием наблюдается в Октябрьском районе (9,3%). Это объясняется удаленностью района от основных путей сообщения, малой плотностью населения и очаговым освоением.

Наиболее полно отражают картину обеспеченности транспортными путями территории ЕАО сравнения по индексу густоты путей сообщения (табл. 6).

Таблица 6
Индекс густоты автомобильных путей сообщения территории ЕАО на 2000 г.

Район	Площадь территории тыс. км ²	Протяженность автодорог	Густота	Индекс густоты
Биробиджанский	4,5	391,3	86,9	1,97
Облученский	13,3	313,1	23,5	0,53
Октябрьский	6,4	210,3	32,9	0,74
Сидовичский	5,9	285,3	48,3	1,09
Ленинский	6,1	409,2	67,1	1,52

Наибольший индекс густоты автомобильной сети характерен для наиболее освоенных и густозаселенных территорий области, наименьший - для горных районов, территория которых освоена небольшими ареалами и слабо заселена.

О развитии каркаса дорог территории Еврейской автономной области можно судить, используя коэффициент транспортной зрелости региона, выражаемый как соотношение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием и железных дорог. Для

ЕАО он составляет 1,25. По мнению С.А. Тархова и С.Б. Шлихтера (1995) на наиболее освоенных территориях этот коэффициент приближается к десяти. Чем меньше этот показатель, тем слабее развит каркас дорог и ниже уровень транспортной освоенности. Для территории отдельных административных районов области заметна небольшая дифференциация этого показателя: для равнинных - 1,58, для горных - 0,3. Благоприятным фактором для увеличения этого показателя, в частности для южных и центральных районов области, является равнинный слабо заболоченный рельеф, в горных же районах, этот показатель может вырасти только за счет вовлечения новых районов в хозяйственный оборот, в связи с освоением перспективных месторождений полезных ископаемых.

Большую часть грузов в области в настоящее время перевозит железнодорожный транспорт. Если рассмотреть это во временном разрезе, то в 90-е годы 20 века, наибольшее количество грузов перевозилось автомобильным транспортом (табл. 7).

Таблица 7
Структура грузоперевозок по видам транспорта (тыс.т)

	1980	1990	2000	2002
Железнодорожный	4170	5024	1201	1545,7
Автомобильный	4538	6131,6	459,5	454,1

По структуре грузов можно отчасти судить об экономическом развитии региона. В настоящее время более 90% грузов, перевозимых железнодорожным транспортом - это продукция в основном первичного сектора экономики. За годы реформ в структуре грузов значительно сократился удельный вес химических и минеральных удобрений (с 16 до 0,01%), что в конечном итоге сказалось и на ведении сельского хозяйства. По сравнению с 1990 годом использование удобрений составляет в настоящее время менее 1%. Только по таким видам продукции как каменный уголь, минеральные строительные материалы удельный вес в перевозках стабильно растет. С 1999 г. наметилось увеличение удельного веса лесных ресурсов с 6,7 до 7,1%.

Транспортно-географическое положение области в целом благоприятно и необходимо в полной мере использовать его возможности. Для расширения внешнеэкономических и межрегиональных связей требуется реконструкция и строительство автомобильных дорог, по которым будут осуществляться меж-

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЮГА РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА (НА ПРИМЕРЕ ЕАО)

дународные перевозки, провести реконструкцию дорожного полотна. Перспективы развития транспорта ЕАО зависят от многих условий: межгосударственных, федеральных и региональных подходов к развитию транспортной инфраструктуры и её инвестирование; государственных и региональных приоритетов модернизации; расширение возможностей железнодорожной сети России.

Реформирование транспортно-дорожного комплекса ЕАО направлено на приспособление его к новым рыночным условиям функционирования; на внедрение новых современных способов освоения перевозок, предотвращение убыточности транспортных предприятий, всестороннюю коммерциализацию их деятельности.

Основным видом транспорта во внутри-областных перевозках в настоящее время является автомобильный. Переход на рыночные формы хозяйствования привёл к конкуренции в сфере автотранспортных услуг. В 2001 году перевозки грузов увеличились к уровню 2000 года на 149,7% и составили 476,7 тыс.т. Объём пассажирских перевозок в 2001 г. по оценке специалистов правительства ЕАО увеличился на 5,1% к уровню 2000 года и составил 35,85 млн. человек Сеть дорог области намечено развивать за счёт реконструкции существующей сети и включение в состав общего пользования внутрихозяйственных, сельских и других дорог. В настоящее время развитие сети автодорог ЕАО идет по трем трассам [Комарова, 2002]:

1. Биробиджан - Облучье - граница Амурской области;

2. Биробиджан - Ленинское - граница КНР;

3. Биробиджан - Амурзет - граница КНР.

Трасса Биробиджан - Облучье - граница Амурской области является одним из реконструируемых участков федеральной дороги Чита - Хабаровск ("Амур").

Трасса Биробиджан - Ленинское - граница КНР относится к важнейшей транспортной магистрали области, которая способствует развитию сельскохозяйственных предприятий Ленинского района, обеспечивает вывоз угля с Ушуманского месторождения и используется как подъезд к пограничному переходу с КНР у села Ленинское. Параллельно этой автодороге проходит железнодорожная ветка Биробиджан-Ленинское, по которой осуществляются внешнеэкономические перевозки из международного речного порта Нижнеленинское. Протяженность автотрассы 124 км, асфальтированное и бетонное покрытие

на данном направлении составляет 90,5 км. В настоящее время проводятся работы по реконструкции автомобильной дороги Биробиджан - Ленинское с переводом гравийного покрытия в асфальтобетонное.

Третья трасса Биробиджан - Амурзет - граница КНР выходит на пограничный переход с КНР, в настоящее время здесь наблюдается активное деловое сотрудничество. Это одно из самых перспективных направлений.

Большое значение имеет река Амур, являющаяся важной транспортной артерией. По Амуру осуществляются хозяйственные связи с соседним Китаем. Основной объём внешнеэкономических грузов на территории ЕАО осуществляется через три порт-пункта: Нижне-Ленинское, Амурзет, Пашково. Динамика перевозки грузов по данным порт-пунктам представлена в табл. 8.

Таблица 8
Показатели перевозки грузов порт-пунктов ЕАО
(тыс.т) (по данным Управления ВЭС)

Порт-пункт	1999	2001	2002
Нижне-Ленинское	12,254	23,872	18,602
Амурзет	1,477	7,148	5,066
Пашково	0,450	0,162	2,603
Итого	14,181	31,182	26,271

В связи с окончанием строительства, в 15 раз возросли объёмы грузоперевозок из порт-пункта Пашково, через который открываются грузовые и туристические маршруты в китайские города Ичцнь, Хэган, Харбин. Достигнута предварительная договоренность между китайской металлургической компанией "Силинь" и Правительством ЕАО о создании крупного горнообогатительного предприятия по добыче и переработке железной руды на базе Кимканского железорудного месторождения. Это позволит привлечь инвестиции для модернизации транспортной инфраструктуры региона и значительно увеличит грузоперевозки.

Существенную роль для экономического развития как ЕАО, так и соседних регионов, играет перспектива строительства автомобильного моста через Амур, который соединит ЕАО с китайской провинцией Хэйлунцзян. Мост должен быть сооружён между китайским посёлком Миньшань и селом Амурзет, где ширина реки 700 метров. В дальнейшем это сыграет важную роль в освоении ресурсов Октябрьского района ЕАО.

В целом транспортно-географическое положение области достаточно удобно и не-

обходимо использовать все его положительные стороны.

Транспортная система ДВ создает хорошие возможности для осуществления мировых транзитных перевозок всеми видами магистрального транспорта, для развития здесь инфраструктурных отраслей экономики и их интеграции в соответствующие мировые системы. Повышение роли Транссиба в международном транзите сопровождается необходимостью подключения транспортных коридоров южной части Северо-восточной Азии. В настоящее время Северо-восточная Азия - это активно развивающийся регион, который в мировой экономике образует один из полюсов роста. Вследствие этого, он является источником интенсивных грузоперевозок. Геополитическое положение юга Дальневосточного региона в настоящее время способствует интенсивному развитию международных связей. Отчасти социально-экономическое развитие зависит от того, насколько регион будет готов к оказанию международных транспортных услуг. Поэтому в настоящее время необходимо развитие как автомобильного, так и железнодорожного транспорта, широкое внедрение контейнерных и роудрейлерных перевозок. Таким образом, важнейшей задачей транспорта южной части российского Дальнего Востока является реализация своего выгодного географического положения как транзитного моста между Европой и Азией.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бакланов П.Я. Дальневосточный регион России: проблемы и предпосылки устойчивого развития - Владивосток: Дальнаука, 2001
2. Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. - Новосибирск, 1982. - 225 с.
3. Комарова Т.М. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом развитии территории юга российского Дальнего Востока (на примере ЕАО) //Интеллектуальные и информационные ресурсы и структуры для регионального развития. - М., 2002. -С.149-155.
4. Леонтьев Р.Г. Экономика, транспорт и природопользование Дальнего Востока России. - Хабаровск: ДВ ГУПС. -1998. - 214 с.
5. Регионы России.-М., 2001.
6. Тархов С.А., Шлихтер С.Б. География транспортных систем.-М.,1995.-147 с.
7. Транспорт и связь в России. Статистический сборник. 1999
8. Транспорт и связь в России. Статистический сборник. 2002
9. Транспорт и дорожное строительство в ЕАО. Статистический сборник, 2000