

УДК 910.1

Т. М. Позднякова, А. М. Позднякова**РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В РАЗВИТИИ РЕГИОНА
НА ПРИМЕРЕ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Данная статья посвящена анализу факторов размещения производительных сил и их влияния на региональное развитие. Проведён краткий ретроспективный обзор формирования концепций территориальной организации производительных сил в России и за рубежом. Приведены современные подходы к изучению регионов. Ключевым из них представляется функционирование регионов с точки зрения системного подхода. Современной тенденцией географических исследований является изучение специфики формирования территориальных социально-экономических систем, базовой основой которых является внутреннее пространство, наполненное естественно-природными и социально-экономическими компонентами. Важнейшей составляющей территориальных социально-экономических систем, по мнению П. Я. Бакланова и других современных учёных, являются связи и взаимодействия отдельных элементов, что осуществляется посредством функционирования транспортных структур. На данной основе делается вывод о ведущей роли транспортных структур в формировании территориальных социально-экономических систем, которые, в свою очередь, во многом определяют уровень развития региона. Корреляция конфигурации транспортной сети и развития региона особенно ярко выражена в пределах транзитных регионов. Вместе с тем транспортный фактор может служить как стимулом, так и ограничителем регионального развития. В этой связи раскрыта роль транспортного фактора в развитии региона на примере Новосибирской области.

Ключевые слова: территориальная организация производительных сил, транспортный фактор, регион, территориальная социально-экономическая система, социально-экономическая система.

Специфика внутренней организации пространства является одним из ведущих объектов исследования географической науки. основоположниками теории размещения можно считать таких учёных XIX века, как Й. Тюнен и В. Лаунтхард, труды которых были посвящены размещению соответственно сельскохозяйственных и промышленных предприятий.

В XX в. появляются работы А. Вебера и В. Кристаллера, где делается акцент на диверсификацию факторов размещения территориальной организации производительных сил в связи с многокомпонентностью вмещающего пространства. На данной основе А. Лёш расширил предмет теории размещения, перейдя от территориальной организации хо-

Позднякова Татьяна Михайловна — кандидат географических наук, доцент кафедры географии, экологии и природоохранного права (Приамурский государственный университет имени Шолом-Алейхема», Биробиджан, Россия); e-mail: russia-54@mail.ru

Позднякова Анна Михайловна — магистрант (Приамурский государственный университет имени Шолом-Алейхема», Биробиджан, Россия); e-mail: iatss@mail.ru

© Позднякова Т. М., Позднякова А. М., 2018

зяйства на уровне отдельных предприятий и поселений к проблеме формирования экономических районов. К более поздним зарубежным исследованиям в данной области относятся теории «диффузии инноваций» Т. Хагерстранда и «полюсов роста» Ф. Перру, а также их последователей — Х. Ласуэна, Д. Дарвента и других.

В нашей стране в целом повторилась мировая тенденция корреляции всплеска индустриализации экономики и появления концепций пространственного развития. В советский период основной формой реализации этих концепций стало формирование мощных территориально-промышленных комплексов (ТПК), создаваемых, как правило, на основе территориальных сочетаний природных ресурсов (ТСПР). В данной связи логичным будет упомянуть таких учёных, как Н. Н. Баранский, Ю. Г. Саушкин, Н. Д. Кондратьев, Н. Н. Колосовский, А. А. Минц, К. Ю. Бандман и другие.

С целью разработки методов планирования и регулирования территориального и регионального развития ещё в 1915 г. академиком В. И. Вернадским была организована Комиссия по изучению естественных производительных сил (КЕПС), а с 1930 г. — Совет по изучению производительных сил (СОПС). Многие ТПК, сформированные в советское время, продолжают своё существование и успешное функционирование. Однако в некоторых случаях преимущественная ориентация на природно-ресурсный потенциал в силу ряда объективных причин (прежде всего — истощаемости запасов ресурсов, высокой себестоимости добычи сырья и т. п.) не позволяет регионам «вписываться» в экономическое пространство страны.

Стагнация социально-экономического развития страны, последовавшая за постсоветским кризисом, не способствовала формированию новых взглядов на территориальную организацию хозяйства. Вместе с тем начавшийся в последнее десятилетие процесс активного включения Российской Федерации в мировую экономику, функционирующую на основе рыночных отношений, послужил стимулом повышения интереса к проблеме территориальной организации производительных сил.

Как представляется, важнейшей целью данного процесса в современных условиях является обеспечение достижения регионом такого уровня социально-экономического развития, при котором он будет не просто самодостаточным, но и конкурентоспособным на фоне государственного экономического пространства.

В работах современных исследователей при изучении регионов доминирует системный подход. Так, П. Я. Баклановым сформулирован термин «территориальная социально-экономическая система» (ТСЭС). Под ним автором понимается территориальное сочетание поселений, непосредственно связанных транспортными звеньями с другим поселением, рассматриваемым как центральное в этой системе, а также — непосредственно связанные с элементами системы территориальные структуры природопользования [1].

Как видится, именно подобные территориальные социально-экономические системы представляют собой каркас региона. Так, регион любого уровня (от локального до федерального) имеет базисную основу в виде конкретной территории, которая наполнена структурами разного вида и порядка. Внутреннее наполнение региона, характер их функционирования определяют уровень его развития и специфику внешних связей. Таким образом, территориальная организация производительных сил в том или ином регионе оптимальна в том случае, когда уже на локальном уровне он способен функционировать как территориальная социально-экономическая система.

Под факторами размещения производительных сил обычно понимается совокупность пространственных неравнозначных условий и ресурсов, их свойств, правильное использование которых обеспечивает наилучшие результаты при размещении производственных объектов и развитии хозяйства районов. Факторы размещения тесно связаны с условиями, которыми располагает конкретная территория, и в совокупности с ними непосредственно формируют рисунок территориальной структуры хозяйства региона.

Как правило, различают следующие группы факторов:

– естественно-природные, к которым относят количественные запасы и качественный состав природных ресурсов, горно-геологические и другие условия их добычи и использования, климатические, гидрогеологические, орографические характеристики территории. Они играют определяющую роль в размещении добывающей промышленности и топливно-, энерго-, сырьё-, водоёмких производств;

– социально-экономические, или общественные, среди которых важное значение имеет демографическая составляющая (качественный и количественный состав населения, особенности селитебных систем, а также территориальная концентрация трудовых ресурсов и их качественная характеристика). Непосредственно экономические факторы включают материально-технические, научно-технические компоненты, а также инфраструктуру рынка. К технико-экономическим факторам, определяющим затраты на производство и реализацию сырья, материалов и готовую продукцию, относятся энергетический, водный, земельный, сырьевой, экологический и другие составляющие.

Транспортный фактор в данном аспекте имеет особое значение. На разных общественно-исторических этапах он был определяющим для развития регионов и целых государств. Так, известно, что первые государства мира тяготели к рекам или морским и океаническим побережьям, что позволяло им успешно развивать хозяйство, вести торговлю, давало преимущества при военных действиях, совершении географических открытий и т. п.

Начиная с эпохи индустриализации, «транспортный вопрос» был особенно актуален для стран, имеющих большую территорию, так как

обрабатывающая промышленность должна быть максимально приближена к источникам сырья, энергии, топлива, а также к районам потребления. Научно-техническая революция сопровождалась коренными изменениями в транспортной сфере. Существенно сократился территориальный разрыв между добычей и переработкой топлива, а также между районами производства и потребления продукции. Стало возможным освоение новых ресурсных районов, рост подвижности населения, увеличение мобильности промышленного производства.

О влиянии транспорта на географическое разделение труда писали Н. Н. Баранский, Н. Н. Колосовский, Ю. Г. Саушкин, И. М. Маергойз, И. В. Никольский и многие другие известные географы и экономисты. С одной стороны, транспорт обеспечивает связанность территории региона, с другой – обеспечивает взаимодействие отраслей экономики, способствуя развитию кооперационных форм организации производств. Универсальность транспорта подчёркивает его роль в производственной и общественной сферах.

Таким образом, транспортный фактор не только формирует селитебные и производственные структуры региона, но и обеспечивает их взаимодействие, иными словами, территориальную целостность региона, что создаёт предпосылки для его эффективного социально-экономического функционирования. С точки зрения системного подхода, транспортные структуры являются теми неотъемлемыми компонентами, которые превращают всё множество социальных и экономических компонентов, размещённых в пределах той или иной территории, в систему [1].

Территориальные социально-экономические системы, которые базируются на транспортных структурах, формируют определённые зоны влияния, которые, как представляется, должны максимально охватывать территорию региона. В связи с этим уровень транспортной освоенности является ведущим фактором территориальной организации производительных сил региона и часто определяет уровень его развития. Особенно актуально данное положение для так называемых транзитных территорий, специфика функционирования которых тесно связана с транспортной составляющей.

Типичным транзитным субъектом Российской Федерации является Новосибирская область. Развитие территории, образующей данный регион, а также его выделение в самостоятельное административно-территориальное образование, было тесно связано с транспортным фактором.

Первые поселения на юге Западной Сибири, как и в большинстве регионов мира, были приурочены к речным системам. Однако активизация экономического развития государства и геополитические мотивы закрепления восточных территорий вызывали необходимость формирования транспортной сети, которая, в свою очередь, сопровождалась коренными изменениями в размещении производительных сил затрагиваемых ими регионов.

В связи с этим достаточно вспомнить о роли в формировании отраслевой и территориальной структуры хозяйства такой мощной для своего времени транспортной артерии, как Московско-Сибирский тракт, протягивавшейся через всю территорию будущей Новосибирской области. В эпоху индустриализации главной организующей осью региона становится Транссибирская железнодорожная магистраль, которая сохраняет своё значение вплоть до настоящего времени.

В сочетании с другими чертами относительно выгодного физико- и экономико-географического положения транспортный фактор имел ведущее значение в так называемом «сибирском феномене», когда на берегах Оби за довольно короткое время из села Ново-Николаевского вырос город-миллионник Новосибирск, ставший впоследствии центром одноимённого административного субъекта.

На протяжении XX века Новосибирская область была одним из наиболее динамично развивающихся регионов России. В конце 80-х годов по комплексной оценке экономического потенциала она находилась в первой десятке регионов РСФСР и имела имидж региона с прогрессивной структурой хозяйства, сильным научно-образовательным потенциалом и интенсивным сельским хозяйством [3].

Сегодня Новосибирск занимает третье место среди городов России и четвёртое — среди агломераций страны по численности населения. К конкурентным преимуществам Новосибирской области по-прежнему относят выгодное экономико-географическое положение, главной чертой которого является расположение в центре России на пересечении важнейших транспортных коммуникаций, а также статус центра Сибирского федерального округа, где находятся резиденция Полномочного представителя Президента РФ, территориальные органы федеральных органов исполнительной власти, другие межрегиональные структуры. Выгодное положение Новосибирской области определяется тем, что она граничит с Казахстаном, а также близостью к крупнейшим поставщикам топливных ресурсов (Тюменская область, Кузбасс), относительной близостью к северным территориям Китая. Срединное положение в Южной Сибири в окружении Омской, Томской и Кемеровской областей и Алтайского края при современном уровне транспортных средств и магистралей делает её ядром экономической активности макрорегиона с населением в 11,5 млн чел. и радиусом доступности 300–600 км (рис. 1).

Таким образом, в условиях отсутствия крупных месторождений полезных ископаемых Новосибирская область обладает, по сути, лишь двумя стратегическими ресурсами: научным, интеллектуальным и человеческим потенциалом и особым геополитическим и экономико-географическим положением в центре России. Эти обстоятельства формируют концептуальную основу стратегии социально-экономического развития региона на ближайшую и долгосрочную перспективу.

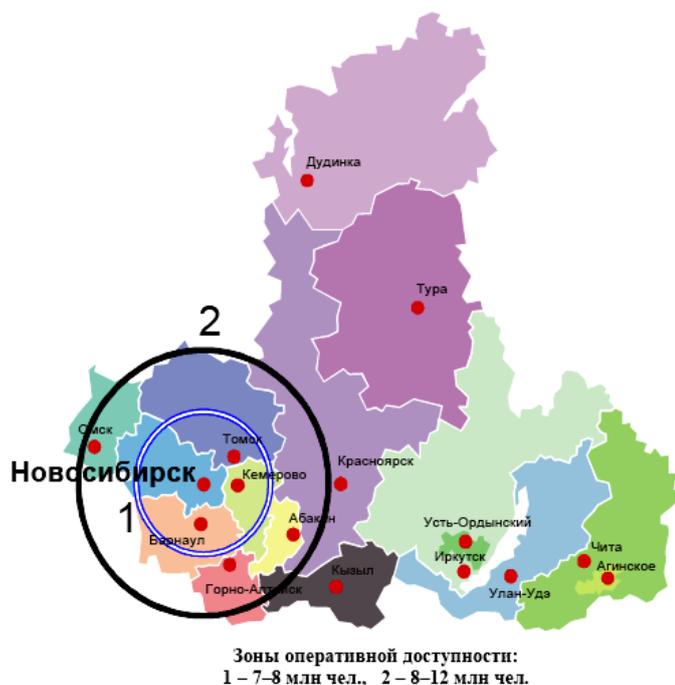


Рис. 1. Географические эпицентры концентрации населения и интеграционных связей Сибири [3, с. 12]

Геополитический и социально-экономический потенциал Новосибирской области, наряду с близкими к ней по основным характеристикам Омской областью и Красноярским краем, реализуется посредством формирования мультимодального транспортного узла.

Транспорт входит в разряд ключевых сфер народного хозяйства. В совокупности со связью на него приходится более 17 % валового регионального продукта региона (на промышленность и услуги – 18–19 % соответственно) [2].

Результатом развития в качестве приоритетного транспортно-логистического направления стало лидирующее место отрасли по инвестиционной привлекательности в регионе: на вид деятельности «транспорт и хранение», по итогам 2017 года, приходится 15,4 % общего объема инвестиций в основной капитал [3].

Ключевой тенденцией территориального развития является широкое использование кластерного подхода – создание территориальных промышленных и инновационных кластеров, крупных промышленных и научно-технологических парков на территории Новосибирской области. Кластерный подход позволяет повышать конкурентоспособность региональной экономики, обеспечивая ей уникальный в макрорегиональном или даже глобальном масштабе профиль и стимулируя рост за счёт

новых инвестиций, обновления, инноваций и технологического прогресса. Согласно Схеме территориального планирования, за основу территориального развития принято формирование транспортного каркаса территории [2].

Вместе с тем Новосибирская область обладает специфической пространственной структурой. Подавляющая часть её экономического потенциала расположена в Новосибирской городской агломерации, куда наряду с Новосибирском входят также города Бердск, Искитим, Обь, посёлки Кольцово, Краснообск. Все крупные проекты территориально сконцентрированы в пределах Новосибирской агломерации, а многочисленные районы, находящиеся на удалении более 50 км от Новосибирска, практически не имеют стабильной транспортной сети (рис. 2).

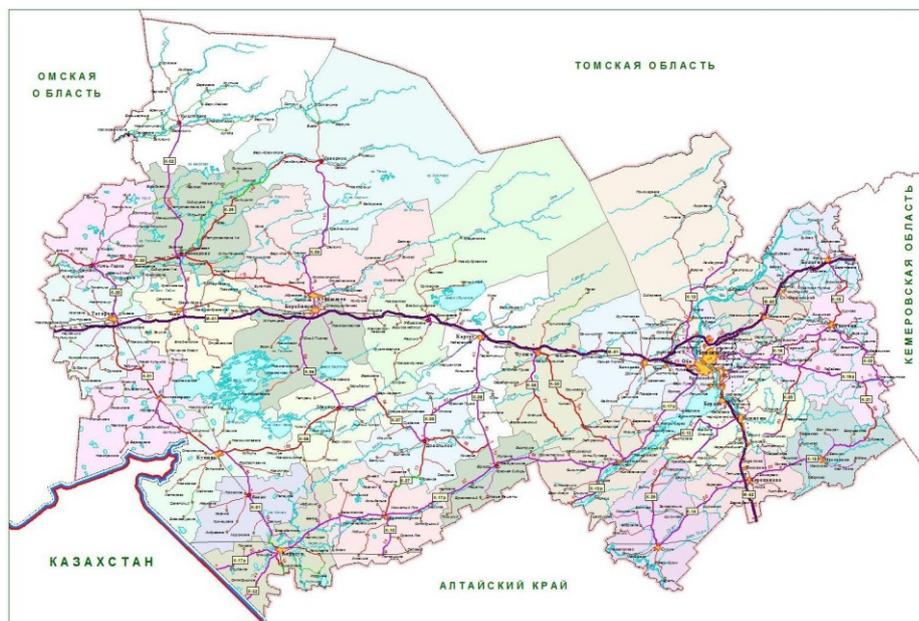


Рис. 2. Схема транспортной сети Новосибирской области [2, с. 52]

Уже сегодня около 80 % демографического потенциала и основная часть производства сосредоточены в пределах Новосибирской агломерации, причём данные тенденции сохраняются и усиливаются. В перспективе это значительно усугубит отставание районов, удалённых от Транссибирской магистрали и других немногочисленных постоянно действующих путей сообщения, по уровню социально-экономического развития от регионального центра.

Таким образом, при позитивном значении транспорта для области в целом, на севере региона он выступает в качестве фактора, ограничивающего территориальное развитие. Данные территории, в отличие от

расположенных к югу от Транссиба, обладают менее благоприятными природно-климатическими условиями в силу высокой степени заболоченности, что не благоприятствует автодорожному строительству.

В советский период рассматриваемые территории функционировали, как правило, за счёт довольно крупных запасов лесных ресурсов, для освоения которых были проложены железнодорожные пути местного сообщения — так называемые «ветки». «Ветки» соединялись с Транссибирской магистралью и также служили опорным каркасом развития северных территорий: вдоль них вырастали довольно крупные посёлки, где действовали леспромхозы, а также совхозы и другие организации, была развита социальная инфраструктура. Здесь располагались полнокомплектные школы (численность учащихся — до 900 человек), интернаты для школьников из небольших соседних деревень, стационарные медицинские учреждения, магазины, собственные хлебопекарни, сельские клубы, библиотеки, сельские советы, транспортные депо и т. д. В среднем, в посёлках такого типа численность постоянного населения достигала двух и более тысяч человек, они входили в число «перспективных».

В постсоветский период железнодорожные «ветки» были упразднены. В результате разрушения транспортного каркаса реализация социально-экономического развития северной части области оказалась невозможной. Предприятия и объекты социальной инфраструктуры были закрыты или реорганизованы. Резко изменилась демографическая структура региона. В связи с этим многие посёлки и сёла были расформированы, а в оставшихся численность населения снизилась до 200–250 человек. Данные обстоятельства привели в целом к недоиспользованию природно-ресурсного и социально-экономического потенциала обширных северных пространств.

Таким образом, транспортный фактор напрямую определяет специфику территориальной организации производительных сил и уровень социально-экономического развития Новосибирской области. В соответствии с географией транспортных структур здесь выделяются своего рода «локомотивные» и отстающие в своём развитии районы.

Как представляется, развитие транспортных структур на северном направлении может явиться ключевым фактором оптимизации территориальной организации производительных сил, повышению общего уровня социально-экономического развития Новосибирской области и способствовать обеспечению достижения регионом уровня территориальной социально-экономической системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бакланов П. Я.* Транспортные звенья и их основные функции в территориальных социально-экономических системах // *Геосистемы в Северо-Восточной Азии. Типы, современное состояние и перспективы развития: сб. науч. статей.* Владивосток: ФГБУН Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2018. С. 10–14.

2. Комплексный план транспортного обслуживания населения Новосибирской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок. Новосибирск: НГУЭП, 2015. 118 с.
3. Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2025 года. Новосибирск: НГУЭП, 2007. 237 с.

* * *

Pozdnyakova Tatyana M., Pozdnyakova Anna M.
ROLE OF THE TRANSPORT FACTOR IN DEVELOPMENT
OF THE REGION ON THE EXAMPLE OF THE NOVOSIBIRSK REGION
(Sholom-Aleichem Priamursky State University, Birobidzhan, Russia)

The article is devoted to the analysis of factors of placement of productive forces and their influences on regional development. The short retrospective review of formation of concepts of the territorial organization of productive forces in Russia and abroad is carried out. Modern approaches to studying of regions are given. Of them functioning of regions from the point of view of system approach is represented key. Current trend of geographical researches is studying of specifics of formation of territorial social and economic systems which basic basis is the internal space filled with natural and natural and social and economic components. The most important component of territorial social and economic systems, according to P. Ya. Baklanov and other modern scientists, are communications and interactions of separate elements that is carried out by means of functioning of transport structures. On this basis the conclusion about the leading role of transport structures in formation of territorial social and economic systems which, in turn, in many respects define the level of development of the region is drawn. The correlation of a configuration of transport network and development of the region is especially brightly expressed within transit regions. At the same time, the transport factor can serve both as an incentive, and the limiter of regional development. In this regard the role of a transport factor in development of the region on the example of the Novosibirsk region is opened.

Keywords: territorial organization of productive forces, transport factor, region, territorial social and economic system, social and economic system.

REFERENCES

1. Baklanov P. Ya. Transport links and their main functions in territorial socio-economic systems [Transportnye zven'ya i ih osnovnye funkicii v territorial'nyh social'no-ekonomicheskikh sistemah], *Geosistemy v Severo-Vostochnoj Azii. Tipy, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya: sbornik nauchnykh statej* (Geosystems in Northeast Asia. Types, current state and prospects of development: collection of scientific articles), Vladivostok, 2018, pp. 10–14.
2. *Kompleksnyj plan transportnogo obsluzhivaniya naseleniya Novosibirskoj oblasti na sredne- i dolgosrochnuyu perspektivu (do 2030 goda) v chasti prigorodnyh passazhirskih perevozk* (Comprehensive plan of transport service of the population of the Novosibirsk region for an average and long-term outlook (till 2030) regarding suburban passenger traffic), Novosibirsk, 2015. 118 p.
3. *Strategiya social'no-ekonomicheskogo razvitiya Novosibirskoj oblasti na period do 2025 goda* (The strategy of social and economic development of the Novosibirsk region until 2025). Novosibirsk, 2007. 237 p.

* * *