

Г. А. ДОНДЮК

Президиум Дальневосточного отделения РАН, г. Владивосток

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СТРУКТУР В МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЯХ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Выделены и рассмотрены транспортные структуры, играющие значительную роль в развитии муниципальных образований Приморского края, в том числе отвечающие за местные, межрайонные и транзитные перевозки, а также за обеспечение трудовых поездок и др. Муниципальные образования сгруппированы по характеристикам автодорожной сети, видам транспорта и наличию объектов транспортной инфраструктуры, а также проведено зонирование территории Приморского края по степени развития транспортных структур.

Ключевые слова: *транспортные функции, виды транспорта, транспортная инфраструктура.*

This study identifies and considers the transportation agencies which have a significant role in the development of municipal entities of Primorski Krai, including those which are responsible for local, interdistrict and transit transport operations as well as effecting transportation of labor force, etc. The municipal entities are grouped together according to the characteristics of the motor road network, the kinds of transport, and to the availability of the transport infrastructure facilities. A zoning of the territory of Primorski Krai is carried out according to the degree of development of the transportation agencies.

Keywords: *transport functions, kinds of transport, transport infrastructure.*

Роль транспорта для Приморского края и его экономических центров была значительной всегда, начиная с первых лет его заселения и хозяйственного освоения русскими. Однако, если на первых этапах заселения края более значимыми были морской и гужевой транспорт, то в последующем в этом процессе их роль существенно изменилась. Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали на рубеже XIX–XX вв. стало основным фактором массового заселения этого перспективного региона, образования почти всех городов и поселков вдоль нее.

Позднее целый ряд поселений возник вдоль ответвлений от Транссиба к селам Чугуевка, Турий Рог, ж.-д. ст. Гродеково-2, г. Находка и пгт Хасан. Наиболее крупные города образовались на морском побережье как города-порты с железнодорожными и автодорожными подходами к ним (Владивосток, Находка). Мощный транспортный узел представляет собой г. Уссурийск, расположенный на пересечении ряда магистралей: Транссиба и его ответвлений на с. Турий Рог, ж.-д. ст. Гродеково-2, пгт Хасан, г. Находку и автомобильных дорог (Владивосток–Уссурийск–Хабаровск и Уссурийск–выходы к границе с КНР). На морском побережье образован еще ряд достаточно крупных поселений при портовых пунктах или небольших портах: поселки городского типа Посыет, Зарубино, Преображение, Ольга, Рудная Пристань, Пластун и др.

В предыдущие периоды строительство автодорог, соединяющих южные и притранссибовские районы края с высоким уровнем заселенности и незаселенные горнотаежные районы, стало предпосылкой освоения здесь важных для экономики страны природных ресурсов и создания целого ряда ресурсодобывающих промышленных центров.

Таким образом, к настоящему времени в крае сформировалась достаточно сложная транспортная система, обслуживающая различные виды деятельности, в том числе функционирование отдельных экономических центров и муниципальных образований (МО). Вопросы экономико-географического анализа транспортной системы на региональном уровне рассматривались в публикациях [1–7]. Однако изучению звеньев транспортной системы, сформировавшихся на муниципальном уровне, уделялось намного меньше внимания [8–10].

В связи с этим для каждого экономического центра (поселения, города) и муниципального района можно выделить отдельные транспортные функции, важные для их деятельности. Это перевозки ресурсов и товаров для хозяйствующих субъектов — предприятий, фирм, компаний, существующих на территории МО, доставка продуктов питания и товаров народного потребления для населения района, а также трудовые поездки работающего населения и разнообразные пассажирские перевозки.

Все такие перевозки, осуществляемые разными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, морским, авиационным), характерны для любого муниципального образования. Различаться могут лишь объемы перевозок и структура перевозимых грузов, а также географические характе-

Группировка муниципальных районов и городских округов Приморского края по наличию видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры, по [11, 12]

Группа	МО	Виды транспорта					Обеспеченность	
		железная дорога	морской порт, порт-пункт, выход к морю	авто-дороги	таможенно-пограничные переходы	нефтегазопроводы (строящиеся)	кол-во видов и объектов	оценка в баллах
1	ГО Владивостокский	МЖД	МП	МФА	—	НКНП	4	12
	ГО Находкинский	МЖД	МП	МФА	—	НКНП	4	12
	МР Хасанский	ОМЖД	МП	ОМФА	ЖАП	НГ	5	12
2	ГО Артемовский	МЖД	ВМ	МФА	—	НГ	4	9
	ГО Лесозаводский	МЖД	—	МФА	ТПП	НГ	4	9
	МР Надеждинский	МЖД	ВМ	МФА	—	НГ	4	9
	МР Шкотовский	МЖД	ВМ	МФА	—	НГ	4	9
3	ГО Уссурийский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	ГО Спасск-Дальний	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	ГО Дальнереченский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	МР Кировский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	МР Михайловский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	МР Пограничный	ОМЖД	—	ОМФА	ЖАП	—	3	8
	МР Спасский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
	МР Черниговский	МЖД	—	МФА	—	НГ	3	8
4	МР Дальнереченский	МЖД	—	ОМФА	—	НГ	3	7
	МР Октябрьский	ОМЖД	—	ОМФА	КАТП	—	3	7
	МР Партизанский	ОМЖД	ВМ	ОМФА	—	НГ	4	7
	ГО Партизанский	ОМЖД	—	ОМФА	—	НГ	3	6
	МР Анучинский	ОМЖД	—	ОМФА	—	НГ	3	6
	МР Пожарский	ОМЖД	—	ОМФА	—	НГ	3	6
	МР Ханкайский	ОМЖД	—	ОМФА	ТПП	—	3	6
	ГО Арсеньевский	ОМЖД	—	ОМФА	—	—	2	5
	МР Хорольский	ОМЖД	—	ОМФА	—	—	2	5
	МР Яковлевский	ОМЖД	—	ОМФА	—	—	2	5
	МР Чугуевский	ОМЖД	—	ОМФА	—	—	2	5
5	ГО Дальнегорский	—	ПП	ОМФА	—	—	2	4
	МР Ольгинский	—	ПП	ОМФА	—	—	2	4
	МР Кавалеровский	—	ВМ	ОМФА	—	—	2	3
	МРЛазовский	—	ПП	ПА	—	—	2	3
	МР Тернейский	—	ПП	ПА	—	—	2	3
	МР Красноармейский	—	—	ПА	—	—	1	1

Примечание. ГО — городской округ; МР — муниципальный район; МЖД — магистральная железная дорога; ОМЖД — ответвления от магистральной железной дороги; МП — морские порты; ПП — порт-пункты; ВМ — выход к морю; МФА — магистральная федеральная автодорога; ОМФА — ответвления от магистральной федеральной автодороги; ПА — прочие автодороги; ЖАП — два погранично-таможенных железнодорожно-автомобильных перехода в одном МО или один железнодорожно-автомобильный переход с большой пропускной способностью; КАТП — один крупный автомобильный таможенно-пограничный переход; ТПП — небольшие таможенно-пограничные переходы; НКНП — нефте- и газопроводы с комплексами нефтегазовых предприятий; НГ — нефте- и газопроводы без перерабатывающих предприятий.

ристики грузоперевозок. В целом они зависят от величины муниципального образования, выполняемых им хозяйственных функций и географического положения. Различия в транспортных функциях будут определяться и типом специализации города или района, и масштабами производства, хозяйственной деятельности. Например, при лесопромышленной специализации возрастают объемы вывозимых лесоматериалов, причем на дальние расстояния — железнодорожным и морским транспортом.

Для районов с сельскохозяйственной специализацией большие объемы вывоза составляют различное сельскохозяйственное сырье и продовольствие, в том числе скоропортящиеся продукты питания. Для отдельных районов основная нагрузка — транзитные перевозки грузов и пассажиров.

В целом, сочетание транспортных звеньев, имеющих в пределах отдельного МО, и выполняемых ими транспортных функций выделяется нами как транспортная структура соответствующего образования. При этом одни транспортные звенья территориально замыкаются внутри него, другие выходят за его пределы. К настоящему времени в Приморском крае сложилась значительная дифференциация транспортных структур МО. Последние различаются как по числу имеющихся в них видов транспорта, так и по уровню развития транспортной сети, их густоте и т. п.

Все муниципальные районы и городские округа Приморского края по наличию в них различных видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры и с учетом балльной оценки можно сгруппировать определенным образом (табл. 1).

По более высокому уровню диверсификации и развитости транспортных структур выделяются первая, вторая и третья группы муниципальных образований. Как правило, МО из этих групп расположены на магистральных железных и автодорогах, имеют три–пять видов и объектов транспорта и уровень обеспеченности ими 8–12 баллов (из 12 возможных). Четвертую группу составляют районы со средним значением уровня обеспеченности видами транспорта — 5–7 баллов. Менее разнообразны и развиты транспортные структуры в пятой группе — в ней обеспеченность видами транспорта составляет 1–4 балла. В первую, вторую и третью группы вошли муниципальные образования с более благоприятным транспортно-географическим положением (ТГП).

В общем можно отметить, что масштабы и эффективность функционирования экономических центров, располагающих большими транспортными возможностями и имеющих выгодное ТГП, значительно выше. Так, населенные пункты с выгодным ТГП со временем превратились в наиболее крупные города края, и сегодня они располагают всеми основными видами транспорта. Например, Владивосток и Находка имеют практически все виды транспорта (морской, железнодорожный, автомобильный, авиационный), в том числе и развитые портово-железнодорожные комплексы у выхода Транссиба к побережью Японского моря. На небольшом удалении от них и взаимосвязанно с ними расположен еще один крупный город Приморского края — Уссурийск (на Транссибе и федеральной автомагистрали Хабаровск–Владивосток). Очередной импульс экономического и демографического развития этих городов также будет связан с новыми транспортными проектами: нефтепроводом Восточная Сибирь–Тихий океан и газопроводом Сахалин–Владивосток.

Необходимо отметить, что все муниципальные образования и экономические центры, обладающие железнодорожным сообщением (особенно, если железная дорога сочетается и дополняется автомагистралями и портовыми комплексами), имеют большие перспективы развития, чем прочие. Поэтому строительство железных дорог следует рассматривать как наиболее действенный механизм совершенствования транспортных структур муниципальных образований. В связи с этим выделяются муниципальные образования, имеющие: сухопутные (железнодорожные и автомобильные) и морские транспортные входы-выходы (Владивосток, Находка, Посыет, Славянка); только сухопутные (Уссурийск, Арсеньев, Артем, Ружино, Лучегорск, Партизанск, Дальнереченск, Спасск-Дальний и др.); только автомобильные и морские (Зарубино, Пластун, Рудная Пристань, Ольга, Терней и др.); только автомобильные (Дальнегорск, Кавалерово, Рошино, Лесозаводск и др.).

В современных условиях в хозяйственной деятельности большинства МО наибольшую роль среди транспортных отраслей играет автотранспорт [5, 8]. Он обеспечивает основной объем перевозимых грузов и количество пассажиров (хотя при оценке объема грузооборота и пассажирооборота с учетом расстояния — в тонно-км, пассажиро-км — показатели совершенно иные).

Проведенная нами оценка современного уровня развития автотранспортных сетей Приморского края показывает, что 9 муниципальных образований из 32 рассмотренных (без двух закрытых административно-территориальных образований) имеют плотности автодорог ниже среднекраевого значения (табл. 2). Все они представлены периферийными северными и восточными территориями, наиболее удаленными от краевого центра (300–700 км). То есть, эти МО являются наиболее проблемными территориями края по критерию обеспеченности автодорогами.

Как видно из табл. 2, в шестой и седьмой группах муниципальных образований значения плотности автодорог ниже, чем в первой, в 11–15 раз. В то же время — это территории с наиболее высокими природно-ресурсными потенциалами. Поэтому оптимизации автодорожных сетей, развитию автотранспортного комплекса в связи с новыми техническими возможностями и потенциалами муниципальных образований следует уделять большее внимание [8–10, 13]. Тем более, что такие задачи можно решать и на внутрикраевом уровне, в отличие от строительства железных дорог и морских портов, для которого обязательна поддержка федерального центра и крупного бизнеса.

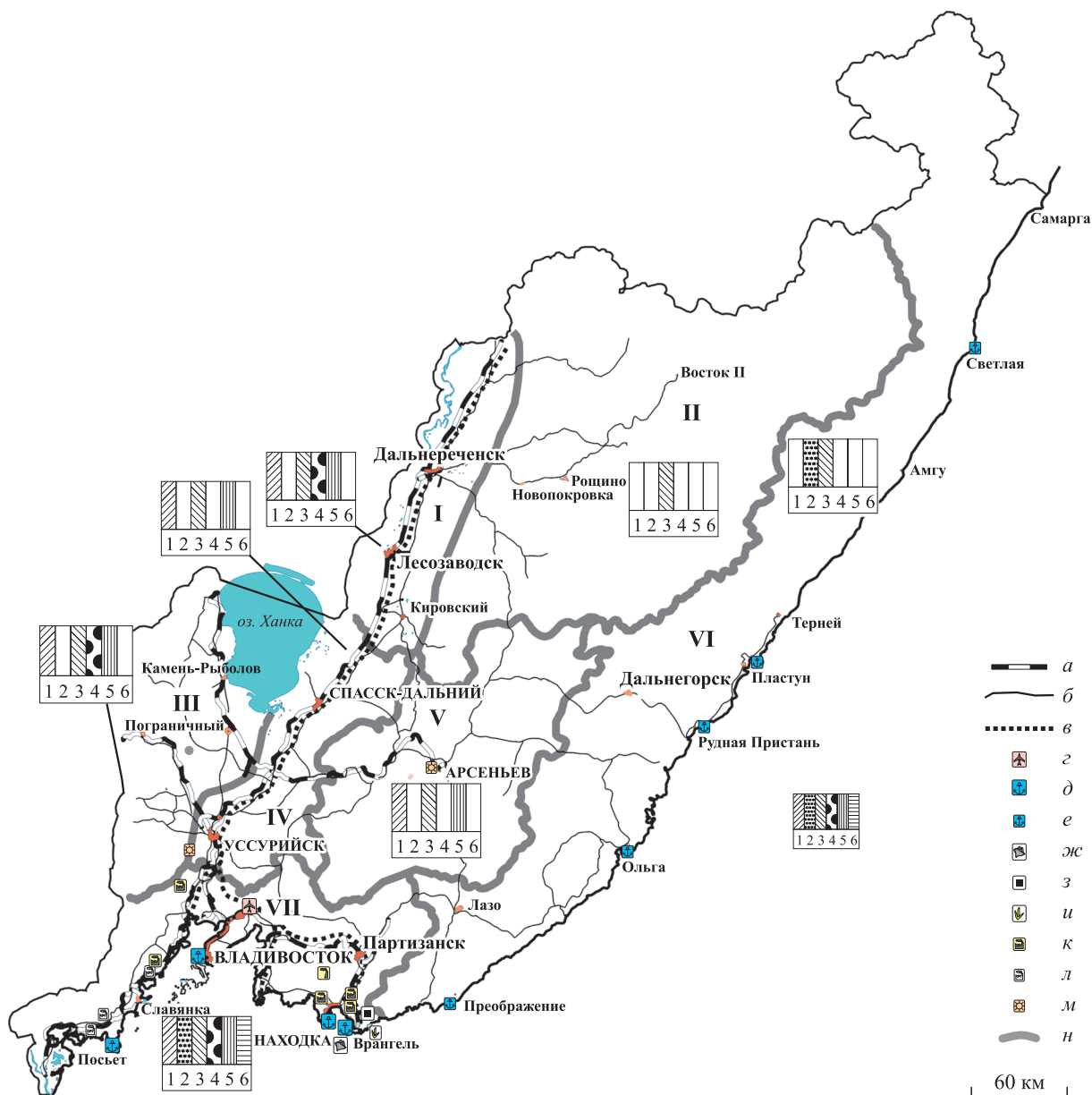
**Группировка муниципальных районов и городских округов Приморского края
по плотности дорог и количеству автомобилей в расчете на 1000 чел., по [11, 12]**

Группа	МО	Плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием, км/1000 км ²	Среднее по группе значение плотности автодорог, км/1000 км ²	Кол-во автомобилей в расчете на 1000 чел.	
				всего	среднее по группе
I	ГО Владивостокский	415,0	582	366,4	293,2
	ГО Артемовский	509,7		277,0	
	ГО Дальнереченский	392,6		406,0	
	ГО Находкинский	289,7		288,4	
	ГО Спасск-Дальний	1551,7		184,3	
	МР Хорольский	333,3		237,2	
II	МР Октябрьский	183,6	169,4	330,7	169,5
	МР Спасский	172,3		13,2	
	МР Черниговский	152,2		154,5	
III	ГО Арсеньевский	142,1	141,1	240,8	273,5
	ГО Уссурийский	135,3		325,4	
	МР Надеждинский	145,8		254,4	
IV	ГО Лесозаводский	101,6	110,4	158,8	182,2
	МР Кировский	114,8		234,5	
	МР Михайловский	120,8		138,9	
	МР Пограничный	106,8		196,3	
	МР Ханкайский	108,2		182,5	
V	ГО Партизанский	94,9	91,4	250,7	241,4
	МР Анучинский	84,5		280,5	
	МР Партизанский	96,6		231,5	
	МР Хасанский	88,9		244,9	
	МР Шкотовский	96,1		198,5	
	МР Яковлевский	87,6		242,1	
VI	МР Дальнереченский	50,9	53,3	17,4	207,1
	МР Лазовский	52,0		292,2	
	МР Ольгинский	56,9		311,6	
VII	ГО Дальнегорский	48,2	39,6	192,1	265,3
	МР Кавалеровский	41,2		291,2	
	МР Красноармейский	45,8		320,7	
	МР Пожарский	22,3		261,3	
	МР Тернейский	35,8		316,3	
	МР Чугуевский	44,4		210,3	
Среднее по Приморскому краю			55,5		286,1

Примечание. ГО — городской округ, МР — муниципальный район.

Нами проведено зонирование территории Приморского края по уровню развития транспортной сети и возможностям взаимодействия различных видов транспорта (см. рисунок). При этом учтены результаты формирования групп муниципальных образований (см. табл. 1 и 2). Выделенные зоны существенно различаются по географическому положению относительно основных транспортных коммуникаций, морских и аэропортов, по количеству имеющихся в пределах зон видов транспорта и транспортных выходов на сопредельные территории, по плотности железных и автомобильных дорог.

Зона I — Северо-западная притранссибовско-приграничная полимагистральная. Она занимает транзитное транспортное положение между Хабаровском и Владивостоком, располагает несколькими видами транспортных коммуникаций федерального значения: Транссибирской железной и федеральной автомобильной дорогами, нефте- и газопроводами (строящимися), а также имеет таможенно-пограничный переход в КНР и сравнительно высокую плотность автодорог.



Зонирование территории Приморского края по уровню развития транспортных структур.

Транспортные зоны: I — Северо-западная притранссибовско-приграничная полимагистральная, II — Северная горнотаежная транспортodefицитная, III — Западная приграничная с ответвлениями Транссиба и федеральных автодорог, IV — Спасско-Уссурийская притранссибовская полимагистральная, V — Центральная (Арсеньевско-Чугуевская) с ответвлениями Транссиба и федеральных автодорог, VI — Восточная приморская транспортodefицитная, VII — Южная приморско-транссибовская полимагистральная.

Виды транспорта в зонах: 1 — железная дорога; 2 — морской порт, порт-пункт; 3 — автодороги; 4 — таможенно-пограничные переходы; 5 — нефтегазопроводы; 6 — аэропорт (международный, межрегиональный).

a — железные дороги; *b* — автодороги; *в* — трубопроводы; *г* — международный аэропорт; *д* — морской порт; *е* — порт-пункт; *ж* — перегрузочные и транспортные комплексы; *з* — угольный терминал; *и* — зерновой терминал; *к* — нефтеперерабатывающие и нефтехимические заводы; *л* — газоперерабатывающие заводы; *м* — электростанции; *н* — границы транспортных зон.

Зона II — Северная горнотаежная транспортodefицитная. Расположена в стороне от основных транспортных коммуникаций, в ее пределах в настоящее время имеются лишь автодороги с покрытием переходного типа и строится автомагистраль Хабаровск—Находка федерального значения. В советский период здесь действовали и линии местного авиасообщения.

Зона III — Западная приграничная с ответвлениями Транссиба и автодорог федерального значения. Здесь имеются также несколько таможенно-пограничных (железнодорожных, автомобильных) переходов в КНР, плотность автодорог сравнительно высокая.

Зона IV — Спасско-Уссурийская притранссибовская полимагистральная. Аналогично зоне I, она занимает транзитное транспортное положение между Хабаровском и Владивостоком, располагает несколькими видами транспортных коммуникаций федерального значения: Транссибирской железной и федеральной автомобильной дорогами, нефте- и газопроводами (строящимися), имеет сравнительно высокую плотность автодорог. Однако здесь отсутствуют таможенно-пограничные переходы.

Зона V — Центральная (или Арсеньевско-Чугуевская). Занимает в крае центральное географическое положение, однако расположена в стороне от основных транспортных коммуникаций и пока имеет лишь ответвления от Транссиба и федеральной автодороги Хабаровск—Владивосток и начатое строительство федеральной автодороги Хабаровск—Находка.

Зона VI — Восточная приморская транспортodefицитная. В силу значительной географической удаленности и отсутствия на большей ее части надежных наземных коммуникаций имеет наихудшую транспортную доступность к основным территориям расселения в сравнении с прочими зонами Приморского края. В то же время здесь находятся несколько небольших грузовых порт-пунктов, а в до-реформенный период также функционировали линии местного авиасообщения.

Зона VII — Южная приморско-притранссибовская полимагистральная. Зона с наивысшим уровнем развития транспортных структур. Здесь наиболее примечательно комплексирование Транссиба с морскими портами, а также наличие всех видов транспорта, включая железнодорожные, морские, авиационные, автомобильные, строящиеся трубопроводные, что создает широкие возможности взаимодействия между ними. Кроме того, на территории зоны функционируют таможенно-пограничные переходы в КНР и КНДР.

Дальнейший территориальный прогресс хозяйственного комплекса Приморского края в значительной мере будет обуславливаться опережающим развитием всех видов транспорта и транспортных сетей. Пример ряда периферийных муниципальных районов подтверждает, что именно отсутствие надежных наземных видов транспорта, прежде всего железных дорог и скоростных автомагистралей, ограничивает продвижение таких территорий при всем их весьма высоком природно-ресурсном потенциале. При интенсификации хозяйственной деятельности в современных условиях происходит даже отток населения и снижение экономического потенциала транспортodefицитных районов [1, 3, 5, 6].

Исходя из этого, развитие транспортной сети следует рассматривать как важный и весьма действенный механизм совершенствования территориальной структуры хозяйства региона и оживления экономической и социальной жизни периферийных МО, эффективного использования их природно-ресурсного потенциала, достижения, в том числе на этой основе, высокого уровня финансовой самодостаточности.

При разработке стратегии совершенствования транспортной сети Приморского края наряду с внутренними предпосылками и мотивациями следует учитывать и общие тенденции территориального развития страны, а также внешние политические и экономические факторы [1, 8–10, 13]. В формировании соответствующих современному периоду направлений территориального развития Приморского края и юга Дальнего Востока России определяющая роль, несомненно, принадлежит транспорту, прежде всего железнодорожному и автомобильному, а также портово-железнодорожным комплексам. На данном этапе важными видами транспорта становятся также нефте- и газопроводы.

В то же время введение на территории Приморского края новых видов транспорта — газопровода Сахалин—Хабаровск—Владивосток (с веткой на Хасан) и нефтепровода Восточная Сибирь—Тихий океан с морским терминалом в бухте Козьмино — послужит предпосылкой для последующего создания здесь новых инфраструктурных и производственных объектов (морских нефтеперегрузочных комплексов, завода сжижения природного газа, нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов, строительство специализированных судов для перевозки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа и др.).

Все это может стать новым значительным фактором развития региона и его муниципальных образований.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Бакланов П. Я., Романов М. Т.** Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанского региона России. — Владивосток: Дальнаука, 2009. — 168 с.
2. **Безруков Л. А.** Транспортно-географическая континентальность России: транспортноемкость хозяйства и адаптивные следствия // Изв. РАН Сер. геогр. — 2005. — № 3. — С. 48–55.
3. **Вахненко Р. В.** Транспорт и подвижность населения юга Дальнего Востока. — Владивосток: Изд-во ДВО АН СССР, 1990. — 137 с.
4. **Минакир П. А.** Экономика регионов. Дальний Восток. — М.: Экономика, 2006. — 848 с.
5. **Леонтьев Р. Г.** Экономика, транспорт и природопользование Дальнего Востока России. — Хабаровск: Изд-во Дальневост. ун-та путей сообщения, 1998. — 214 с.

6. **Романов М. Т.** Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России. — Владивосток: Дальнаука, 2009. — 318 с.
7. **Тархов С. А.** Эволюционная морфология транспортных сетей. — Смоленск; М.: Универсум, 2005. — 382 с.
8. **Бугроменко В. Н., Филь С. И., Шубин А. В.** Долгосрочная стратегия развития сети автодорог Приморского края (Белая книга автодорог Приморского края). — М.: МиксПринт, 2009. — 128 с.
9. **Винокур Л. Б.** Перспективные направления развития транспорта в системе внешнеэкономических связей Приморского края: Автореф. дис. ... д-ра транспорта. — Владивосток: Изд-во ДВО Академии транспорта РФ, 1994. — 30 с.
10. **Разбегин В. Н.** Проектирование транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока в контексте экономических связей с АТР // Стратегические проблемы национального развития и международного сотрудничества: дальневосточный вектор. — Хабаровск: Изд-во Отделения обществ. наук, 2005. — С. 224–256.
11. **Регионы России.** Социально-экономические показатели: Стат. сб. — М.: Росстат, 2008. — 999 с.
12. **Транспорт в Приморском крае:** Стат. сб. — Владивосток: Примкрайстат, 2008. — 42 с.
13. **Бакланов П. Я., Романов М. Т.** Программа развития дорожной сети Приморского края до 2025 г. // Тамож. политика России на Дальнем Востоке. — 2008. — № 3. — С. 99–101.

Поступила в редакцию 29 июня 2010 г.
