

М.А. ДИАНОВ

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ НА ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ ЗАБАЙКАЛЬЯ

При обосновании размещения производительных сил большое значение имеет учет экономико-географического положения (ЭГП), под которым в науке понимается отношение данного объекта (промышленного предприятия, города, района, страны) к объектам, находящимся вне его (транспортным путям, районам, государственными границам, крупнейшими промышленными базами, рынкам и т.д.), оказывающим определенное влияние на его развитие.¹ Отличительной чертой ЭГП является его историческая изменчивость под влиянием различных факторов. Особенно явственны изменения, вносимые проведением новых дорог и усовершенствованием транспорта. Только при определенном уровне транспортной обеспеченности возможны межрайонные и внутрирайонные экономические связи, функционирование рынка, освоение вновь открытых природных ресурсов, совершенствование территориальной организации производительных сил. Велика роль транспортно-географического положения в политической и культурной жизни, в оценке безопасности страны и развитии внешнеэкономических связей.

Забайкалье занимает промежуточное положение между западными районами и Дальним Востоком России, а также имеет протяженную общую границу с Китаем и Монголией. Поэтому оно находится прежде всего на направлении межрегиональных и международных связей запад-восток и обратно. Эти особенности ЭГП вместе с особенностями природного порядка (оз. Байкал, горный рельеф, суровый климат, размещение ресурсов и др.) во все времена являлись важнейшими условиями и предпосылками формирования сети дорог на этой территории.

Значительная замкнутость из-за отсутствия надежного транспорта в прошлом была характерной чертой Забайкалья. Улучшение его ЭГП произошло в связи с прокладкой Московского тракта, который достиг города Нерчинска в 1735 г.² Главный ход тракта вел от Иркутска вокруг южной оконечности оз. Байкал к Верхнеудинску (Улан-Удэ), где дорога разветвлялась. Одна ее ветвь уходила на юг, к Кяхте, а другая приводила через Читу и Нерчинск к Сретенску, где оканчивался сухопутный тракт. Через оз. Байкал на западе и по р. Шилке на востоке в

зимний период движение осуществлялось по льду на санных обозах. От большого Московского тракта уходили почтовые и обывательские дороги в южном и северном направлениях в долины Хилка, Чикоя, Ингоды, Онона, Аргуни, Баргузина и Витима.

В притрактовой полосе наблюдалось значительное оживление. На всем его протяжении раскинулись малые и большие села, население которых наряду с земледелием и животноводством занималось извозом и несло государственную ямщицкую службу. Рост объемов и ускорение перевозок способствовали развитию горной промышленности в Нерчинском округе, освоению бассейна Амура, а также развитию русско-китайской торговли.

Серьезные изменения в ЭГП и размещении производительных сил Забайкалья произошли в связи с вводом в начале XX века в постоянную эксплуатацию Транссибирской магистрали (Мысовая-Сретенск) и железнодорожной линии, соединяющей Транссиб с Китайско-Восточной железной дорогой, а также с завершением строительства в 1916 г. железной дороги от ст. Куэнги до Хабаровска. В советское время на этих дорогах осуществлена техническая реконструкция, произошло увеличение эксплуатационной длины за счет нескольких ответвлений.

Железнодорожная магистраль ликвидировала оторванность Забайкалья и создала условия для втягивания его во всесторонние связи с районами Запада и Дальним Востоком, а также с зарубежными странами через Забайкальск, Наушки и другие станции. Она коренным образом изменила экономику, уклад жизни забайкальцев и прежде всего прижелезнодорожной полосы. Многочисленные станции принимают и отправляют разнообразный народнохозяйственный груз, при этом большая часть персонала и технических средств занята обслуживанием транзитного грузопотока.

В связи с обслуживанием дороги началась разработка угольных месторождений, таких как Танхойского, Тарбагатайского, Харанорского и др. При крупных станциях возникли депо и железнодорожные мастерские. Некоторые поселения стали обрастать предприятиями машиностроения, строительных материалов, легкой и пищевой промышленности. В прилегающих таежных районах увеличилась лесозаготовка, в местах пересечения лесовозных дорог с Транссибом стала развиваться деревообработка. Дальнейшее развитие получила горно-рудная промышленность.

Облегчив транспортные связи, железная дорога намного улучшила условия движения переселенцев извне. Это сопровождалось прежде всего заселением и широкомасштабным освоением сельскохозяйственных земель. Возросшая мобильность населения способствовала также росту городского населения и городов. Так, перепись железнодорожных поселков в Забайкалье в 1910 г. показала, что 53,7% их населе-

ния являлись выходцами из Европейской части России.³ Пополнение горожан постоянно происходило и за счет местного сельского населения. Уже в первой половине века в основном сформировалась та сеть городских поселений, которая существует в настоящее время. Размещение почти всех городов и значительной части поселков городского типа приурочено к железной дороге, что объясняется всесторонними выгодами такого ЭП.

Важное место в освоении Забайкалья принадлежит автомобильному транспорту, строительству новых шоссейных дорог. В довоенный период здесь улучшенных автомобильных дорог практически не было. Старый Московский гужевой тракт после ввода в эксплуатацию Транссиба свое значение утратил, а другие дороги были маломощными.

Значительные позитивные сдвиги в ЭП многих населенных пунктов и районов Забайкалья в целом произошли в связи со строительством автомагистрали Улан-Удэ - Чита - Забайкальск, которая была введена в эксплуатацию во второй половине текущего столетия. Все важные дороги получили выходы на транзитную автомагистраль и таким образом обеспечивают транспортные связи глубинных районов и промышленных очагов с хозяйственными и административными региональными центрами, а также с Транссибом.⁴

Прокладка автомагистрали способствует развитию горнодобывающей, лесозаготовительной, легкой, пищевой промышленности, сельского хозяйства, внутренней торговли, росту объема грузоперевозок, внедрению регулярных междугородних пассажирских маршрутов. Особенно благоприятные условия для социально-экономического развития возникли в районах, примыкающих к автомагистрали. К сожалению, в последние десятилетия темпы строительства автодорог с твердым покрытием значительно замедлились, ухудшилось на некоторых участках состояние действующих дорог.

Северные районы Забайкалья до последней четверти XX в. были очень труднодоступны, так как сюда практически не было путей сообщения круглогодичного действия. Завоз грузов осуществлялся по автозимникам, оз. Байкалу и воздушным транспортом. Из-за транспортной неосвоенности забайкальский Север оказался слабозаселенным и отставшим в социально-экономическом развитии. Вместе с тем здесь известны крупные запасы меди, железа, свинца и цинка, молибдена, сфенеритов, хризотил-асбеста, графита, каменного угля, гидроэнергии и многое другое.⁵

Сооружение Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в 1974-1984 гг. существенно улучшает ЭП районов Ближнего Севера, открывает доступ к его природным богатствам и позволяет совершенно по-новому рассматривать проблемы их освоения. Пока же БАМ используется в основном для транзитных перевозок, при этом транзитных пото-

ков в ожидаемых размерах не оказалось. Нет сомнений, что забайкальская зона БАМ рано или поздно будет осваиваться, а новое магистральное транспортное направление связи даст мощный импульс для ее комплексного развития. Эффект влияния БАМ на социально-экономическое развитие северных районов может быть существенно усилен путем строительства путей сообщения, связующих Транссиб и БАМ и превращения в перспективе временной притрассовой автодороги в постояннодействующую.

Внутренний водный транспорт - один из старейших видов транспорта, занимающий видное место не только во внутренних перевозках грузов отдельных регионов, но и в международных торговых связях. Гидрографическая сеть Забайкалья разветвлена, но это в основном небольшие мелководные реки с большим числом перекатов и порогов, что затрудняет их использование для судоходства. Поэтому в отличие от других регионов Сибири и Дальнего Востока в Забайкалье пока водный транспорт развит слабо. Он не играет существенной роли в общих грузоперевозках, мало влияет на ЭГП промышленных центров и сельскохозяйственных ареалов.

Основными водными магистралями являются Шилка и Амур, а также р. Селенга и оз. Байкал. В будущем они могут играть важную роль во внутренних и межрегиональных связях. Насущные вопросы социально-экономического развития требуют более интенсивного развития транспорта на малых реках (Ингода, Онон, Витим и др.) как наиболее дешевого и не требующего больших затрат.

Как известно, использование воздушного транспорта дает большой временной выигрыш, расстояние между странами, регионами и населенными пунктами как будто сокращается. Его влияние на ЭГП Забайкалья в целом и отдельных населенных пунктов по сравнению со многими другими регионами России возрастает в связи с удаленностью от Центра и большими размерами территории при слабом развитии путей сообщения. Так, если даже на скором поезде пассажир преодолевает путь до столицы за 5 суток, то на авиалайнере ему требуется всего несколько часов.

Самыми крупными авиатранспортными узлами являются Чита и Улан-Удэ. Они имеют связи со столицей и десятками других городов страны, отсюда осуществляются международные авиарейсы. Основные пассажиропотоки концентрируются в широтном направлении. География воздушных перевозок внутри региона определяется прежде всего характером заселения и освоения отдельных частей, а также их транспортной доступностью. В 80-е годы в Читинской области связь воздушным транспортом осуществлялась с 32 населенными пунктами, из которых 17 являются районными центрами. В 90-х годах произошло существенное сокращение перевозок на местных авиалиниях. Это негативно отразилось на социально-экономическом развитии многих посе-

лений, значительно осложнило их транспортно-географическое положение.

Что касается трубопроводного транспорта предназначенного для перекачки жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры, то его развитие в Забайкалье ожидается только в перспективе. В 1997 г. принято решение о строительстве нефтепродуктопровода между пограничными станциями Забайкальск и Маньчжурия.

Мировой опыт показывает, что внедрение достижений НТП на транспорте приводит к созданию таких условий для производства и населения, когда расстояния между отдельными предприятиями и населенными пунктами не играют столь важной роли, как на предшествующем этапе. Поэтому транспортный фактор, выражающийся в скорости и ритмичности перевозок, способствует не столько «замыканию» регионов на территории России, сколько, наоборот, «раздвигает» их территориальные рамки.

В Забайкалье транспорт стал могучим средством улучшения его ЭГП и ликвидации былой отсталости. Ныне просторы этого региона пересекают железнодорожные, автомобильные, внутренние водные и воздушные транспортные магистрали и пути сообщения, имеющие преимущественно широтное направление с выходами в пограничные районы. Их конфигурация обусловила в значительной мере географию производства и населения. С позиций вчерашнего и сегодняшнего дня, транспортная сеть в целом удовлетворяет потребностям народного хозяйства и населения. Но если ее рассматривать с позиций дальнейшего социально-экономического развития региона, сдвигов в размещении производительных сил, конкурентоспособности рынка, то она требует совершенствования. Однако транспорт, являясь одной из наиболее фондоемких отраслей хозяйства, требует для своего развития крупных долгосрочных инвестиций. В обозримой перспективе среди приоритетов региональной политики следует выделить: укрепление взаимосвязи и взаимодействия всех звеньев транспортной сети и сокращение транспортных издержек, внедрение достижений НТП на транспорте: повышение качества сети дорог и развитие транспортной инфраструктуры, передача в эксплуатацию автомагистрали Чита - Могоча - Хабаровск.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Баранский Н.Н. Экономико-географическое положение //Избранные труды: Становление советской экономической географии. - М., 1980. - С. 128 - 159.
2. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. - Иркутск, 1984.

3. Воробьев В.В. Формирование населения Восточной Сибири. - Новосибирск: Наука, 1975. - С.187.
4. Атлас Забайкалья (Бурят. АССР и Чит. обл.). - Москва - Иркутск, ГУГК, 1967.
5. Недешев А.А., Задорожный В.Ф. Предпосылки и факторы крупномасштабного освоения природных ресурсов зоны БАМ //Удокан: экономико-географические проблемы освоения. - Новосибирск: Наука, 1987.

А.С. ВЕРШИНИН

О НЕКОТОРЫХ ПУТЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА В ОВЦЕВОДСТВЕ ЗАБАЙКАЛЬЯ

С начала 90-х г., то есть с момента реформирования агропромышленного комплекса, одна из важнейших отраслей сельскохозяйственного производства Читинской области и республики Бурятия - овцеводство - претерпевает постоянно нарастающий кризис. Это наложило крайне негативный отпечаток не только на социально-экономическое развитие села, но и парализовало работу предприятий по переработке шерсти Восточной Сибири, таких как Читинский камвольно-суконный комбинат, Улан-Удэнская тонкосуконная мануфактура, Черногорская фабрика первичной обработки шерсти в Красноярском крае.

Особое значение овцеводства для Забайкалья состоит в том, что оно с древнейших времён во многом определяло характер и развитие хозяйства, было источником получения разнообразных продуктов, в целом формировало социально-экономический облик края. Историю народов, населяющих Забайкалье, невозможно представить без традиционного занятия овцеводством. Венцом творения забайкальских овцеводов явилось выведение уникальной забайкальской тонкорунной породы овец, способной продуцировать высококачественную мериносковую шерсть в жесточайших природно-климатических условиях.¹

Так, в Читинской области в период наивысшего подъёма отрасли в 70-80-е гг. разведение этой породы стало ведущим направлением сельскохозяйственного производства в экономике сельскохозяйственных предприятий и приносило 35-40% всей прибыли от реализации его продукции. поголовье овец достигало 4,7 млн. голов, производство шерсти - 16,1 тыс. и баранины - 40-50 тыс. тонн. По поголовью овец и производству продукции овцеводства область занимала 3-5 места в

Вершинин Анатолий Сергеевич - директор Читинского филиала Иркутской государственной сельскохозяйственной академии.