

УДК 332.156

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ КАК ФАКТОРА ФОРМИРОВАНИЯ КУЗБАССКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Н. А. Исаков

Кафедра общей и региональной экономики
ФГБОУ ВПО «Кемеровский государственный университет»

Аннотация: Создание агломераций – это всемирный тренд развития экономики региона, позволяющий решить вопросы расселения населения, улучшения производственной и социальной среды. Основными факторами формирования и развития агломерации являются наличие производства, мест культурного отдыха, мест проживания населения и транспортных магистралей для возможности быстрого и безопасного перемещения из одной точки в другую. Человек может жить в одном муниципальном образовании, работать в другом, а ребенка в школу может возить в третье. И все это, как правило, в пределах часа езды. В данной статье рассматривается перспектива развития Кузбасской агломерации.

Ключевые слова: Кузбасская Агломерация, агломерационный процесс, трудовая миграция, транспортная доступность, мобильность.

В настоящее время очень активно идут дискуссии об актуальности повышения экономической активности путем совершенствования организации экономического пространства на различных территориях. В этой связи снова становится актуальным понятие и сущность термина «агломерация». В литературе имеется много различных определений этого термина, суть которых сводится к консолидации усилий хозяйствующих субъектов на определенной территории к повышению экономической активности и усилению агломерационного эффекта. Помимо этого, агломерацию отличает постоянная трудовая и культурно-бытовая маятниковая миграция населения: трудоспособное население живет в одном районе области, работает в другом, а на отдых уезжает в третий. Не так давно, руководством Кемеровской области была презентована идея создания Кузбасской агломерации, причем учитывая специфику региона, она должна стать двухъядерной. Соответственно центры агломераций располагаются – один в административном центре области – в городе Кемерово, второй в городе Новокузнецке. И все города и поселки, расположенные между ними, будут участвовать в проектируемом агломерационном процессе. [1]

Стоит обратить внимание, что вокруг Новокузнецка уже, еще в советское время, образована и функционирует Новокузнецкая агломерация. Формирование Новокузнецкой агломерации произошло за счёт отдельных городов и поселков, расположенных вдоль железнодорожной линии на северо-запад до города Киселевск, на Запад до города Междуреченск, на юг до города Калтан, а также до поселка Малиновка. По железнодорожным путям, в свою очередь

курсируют электропоезда, на которых происходит ежедневная трудовая миграция около 800-1000 человек в сутки (по данным компании ОАО «Кузбасс-пригород»), что позволяет существенно разгрузить автодороги и въезды в город Новокузнецк.

Вокруг города Кемерово тоже можно отметить признаки сформировавшейся агломерации, которая большей частью также сформирована вдоль железнодорожной линии: на запад до города Топки, на север до города Березовский. Вот только перевозка пассажиров на электропоездах в сторону города Топки незначительна, ввиду низкой периодичности и частоты курсирования электропоездов на этом направлении (в зимнее время всего два поезда в каждую сторону курсируют два раза в неделю). Таким образом, перевозка населения осуществляется исключительно автомобильным транспортом, как личным так и муниципальными и частными автобусами. Как территориально, так и по масштабам трудовой миграции Кемеровская агломерация существенно уступает Новокузнецкой и видимо поэтому Кемеровская агломерация практически никак себя не проявляет. Возникает вполне естественный вопрос «О необходимости создания Кузбасской агломерации?». Расстояние между Кемерово и Новокузнецком составляет почти 200 км.



Транспортное сообщение между этими городами осуществляется преимущественно автомобильным транспортом. Конечно, железнодорожный путь между этими городами существует, но расстояние по этому пути по нему составляет - 317 км. Последний пассажирский поезд прошел между этими городами в начале 2013 года, а движение электропоездов, ввиду большого расстояния никогда не производилось. Прямые грузовые железнодорожные перевозки между Кемерово и Новокузнецком также не осуществляются, есть только транзит угля из Новокузнецкой агломерации через станцию Кемерово до Транссибирской магистрали и дальше на восток. Таким образом, для поездок, перевозки грузов из Кемерово в Новокузнецк или обратно остается только личный автотранспорт, автобус или грузовой автомобиль по автомобильной дороге.

В свою очередь, по показателю плотности автомобильных дорог, Кемеровская область находится на втором месте (после Алтайского края) в Сибирском Федеральном округе, таблица 1.

Таблица 1

Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым

покрытием по Сибирскому федеральному округу (на конец года; км до-
 рог на 1000 км² территории) [2]

Область	2006 г	2007 г	2008 г	2009 г	2010 г	2011 г	2012 г	2013 г	2014 г
Сибирский федеральный округ	20	21	21	21	21	28	33	34	35
Республика Алтай	31	32	32	32	32	33	44	45	47
Республика Бурятия	18	18	18	18	20	20	23	24	24
Республика Тыва	18	18	18	18	17	17	15	18	20
Республика Хакасия	43	43	45	46	46	46	75	80	88
Алтайский край	86	103	94	91	91	208	221	228	224
Забайкальский край	37	37	37	36	36	34	34	33	34
Красноярский край	5,5	5,6	5,6	6,2	6,4	11	11	11	11
Иркутская область	16	16	16	16	16	20	28	29	29
Кемеровская область	82	83	87	87	90	96	145	171	176
Новосибирская область	59	60	60	61	65	66	90	99	102
Омская область	64	80	80	77	75	76	97	96	98
Томская область	13	13	13	13	13	14	22	23	24

Из представленной таблицы видна почти двукратная разница в плотности автодорог между Кемеровской и следующей за ней Новосибирской области.

На карте автомобильных дорог Кемеровской области [3] видно, что основные автомобильные дороги расположены в северной области региона и вдоль её западной границы. По северной стороне через область проходит федеральная автомагистраль М-53 «Байкал» проходящая через города Юрга, Кемерово и Мариинск. От Кемерово до Новокузнецка проходит основная автодорога области Р-384, вдоль которой расположены крупные города области: Ленинск-Кузнецкий, Белово, Киселевск, Прокопьевск. В 2011 году и в 2013 году введены в постоянную эксплуатацию два участка новой скоростной автомагистрали Кемерово – Ленинск-Кузнецкий общей протяженностью 45 км. Оставшийся 19-километровый участок магистрали планируется построить к осени 2019 года.

В свою очередь город Ленинск-Кузнецкий находится практически посередине между Кемерово и Новокузнецком, а города Белово, Киселевск, и Прокопьевск уже ближе к Новокузнецку. Таким образом, строительство скоростной автомагистрали делает Ленинск-Кузнецкий ближе к Кемерово. Однако не надо упускать из внимания тот факт, что вдоль старой автодороги расположены поселки Березово, Береговой, Панфилово, от которого идет автодорога

до Крапивино. Новая автомагистраль, в целях повышения скорости проходит мимо вышеназванных поселков, а при окончании строительства магистрали, выход которой будет между поселком Демьяновка и городом Ленинск-Кузнецкий, в стороне останется и поселок Чусовитино. При этом возможность проезда до Кемерово у всех «обойденных» поселков по старой автодороге сохраняется, а с учетом перераспределения основных транспортных потоков на скоростную автомагистраль, значительно снизится ее загруженность, что позволит быстрее добираться до областного центра. Вот только объединение старой и новой магистрали происходит перед въездом в город Кемерово и этот участок будет играть роль бутылочного горлышка в ограничении пропускной способности дороги. Но это будет существенным ограничением только в случае возникновения значительной маятниковой миграция трудового населения с южной стороны города. А сегодня в Кемерово подобные «заторы» обусловленные маятниковой миграцией, можно наблюдать, утром и вечером, на въезде со стороны города Топки и с противоположной – со стороны города Березовский. Аналогичная ситуация наблюдается и в Новокузнецке, когда жители Прокопьевска, Осинников и других городов и поселков, едут утром на работу в Новокузнецк, а вечером обратно. Но все же основной движущей силой в агломерации являются не транспортные магистрали, а люди, и если быть точнее – трудоспособное население. Последние годы наблюдается снижение численности населения Кемеровской области, таблица 2.

Таблица 2

Численность населения Кемеровской области
 (по данным Кемеровостата на первое число каждого года) [2]

Категория	2010 г	2011 г	2012 г	2013 г	2014 г	2015 г	2015/ 2014	+ / -
Все население	2 773, 0	2 761, 3	2 750, 8	2 742, 5	2 734, 1	2 725, 0	99,67%	-9,1
городское	2 364, 5	2 357, 3	2 350, 5	2 345, 1	2 339, 8	2 335, 5	99,82%	-4,3
сельское	408, 5	404, 0	400, 4	397, 4	394, 3	389, 5	98,78%	-4,8
Из общей численности населения – население в возрасте:								
моложе трудоспособного	471, 7	476, 4	483, 4	494, 9	506, 1	515, 1	101,77%	9,0
трудоспособном	1 714,	1 685,	1 654,	1 622,	1 589,	1 557,	97,98%	-32,1

	9	3	9	2	3	2		
старше трудо- способного	586, 3	599, 6	612, 5	625, 3	638, 7	652, 7	102,20 %	14,1

Как видно из прилагаемой таблицы, численность населения снизилась на 0,33 % или 9,1 тыс. чел. причем численность снизилась в равной степени как в городских, так и в сельских поселениях. Кроме того, в соответствии с данными, значительно снизилась численность трудоспособного населения – на 32,1 тыс. чел и увеличилась доля населения старше трудоспособного возраста. Данные по численности населения по муниципальным образованиям Кемеровской области показывают тенденцию снижения по всем муниципальным образованиям, кроме Кемеровского городского округа. По состоянию на 1 января 2015 года отмечен рост на 5,15 тыс. чел. (100,9 %). Значительная часть этого миграционного потока прибывает как раз из близлежащих городов и поселков, планируемых к присоединению в рамках создания агломерации, что приводит к их запустению и, как следствие, к снижению агломерационных процессов.

Обратившись к карте Кемеровской области [2] можно увидеть «разрыв» между городами Кемерово и Ленинск-Кузнецкий, протяженностью порядка пятидесяти километров. Именно этот участок и является «ахиллесовой пятой» в создании Кузбасской агломерации, препятствующий ее росту от города Кемерово на юг. Для сокращения времени на передвижение между Кемерово и Ленинск-Кузнецком и строится скоростная автомагистраль, которая помимо решения задачи по сближению гг. Кемерово и Ленинск-Кузнецка отсекает часть близлежащих поселков, о чем уже было сказано выше.

В тоже время и тенденция к централизации населения в Кемеровской области вместе со снижением численности населения региона никак не способствует формированию довольно сложной, тем более в настоящее время, идее формирования двухъядерной Кузбасской агломерации. А развитие автодорожной сети, позволяющей повысить мобильность населения, в формировании агломерации без стимулирования переселения жителей из городов Кемерово и Новокузнецка в близлежащие города-спутники и поселки не поможет.

Литература

1. Мекуш, Г. Е. Анализ агломерационных процессов в условиях реструктуризации экономики старопромышленного региона [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://journal.safbd.ru/ru/article/2014-no6-107-noyabr-dekabr/16-19> (дата обращения 01.03.2016 г).

2. Сайт Кемеровостат – [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://kemerovostat.gks.ru/> (дата обращения 01.03.2016 г).

3. Сайт Яндекс-карты – [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://maps.yandex.ru/> (дата обращения 01.03.2016 г).

Научный руководитель – д-р экон. наук, профессор Мекуш Г. Е.

EVALUATION OF TRANSPORT ACCESSIBILITY AS A FACTOR OF KUZBASS AGGLOMERATION

N. A. Isakov

The Department of General and Regional economy
Federal State Budget Educational Institution of Higher Professional Educa-
tion "Kemerovo State University"
IsakovNA@mail.ru

*Creating agglomerations - is a worldwide trend of regional economic develop-
ment, resolve the question of resettlement of the population, improvement of the
productive and social environment. The main factors in the formation and devel-
opment of the metropolitan area are the existence of production, places of cultural
recreation, places of public accommodation and highways for fast and safe han-
dling capabilities from one point to another. A person can live in the same munici-
pality, work in another, and the child in the school can carry into the third. And all
this, as a rule, within an hours drive. This article discusses the prospects for the
development of Kuzbass agglomeration.*

Keywords: *Kuzbass agglomeration, sintering process, labor migration, accessi-
bility, mobility.*