

В.А. АЛЯЕВ, М.В. АЛЯЕВ
(Волгоград)

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И СОВРЕМЕННАЯ ГЕОГРАФИЯ СЕЛ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.

Рассматриваются значение и особенности транспортной инфраструктуры для развития сел Волгоградской области.

Ключевые слова: Волгоградская (Сталинградская) область, транспортная инфраструктура, инфраструктурный подход, густота дорожной сети, транспортная сеть, примыкающие дороги.

В последние десятилетия в области происходят коренные экономические преобразования. Они отражаются в числе хозяйствующих субъектов (собственников). Если в 1990 г. в области насчитывалось 5289 предприятий и учреждений, то в 2011 г. – 52909 единиц [9, с. 357]. Можно отметить рост в десять раз. Это указывает на дробление основного капитала между собственниками, на резкое усложнение условий взаимодействия между ними. Как следствие, необходимо в современных условиях обращать внимание на отрасли хозяйства, которые специализируются на функциях технологического и территориального объединения экономических субъектов. К ним относится транспортная инфраструктура, которая в хозяйстве осуществляет деятельность по перемещению людей и грузов по территории. Перемещения людей и грузов относятся к числу фундаментальных (базовых) видов деятельности населения. При этом оно тесно связано с преодолением расстояний и зависит от природно-географических условий [10, с. 11]. Транспортная инфраструктура создает общие условия для функционирования производства и влияет на уровень жизни населения. Ее внутренняя структура неоднородна. Можно выделить универсальную транспортную (железнодорожную, автомобильную, речную, морскую, авиационную) и специализированную (трубопроводную, электронную) инфраструктуры. Специализированная оказывает влияние на перемещение грузов добывающей промышленности (нефти, природного газа) или перемещение элементарных заряженных частиц. Универсальная влияет и на производство и на жизнь людей. В каждой отрасли существует свой набор составляющих частей. В общем виде в каждой из них мы можем увидеть путь, транспортные узлы, подвижные элементы, тяговые элементы.

При исследовании влияния транспорта на территориальное развитие необходимо учитывать, что железнодорожная транспортная инфраструктура в рамках страны специализируется на перевозках на расстояния более 300 км. Следовательно, при анализе территории реги она ее необходимо считать частью хозяйства, обеспечивающую связи между областью и другими регионами России. Яркое региональное значение имеет автомобильная транспортная инфраструктура. Она специализируется на коротких перевозках – до 250–300 км. Речная транспортная инфраструктура выполняет дальние перевозки нефтепродуктов и внутри региональные перевозки строительных материалов. Соотношение разных видов в работе региона меняется с течением времени. В прошлом было велико значение автогужевого транспорта. В частности, в начале XX в. он определял географию сельских ярмарочных пунктов. В 1926 г. их насчитывалось 78 единиц. К ним тяготели 3159 сельских поселения региона. На одну ярмарку приходилось 46,5 села [11, с. 15].

В годы первых пятилеток главную роль в перевозках грузов выполняла железнодорожная транспортная инфраструктура. В 1937 г. по железным дорогам региона было перевезено 15,1 млн т грузов. Речным транспортом в то же время было перевезено 5,4 млн т грузов [7, с. 352]. Есть данные о перевозке автомобильным транспортом в 1932 г. 2,7 млн т грузов. Территориальные различия в перевозках по административным районам области представлены в таблице №1 [12, с. 111–112].

Таблица №1

Автомобильные перевозки по сельским районам в 1932 г.

Наименование районов	ВВОЗ		ВЫВОЗ		Общие грузоперевозки		Преобладание вывоза над ввозом (тыс. тонн)
	тыс. тонн	Доля от общерегионального показателя (%)	тыс. тонн	Доля от общерегионального показателя (%)	тыс. тонн	Доля от общерегионального показателя (%)	
1. Алексеевский	18	2,45	68	3,44	86	3,17	50
2. Березовский	26	3,54	37	1,87	63	2,32	11
3. Даниловский	31	4,22	59	2,98	90	3,32	28
4. Дубовский	42	5,72	91	4,60	133	4,90	49
5. Еланский	34	4,63	96	4,86	130	4,80	62
6. Иловлинский	16	2,17	115	5,82	131	4,83	99
7. Калачёвский	22	2,99	33	1,67	55	2,03	11
8. Камышинский	44	5,99	125	6,33	169	6,24	81
9. Клетский	31	4,22	77	3,90	108	3,98	46
10. Котельниковский	23	3,13	59	2,98	82	3,02	36
11. Красноярский	16	2,17	65	3,29	81	2,99	49
12. Кумылженский	16	2,17	59	2,98	75	2,76	43
13. Ленинский	26	3,54	22	1,11	48	1,77	- 4
14. Михайловский	23	3,13	122	6,18	145	5,35	99
15. Нехаевский	44	5,99	63	3,19	107	3,95	19
16. Нижнечирский	18	2,45	64	3,24	82	3,02	46
17. Николаевский	63	8,58	89	4,50	152	5,61	26
18. Новоаннинский	55	7,49	130	6,58	185	6,83	75
19. Новониколаевский	44	5,99	104	5,26	148	5,46	60
20. Ольховский	9	1,22	55	2,78	64	2,36	46
21. Преображенский	12	1,63	35	1,77	47	0,62	23
22. Руднянский	26	3,54	99	5,01	125	4,61	73
23. Серафимовичский	13	1,77	39	1,97	52	1,92	26
24. Сталинградский	26	3,54	32	1,62	58	2,14	6
25. Среднеахтубинский	14	1,90	61	3,09	75	2,76	47
26. Урюпинский	21	2,86	80	4,05	101	3,72	59
27. Фроловский	24	3,26	95	4,93	119	4,39	71
Итого:	737	100,0	1974	100,0	119	100,0	1187

Во второй половине XX в. ведущее значение в перевозках заняла автомобильная транспортная инфраструктура. В 1990 г. ею было перевезено 46,9 млн т, железнодорожной – 28,4 млн т, а речной – 9,6 млн т. В перевозках пассажиров на долю автобусных поездок приходилось 57,3%, железнодорожных 4,4 %, речных – 1,24 % [6, с. 431–432]. В 2012 г. всего было перевезено грузов 117,2 млн т, в том числе по железным дорогам – нет данных, автомобильным транспортом – 21,2 млн т, речным – 1,4 млн т [9, с. 357]. Перевозки пассажиров в 2012 г. автобусами составили 66,1% от всех перевозок, железной дорогой – 1,36%, речными судами – нет данных [13, с. 562–564]. Статистика свидетельствует о том, что наибольшее влияние на хозяйственное развитие территории Волгоградской области оказывает автомобильная транспортная инфраструктура.

Во влиянии на территории главное значение имеют такие составные части автомобильной транспортной инфраструктуры как пути и подвижные средства. Пути могут быть естественными грунтовыми, искусственными профилированными грунтовыми, а также с твердым покрытием. Эволюция путей заключалась в естественном возникновении грунтовых дорог в связи с потребностями населения. Затем происходило их улучшение вначале в виде профилированного возвышения полотна, а в последующем осуществлялось создание твердого полотна. На дорогах с твердым покрытием значительно снижается сопротивление подстилающей поверхности колесам. Это резко уменьшает затраты топлива на преодоление расстояний. На автомобильных дорогах есть такие сооружения как водопропускные трубы и мосты. Автодорожная транспортная инфраструктура является дорогой (по стоимости затрат) частью хозяйства региона, она требует значительных ресурсов на поддержании ее в состоянии, обеспечивающим безопасное движение, так как кроме воздействия подвижного состава, на нее сильно влияют природно-климатические условия.

При исследовании проблемы влияния автомобильной транспортной инфраструктуры на развитие территорий большое значение имеет анализ начертания дорожной сети, размещения на дневной поверхности. Оно может быть: а линейно-узловым, радиальным, решетчатым, кольцевым. Самой простой формой начертания является обеспечение двустороннего обслуживания населенного пункта. Анализ карты Волгоградской области показывает, что на территории региона сформировалась радиальная структура автомобильных дорог с твердым покрытием федерального значения [4]. Она является базовой частью строения дорожной сети. Необходимо отметить, что разные экономические уклады и различные виды административно-территориального деления приводят к формированию своеобразного начертания дорожной сети. К примеру, на карте Области Войска Донского можно увидеть, что к хутору Пронин Усть-Медведицкого округа лучами сходились семь проселочных дорог, в хуторе Верхнегнутов Второго Донского округа шесть проселочных дорог [3]. Иная картина начертания дорожной сети проектировалась в период существования Нижневолжского края, включавшего в себя нынешние Саратовскую, Волгоградскую, Астраханскую области и Калмыкию. Главные автогужевые тракты пересекали бы территорию нашего региона с юго-запада на северо-восток и сходились лучами в Саратове. Упорядочение дорожной сети стало происходить после создания Сталинградской области.

Нынешнее начертание дорог федерального значения сформировалась в середине XX в. Автомобильными дорогами федерального значения являются автодороги:

- Волгоград–Москва с протяженностью в пределах области 320 км;
- Волгоград–Суrowикино – 242 км;
- Волгоград–Энгельс – 271 км;
- Волгоград–Сызрань – 230 км;
- Волгоград–Элиста – 49 км;
- Волгоград–Астрахань – 39 км.

Основное назначение перечисленных автомобильных дорог заключается в обеспечении выхода региональных производителей на межрегиональные пути, а также обеспечение связей с региональным центром и транзитных перевозок. Они являются структурообразующими и остальная дорожная сеть развивается с ориентацией на нее.

Регионально пути, которые соединяют «лучи», дополняют центростремительную конфигурацию федеральных автомобильных дорог. К числу важнейших региональных относятся: Михайловка–Кумыльженская–Слащевская; Михайловка–Даниловка–Островская–Котово; Суrowикино–Серафимович; Новоаннинская–Преображенская–Елань–Рудня–Жирновск; Новоаннинская–Усть-Бузулукская; Новониколаевская–Урюпинск–Нехаевка; Волгоград–Котельниково; Николаевка–Палласовка; Иловатка–Старая Полтавка–Гмелинка; Камышин–Котово–Жирновск; Фролово–Ольховка–Зензеватка–Камышин; Волгоград–Ленинск; Палласовка–Гмелинка. Остальные автомобильные дороги с твердым покрытием в области имеют местное значение. Они, как правило, примыкают к дорогам федерального или регионального значения, но играют важную роль в функционировании экономики на территории региона.

В целом на территории Волгоградской области начертание автодорожной сети напоминает осушительную систему. Истоками ее является внутрихозяйственные грунтовые дороги. Они примыкают к местным дорогам с твердым покрытием, которые присоединяются к региональным и федеральным дорогам с высокой провозной и пропускной способностью. Однако необходимо отметить, что радиальное начертание дорожной сети обусловило значительные различия в густоте автодорог с твердым покрытием между административными районами. Динамика этого показателя представлена в табл. №2 [7, с. 180, 56].

Таблица №2

Густота автомобильных дорог по районам Волгоградской области (км\1000 кв. км территории)

Наименование района	Густота автодорог в 1985 году	Густота автодорог в 2009 году	2009 год в % к 1985 году
Алексеевский	31	161,1	519,4
Быковский	41	104,6	256,1
Городищенский	61	171,8	282,0
Даниловский	52	105,9	203,8
Дубовский	72	111,3	154,2
Еланский	55	110,4	200,0
Жирновский	60	122,7	205,0
Иловлинский	57	109,5	193,0
Камышинский	94	196,0	193,0
Калачевский	67	85,8	128,4
Котельниковский	38	108,4	284,2
Киквидзенский	44	133,8	304,5
Котовский	48	124,5	258,3
Клетский	26	87,7	338,4
Кумылженский	31	106,2	342,0
Ленинский	27	102,8	381,5
Михайловский	84	186,1	221,4
Николаевский	38	70,0	184,2
Новоаннинский	80	184,1	230,0
Новониколаевский	74	163,5	220,3
Нехаевский	38	126,6	334,2
Октябрьский	39	99,7	256,4
Ольховский	28	94,5	256,4
Палласовский	10	28,3	280,0
Руднянский	40	145,9	365,0
Светлоярский	58	123,1	212,1
Серафимовичский	34	82,8	244,1
Среднеахтубинский	87	161,3	188,5
Старополтавский	16	51,8	325,0
Суровикинский	38	86,7	228,9
Урюпинский	39	181,0	464,1
Фроловский	74	141,5	190,5
Чернышковский	39	80,7	207,7
Область	46	108,5	234,8

Анализ данных таблицы показывает, что за двадцатичетырехлетний период густота автомобильных дорог с твердым покрытием в среднем по области возросла на 234,8%. Этому способствовали, во-первых, реализация программы развития автомобильных дорог Волгоградской области до 2000 г., разработанная в 1975 г.. Мы видим рост густоты автодорог в 1990-е гг., т.к. на дорожное строительство выделялись инвестиции. Во-вторых, рост объясняется переводом дорог, проездов, переулков населенных пунктов в категорию дорог общего назначения в федеральную статистическую отчет-

ность за 2012 г. Общий рост густоты автомобильных дорог с твердым покрытием имел разные проявления по административным районам области. Сохранили имевшиеся преимущества такие районы как Камышинский, Михайловский, Новоаннинский, Новониколаевский, Среднеахтубинский, Фроловский. Значительно снизились показатели по Калачевскому району. Возросли показатели в Алексеевском, Городищенском, Руднянском, Урюпинском районах. Незначительное превышение средне областного показателя произошло в Киквидзенском, Котовском, Нехаевском районах. Снизилась густота автомобильных дорог до средне областного показателя в Еланском, Жирновском, Иловлинском, Светлоярском районах. Ниже средне областного показателя, но с ростом, находятся Быковский, Котельниковский, Ленинский, Октябрьский, Ольховский, Палласовский, Кумылженский, Старополтавский, Суровикинский районы. Произошло снижение густоты автодорог в Даниловском, Николаевском, Серафимовичском, Чернышковском районах. Все районы со снижением показателя, как правило, объединяет окраинное положение на фоне территории Волгоградской области. Можно предположить, что на часть автомобильной инфраструктуры региона оказывает негативное воздействие расстояние от экономического центра-Волгограда, как фактора развития.

Важнейшим предназначением транспортной инфраструктуры является соединение населенных пунктов друг с другом. Изучение влияния автомобильной транспортной инфраструктуры на современную географию сельских населенных пунктов – актуальная задача, так как села являются местами сосредоточенного проживания людей и организации производства. Автодороги федерального значения притягивают к себе значительную часть сельского населения. Анализ карты Волгоградской области показывает, что выгодное экономико-географическое положение по отношению к автодороге Волгоград-Москва в пределах области имеют тридцать два села [4]. К автодороге Волгоград-Сызрань тяготеет 22 села, Волгоград-Энгельс – 26 сел, Волгоград-Суровикино – 23 села, Волгоград-Элиста – 4 села, Волгоград-Астрахань – 2 села.

Важное значение для сельского расселения имеют региональные автодороги. К дороге Михайловка-Кумылженская-Слащевская тяготеют 19 сел, Михайловка-Даниловка-Островская-Котово – 17 сел, Суровикино-Серафимович – 11 сел, Новоаннинск-Преображенская-Елань-Рудня-Жирновск – 30 сел, Новоаннинск-Усть-Бузулукская – 13 сел, Новониколаевская-Урюпинск-Нехаевская – 9 сел, Волгоград-Котельниково – 17 сел, Николаевск-Палласовка – 14 сел, Иловатка-Старая Полтавка-Гмелинка – 10 сел, Камышин-Котово-Жирновск – 11 сел, Фролово-Зензеватка-Камышин – 13 сел.

Дороги местного значения с твердым покрытием оказывают определяющее влияние на современную географию сел Волгоградской области. К местным дорогам относятся те, которые связывают друг с другом села и примыкают к дорогам федерального или регионального значения. К автомобильной дороге Волгоград-Москва наблюдается двадцать восемь примыкающих дорог, к трассе Волгоград-Сызрань – 23 дороги. Значени для заволжских территорий имеет автодорога Волгоград-Энгельс, на которой существует 27 примыканий. Меньшая загруженность характерна для трассы Волгоград-Суровикино – у нее 14 примыканий. Наименьшее число дорог подходит к трассе Волгоград-Элиста – 4 примыкания. Всего к федеральным дорогам подходят 94 направления местного значения.

Региональные дороги также имеют большую притягательность для местных дорог к автодорогам:

- Михайловка-Кумылженская-Слащевская примыкает 5 автодорог;
- Михайловка-Даниловка-Островская-Котово –10 дорог;
- Суровикино-Серафимович – 6 дорог;
- Новоаннинская-Преображенская-Елань-Рудня-Жирновск –14 дорог;
- Новониколаевская-Урюпинск-Нехаевская –13 дорог;
- Волгоград-Котельниково – 13 дорог;
- Камышин-Котово-Жирновск – 9 дорог;
- Фролово-Ольховка-Зензеватка-Камышин –10 дорог;
- Новоаннинская-Усть-Бузулукская – 3 дороги;
- Николаевка-Палласовка – 4 дороги;
- Иловатка-Старая Полтавка-Гмелинка – 2 дороги.

Всего к автодорогам регионального значения примыкает 90 местных дорог. Они оказывают влияние на экономико-географическое положение значительной части сел Волгоградской области. При этом важнейшей структурообразующей автодорогой является трасса Волгоград–Москва. На примыкающих к ней местных дорогах располагается 96 сел. При этом примыкающие дороги к х.Сапожок и х. Андриановский проходят соответственно через семь и восемь сел. Отличительная черта примыкающих к московской трассе дорог - соединение друг с другом от трех до шести сел. Присоединение одного села здесь встречается редко. На примыкающих к трассе Волгоград–Сызрань размещается 35 сел. Здесь доминируют местные дороги соединяющие с трассой одно село. Исключение составляет дорога на с. Лозное Дубовского района. Она соединяет 5 сел. Аналогичная картина в размещении сел и автодорог отмечается вдоль трассы Волгоград–Энгельс. На примыкающих к ней дорогах располагается 37 сел. Выделяется дорога на с. Садовое, на которой расположено семь сел. К автодороге Волгоград–Сурувикино примыкают дороги, на которых расположено 34 села. На местных дорогах, как правило, располагается несколько сел: на дороге к х. Нижнегнутов размещается 9 сел, а к х. Тормосин – 8 сел. К федеральным трассам Волгоград–Элиста и Волгоград–Астрахань присоединяются три дороги, на которых расположены пять сел.

Из региональных дорог с твердым покрытием наибольшую притягательность имеет трасса Новоаннинск–Преображенская–Елань–Рудня–Жирновск. К ней примыкает 14 дорог, на которых расположено 64 села. Как правило, на примыкающих путях размещается по 4–6 сел, а на направлении к с. Кленовка Жирновского района – 8 сел. К региональным дорогам:

– Михайловка–Кумылженская–Слащевская наблюдается 5 примыканий на которых размещено 22 села;

– Михайловка–Даниловка–Островская–Котово имеется 10 примыканий и размещено 22 села;

– Сурувикино–Серафимович имеется 6 примыканий и размещено 31 село;

– Новоаннинск–Усть–Бузулукская имеется 4 примыкания и размещено 19 сел;

– Новониколаевск–Урюпинск–Нехаевская имеется 13 примыканий и размещено 46 сел;

– Волгоград–Котельниково имеется 13 примыканий и располагается 53 села;

– Николаевск–Палласовка имеется 4 примыкания и располагается 17 сел;

– Иловатка–Старая Полтавка–Гмелинка имеется 2 примыкания и располагается 5 сел;

– Камышин–Котово–Жирновск имеется 9 примыканий и располагается 22 села;

– Фролово–Зензеватка–Камышин имеется 10 примыканий и располагается 25 сел.

На примыкающих к федеральным трассам местных дорогах располагается 207 сел, а к региональным трассам – 326 сел, на местных дорогах – 533 села. Если к ним добавить села, имеющих расположение на федеральных путях – 109 сел и на региональных – 161 село, то выясняется, что 803 села области имеют связи с окружающими территориями по дорогам с твердым покрытием.

Экономико-географическое положение сел, зависящее от близости дороги с твердым покрытием, прямо влияет на их развитие. Чем выгоднее положение относительно Волгограда или районного центра, тем больше возможностей хозяйственного развития, роста численности населения. Вдоль московской трассы за последние пятьдесят лет увеличение численности населения произошло в 33 селах. Как правило, они имеют численность населения свыше тысячи человек. На других федеральных дорогах тоже наблюдается увеличение численности населения в селах, но по числу жителей они проигрывают московскому направлению. На региональных дорогах села имеют менее благоприятное экономико-географическое положение. В них доминируют процессы снижения численности. К примеру, вдоль дороги Новоаннинск–Преображенская–Елань–Рудня–Жирновск уменьшение числа жителей произошло в 33 селах [4, с. 54–96; 7, с. 125].

Совмещенный анализ карты области по размещению сел и изменения численности их населения показывает, что существуют села, не имеющие дорог с твердым покрытием. При этом они размещаются вблизи межрайонных или межобластных границ. В частности, из 22 сел Серафимовичского района не имеющих дорог с твердым покрытием, семнадцать сел располагается вблизи границ (3–5 км). При этом в них имеет подавляющее доминирование процесс снижения численности населения.

Обобщая вышесказанное, можно отметить, что транспортная инфраструктура является важнейшей составляющей хозяйства региона. Она имела свои индивидуальные черты развития. В силу выполняемых функций в области важнейшее значение имеет автомобильная транспортная инфраструктура. В современных условиях ее развитие во многом определяет изменения географии сел области. Этот процесс прямо отражает степень закрепленности населения за территорией области. Необходимо учитывать это влияние, не допускать снижения демографического потенциала сельских территорий области, которые являются основой ее устойчивого развития.

Литература

1. Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). Ф.686. Оп.21. Д.2.
2. ГАВО.Ф.686. Оп.42.Д.282.
3. Дорожная карта Великого Войска Донского. Изд. В.Д.Попова, 1919.
4. Карта Волгоградской области. М : 1 : 700000. Справочно-картографическое издание. Ростов н/Д : ЗАО «УК ДОНГИС», 2011.
5. Итоги Всероссийской переписи населения 2010 года. Численность населения городских округов, муниципальных районов, городских и сельских поселений, городских и сельских населенных пунктов Волгоградской области. Волгоград : Волгоградстат, 2013.
6. Народное хозяйство Волгоградской области в 1990 г.. Стат. ежегодник. Волгоград : Волгоградстат, 1991.
7. Основные социально-экономические показатели городов и районов Волгоградской области за 1992 год. Волгоград : Волгоградстат, 1993.
8. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Волгоградской области: стат. сборник. Волгоград : Волгоградстат, 2010.
9. Российский статистический ежегодник. 2012. Стат. сб. Росстат.
10. Семенов-Тянь-Шаньский В.П. Что должен знать каждый краевед о географии человека. Ленинград : Изд-во Брокгауз-Ефрон, 1927.
11. Список населенных мест Сталинградской губернии. Сталинград : Изд-во губисполкома, 1928.
12. Статистический справочник Нижней Волги. Сталинград : Изд-во журнала «Нижнее Поволжье», 1934.
13. Статистический ежегодник Волгоградской области. Волгоград : Волгоградстат, 2013.



Transport infrastructure and modern geography of villages in the Volgograd region

There is considered the significance and peculiarities of the transport infrastructure for development of villages in the Volgograd region.

Key words: Volgograd (Stalingrad) region, transport infrastructure, infrastructural approach, density of roads, transportation system, adjoining roads.