УДК 911.3(571.13)

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Лазарева Ж.В., Демешко В.Н.

Омский государственный педагогический университет, Омск, e-mail: zhanna_lazareva@inbox.ru, demits517@mail.ru

В статье рассматривается место и роль промышленно-транспортного комплекса Омской области в системе Сибирского федерального округа и в формировании валового регионального продукта региона. Предметом исследования стали транспортная инфраструктура и социально-экономическая ситуация районов Омской области. В статье дана общая характеристика тенденций развития региона за последние полвека. Дано описание условий и факторов, приведших к изменению территориальной структуры и размещения производительных сил Омской области. Представлена современная модель территориальной структуры хозяйства региона. В исследовании использованы материалы специализированных статистических данных территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Омской области, а также различные показатели, характеризующие отраслевую структуру и транспортную инфраструктуру районов, что позволило определить тенденции и перспективы развития промышленно-транспортного комплекса Омской области. Результаты свидетельствуют, что ориентация современного развития районов на удовлетворение рыночного спроса вызывает объективную необходимость опоры на внутренние ресурсы, что ставит районы Омской области в неравные условия, усиливая асимметрию в развитии не только северных и южных территорий, но и в пределах одной природно-хозяйственной зоны. Определены негативные факторы, которые способствовали отрицательной динамике развития севера Омской области, возможные негативные последствия асимметрии и диспропорции в размещении производительных сил области. Дано подробное описание возможных путей совершенствования системы транспорта Омской области, что может стать важных толчком для развития региона. Исследование территориальной организации промышленно-транспортного комплекса региона позволило определить перспективы устойчивого развития территории, приоритетные задачи развития с учетом емкости, природного, экономического, социального и человеческого капитала муниципальных районов Омской области.

Ключевые слова: размещение производительных сил, специализация, транспортная инфраструктура, территориальная асимметрия

TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE INDUSTRIAL TRANSPORT COMPLEX OF THE OMSK REGION

Lazareva Zh.V., Demeshko V.N.

Omsk State Pedagogical University, Omsk, e-mail: zhanna_lazareva@inbox.ru, demits517@mail.ru

The article considers the place and role of the industrial transport complex of the Omsk region in the system of the Siberian Federal District and in the formation of the gross regional product of the region. The subject of the study was the transport infrastructure and the socio-economic situation in the regions of the Omsk region. The article gives a general description of the development trends of the region over the past half century. A description of the conditions and factors that led to a change in the territorial structure and distribution of the productive forces of the Omsk region is given. A modern model of the territorial structure of the region's economy is presented. The study used materials from specialized statistical data of the territorial body of the Federal State Statistics Service for the Omsk Region, as well as various indicators characterizing the sectoral structure and transport infrastructure of the regions, which allowed us to identify trends and prospects for the development of the industrial transport complex of the Omsk region. The results indicate that the orientation of the modern development of the regions to the satisfaction of market demand causes the objective need for reliance on domestic resources, which puts the regions of the Omsk region in unequal conditions, increasing the asymmetry in the development of not only the northern and southern territories, but also within the limits of one natural economic zone. The negative factors that contributed to the negative dynamics of the development of the north of the Omsk region, the possible negative consequences of asymmetry and imbalance in the distribution of productive forces of the region are determined. A detailed description of possible ways to improve the transport system of the Omsk region is given, which can be an important impetus for the development of the region. The study of the territorial organization of the industrial and transport complex of the region made it possible to determine the prospects for sustainable development of the territory, development priorities taking into account the capacity, natural, economic, social and human capital of the municipal regions of the Omsk region.

Keywords: distribution of productive forces, specialization, transport infrastructure, territorial asymmetry

Необходимость организации территориальной системы промышленно-транспортного комплекса Омской области очевидна. Сложившаяся система в период перехода к рыночной экономике показала недостатки системы планового хозяйства и негативно сказалась на дальнейшем развитии региона.

Общие тенденции развития Омской области можно охарактеризовать следующим образом. За последние 10 лет изменился удельный вес основных отраслей про-

мышленности производства. Если в конце 1980-х гг. лидирующие позиции занимали: машиностроение 33,3%; топливная – 16,9%, химическая и нефтехимия 13,1%, то в конце 1990-х гг. функциональные особенности промышленности существенно изменились. Лидирует пищевая отрасль – 29,0% (по сравнению с 1985 г. 12,1%); вырос удельный вес электроэнергетики и топливной промышленности – он составляет 28,7% (с 21,1% в 1985 г.); несколько увеличили долю химическая и нефтехимическая отрасли Омской области – 16,9%; в 3 раза уменьшилось производство в машиностроении – до 14,5% [1, 2].

Наряду с изменениями в структуре отраслей промышленности на территории Омской области ощутима проблема нерационального размещения производительных сил и промышленного производства в сельских муниципальных районах. Асимметрия развития между промышленным севером с богатой ресурсной базой (лес, полезные ископаемые) и сельскохозяйственным югом наметилась ещё в 1930-е гг., но достигла максимума с начала 1970-х гг. И до сих пор уровень развития промышленных центров области различен, и сейчас они находятся на стадии формирования отраслевой структуры, укрепления производственных связей с городом. Особую роль в формировании промышленных центров области играют северные районы, остающиеся перспективными в ресурсном плане, но не оформившиеся в производственно-территориальные, технические группировки с ярко выраженной специализацией. Южные промышленные центры оказались более устойчивыми к сложной экономической ситуации в стране, и в настоящее время их промышленное развитие можно охарактеризовать как стабильное. Так Калачинский, Называевский, Одесский и Любинский районы определили свою отраслевую структуру, специализацию в производстве, торгово-экономические связи с промышленным узлом – городом Омском и другими промышленными центрами Сибири и Урала. В последнее время формирование системы размещения производительных сил области характеризуется концентрацией промышленного производства в пределах областного центра, где производится около 90% промышленной продукции. Такая расстановка сил приводит к обострению социально-экономического положения в Омской области. Возникает масса проблем, связанных с обеспеченностью жильём населения города, развитием производства и инфраструктуры; безработица и многое другое.

Таким образом, можно обозначить цель исследования: выявление факторов асимметрии в территориальной организации промышленно-транспортного комплекса Омской области.

Материалы и методы исследования

В методологическом плане следует ответить на важнейшие вопросы: насколько велика социально-экономическая дифференциация, способствуют ли социально-экономические условия повышению жизненного уровня населения или, наоборот, создают аномалии в региональном развитии субъекта? Анализ требует обширной статистики как государственной (открытой), так и ведомственной, и её сопоставление во временной динамике за последние 10–15 лет. С учетом цели исследования и согласно авторской методике, идентификация типичных проблем территориальных единиц проводилась с частичным тотальным ранжированием субъектов по количественным показателям. Частные показатели определялись путем расчета размера ступени приемлемых состояний и степени межрайонных различий (отклонения от средних значений индикатора).

Необходимость ориентации на внутренние ресурсы обусловила выбор авторами метода анализа основных элементов современной социально-экономической системы районов Омской области с помощью набора специальных индикаторов.

Исходными материалами для исследования районов Омской области были специализированные издания статистической информации и широкая база данных в виде статистических показателей на сайте Федеральной службы государственной статистики по Омской области [1, 2]. Расчеты проводились с помощью определения интегральных и средних показателей промышленности и транспортной инфраструктуры по районам с 2000 по 2017 г.

Результаты исследования и их обсуждение

В настоящее время вовлечённость северных районов, несмотря на наличие ценных природных ресурсов, в отраслевую структуру Омской области незначительна. Исключением является лишь Тарский муниципальный район, на территории которого ведётся добыча нефти, леса, а также проводились работы по подготовке

к эксплуатации уникальной титан-циркониевой россыпи.

В остальных районах севера области наряду с падением промышленного и сельскохозяйственного производства, где по данным статистики доля убыточных предприятий составила от 59,9 % (Муромцевский район) до 100 % (Знаменский, Большеуковский, Усть-Ишимский и др. районы) от общего количества обследованных организаций, многие предприятия обанкротились [1, 2]. По данным финансового управления Правительства Омской области дотации из бюджета области районам севера на социально-экономическое развитие составляют более 2/3 дохода в бюджет района, и многие северные районы становятся непосильным бременем для области. Так, например, в бюджете на 2015 г. в северных районах запланировано собственных доходов в 2 раза меньше, чем безвозмездные перечисления бюджетов разных уровней (трансферт).

За последние два года обострилась демографическая ситуация в северных районах области. Наблюдалась естественная убыль населения: число умерших превышало число родившихся на 50–32 %. В большинстве районов сложилось отрицательное сальдо миграции: в среднем по районам выбывало на 70 человек больше, чем прибывало. Имеет место социальная напряжённость, проблемы криминального характера, в том числе связанные с незаконной эксплуатацией лесных ресурсов. Непростая социально-экономическая ситуация и в южных районах Омской области, но они по-прежнему самодостаточны за счёт благоприятных агроклиматических условий, плановому развитию сельского хозяйства и строительству крупных перерабатывающих предприятий.

Можно назвать следующие негативные факторы, влияющие на эффективное развитие северных районов Омской области. Во-первых, диспропорции в основной отрасли – лесной, где заготовка леса осуществляется на малочисленных предприятиях северных районов области, а перерабатывается первичное сырьё в пригородной зоне и 90 % в городе. Отсутствие комплексной переработки леса привело к серьёзным экологическим последствиям, отходы производства, которые составляют до 50 % от переработки первичного сырья, не утилизируются, хотя могут быть использованы как вторичное сырьё для производства различной промышленной продукции и агрохимического сырья. Слабо развита транспортная инфраструктура и строительные отрасли севера области, которые имеют большое значение для эффективного освоения перспективной сырьевой базы и организации промышленного производства.

Устранить диспропорции в развитии лесной промышленности возможно лишь с помощью научных исследований, которые бы могли обосновать проведение районной планировки размещения предприятий лесной и других перспективных отраслей северных районов области, с учётом необходимых технико-экономических показателей промышленного производства, географических, социальных и других факторов, а также первичных маркетинговых исследований. На основе полученных материалов можно будет предположить возможные изменения региональной системы расселения. Перспективный план развития отраслей производства и транспортной инфраструктуры позволит решить проблему безработицы в северных районов и, более того сделать их привлекательными для многих приезжающих из бывших республик Средней Азии.

Много в последнее время говорилось о природно-ресурсном потенциале севера Омской области и возможностях использования нефти, газа, циркон-ильменитовых россыпей, торфа, леса, водных ресурсов. Но, как оказалось, в действительности область обладает сравнительно небольшими запасами полезных ископаемых и имеет длительную перспективу освоения, связанную с техническими сложностями разработки месторождений. Только некоторые виды сырья (такие как лес, строительные пески, сапропель, торф) способны удовлетворить местные нужды области и обеспечить межрайонный обмен.

Перспективным проектом для Омской области и её северных районов в частности может оказаться проект развития коммуникаций в восточных регионах России: транспортных сетей и линий электропередач. Многие транспортные системы Сибири – Транссибирская магистраль, единая энергосистема, после распада Советского Союза были разорваны, часть их оказалась на территории сопредельных государств. Необходимость развития производственной инфраструктуры в Западной Сибири остаётся актуальной и в настоящее время. Достигнутая в последнее время мощность потока транспорта, энергии столь велика, что дальнейшее его наращивание крайне сложно технически, а по данным экспертов,

и экономически малоэффективно. Поэтому наряду с совершенствованием системы транспорта Омского региона, особенно северных районов, обязательно возникнет необходимость размещать энергоёмкие производства. Омская область имеет для этого все основания: строительные площадки, природные и энергетические ресурсы, перерабатывающие отрасли.

Очевидно, что организация производств перерабатывающей промышленности, решение экологической проблемы города и других проблем, перечисленных выше, невозможно без такого важного фактора развития, как транспортная инфраструктура. Помимо увеличения количественных показателей для транспортной сети севера Омской области необходимо обратить внимание на интегральную транспортную доступность – показатель, который измеряется в средневзвешенных затратах времени, необходимых для перемещения из одной до любой другой точки региона. Его расчёт следует вести как от областного центра – г. Омска, так и от районных центров муниципальных образований. Определяется данный показатель не только качеством дорожной сети, но и видами транспорта, скоростным режимом, разрешённым для движения [3, 4]. Если для центральных районов Омской области этот показатель составляет от 3,0 до 4,9, то для большинства северных районов – от 5 до 7 и более [5]. Это напрямую отражается на расходе топлива, удорожании стоимости доставки грузов и пассажиров, а косвенно – на целом ряде социально-экономических показателей, определяющих как их инвестиционную, так и проектную привлекательность. Из транспортных проектов, существующих в настоящее время, следует отметить планируемую федеральную автомобильную дорогу Тобольск – Томск, часть которой должна пройти по территории Омской области, и улучшив транспортно-географическое положение Седельниковского, Тарского, Знаменского, Тевризского и Усть-Ишимского муниципальных районов, и качественно «приблизив» их как к областному центру, так и к другим крупным городам Сибири. Однако развитие транспортного комплекса не может быть сведено к единственному виду транспорта, так как подразумевает разнообразие, альтернативные варианты транспортного обеспечения и развитие конкуренции. Проект советской эпохи по созданию железной дороги Омск – Тара не актуален в настоящее время, поэтому приоритет в развитии транспортного комплекса, по нашему мнению, следует отдать возрождению линий малой авиации, позволяющих сократить интегральную транспортную доступность для пассажиров во всех удалённых муниципальных районах до показателя 1,0, используя при этом сохранившиеся в некоторых районных центрах и крупных сёлах местные аэродромы. Водный транспортный путь по р. Иртыш также следует развивать и поддерживать, но только для перевозки массовых грузов. Для транспортировки товаров народного потребления и пассажиров он не может быть конкурентоспособен по сравнению с автомобильным транспортом. Комплексной перспективой реализации этих идей должна стать организация на севере Омской области транспортных хабов, то есть узлов, в которых не просто пересекаются различные виды транспорта, но и увязываются по времени возможности пересадка пассажиров и перевалка грузов, минимизируя возможные потери. Главным из них должен стать г. Тара, занимающий наиболее выгодное географическое положение и являющийся наиболее крупным центром Омского севера. По принципу хаба следует организовывать и транспортный комплекс г. Омска, – самый развитый в настоящее время в регионе.

Геополитическое значение Омской области в дальнейшем будет возрастать с учётом её стратегического положения на границе с республикой Казахстан. Омская область имеет большой опыт сотрудничества во многих сферах деятельности, и в недалёком прошлом была объединена с северными районами Казахстана в единую производственно-технологическую цепь. Опыт экономического сотрудничества, деловые связи, особенности национальной политики Омской области будут полезны России и в ближайшем будущем.

Экологическая обстановка в г. Омске, по оценкам экспертов, остаётся сложной. Постоянно фиксируются высокие концентрации опасных для окружающей среды выбросов вредных химических веществ. В начале 1990-х гг. новосибирскими учёными была разработана программа выноса экологически опасных производств за пределы города. Но с учётом кризисных явлений того времени проект не был воплощён на практике. На современном этапе он вполне может быть реабилитирован, в какой-то части переработан с ориентацией на перенос некоторых предприятий города в северные районы.

Необходимо усиление строительной базы, не менее важного созидателя промышленного производства и жилищно-коммунального хозяйства. Все необходимые предпосылки для развития строительной отрасли в северных районах Омской области есть. Отрасль может удовлетворить не только собственные потребности районов, но и стать поставщиком сырья, готовых строительных материалов городу.

Базовым направлением развития северных районов должно стать укрепление энергетической базы, позволяющее в обозримом будущем обеспечивать более рациональное использование природно-ресурсного потенциала (например, возникновение таких отраслей, как цветная металлургия или точное машиностроение). Для этого следует вернуться к проектам создания тепловой электростанции и горно-обогатительной фабрики в Таре, а также к развитию электросетей и необходимой для этого инфраструктуры. Возможно, немалую роль в этом может сыграть и тенденция перехода на альтернативные источники энергии, которая может найти поддержку среди крестьянско-фермерских хозяйств и небольших предприятий местной промышленности [5].

Новое направление в развитии местной промышленности, не существовавшее ранее, может быть связано с начавшейся в России мусорной реформой. Технологические возможности использования отходов производства и потребления в качестве ресурса для энергетики, строительства и сельского хозяйства могут в будущем играть заметную роль для районов Омской области, обеспечивая комплексный эколого-экономический эффект.

Из непроизводственной сферы приорит следует отдать коммуникациям и туризму. Наряду с транспортом, коммуникации сейчас выступают базовой составляющей развития любого вида экономической деятельности, поэтому необходимо обеспечивать поддержку для реализации любых инициатив. В туризме ведущую роль играет степень транспортной доступности и подготовленности туристско-рекреационного потенциала для демонстрации, наличие и конкурентоспособность объектов туристской инфраструктуры. Все эти элементы туристской индустрии – результат комплексного и успешного социально-экономического и культурного развития региона в условиях значительной межрегиональной и международной конкуренции. Но уже в настоящее время Омская область может входить в число регионов, привлекательных для туроператоров, благодаря расположению на важных туристских маршрутах. К ним относится Транссибирская железная дорога, бывший Московско-Сибирский тракт, «Великий Чайный путь», федеральная автомобильная дорога «Байкал», круизные маршруты по Иртышу.

Приоритетной задачей нам видится совершенствование существующих программ развития северных районов области. Это должно происходить с учётом изменений и дополнений, которые касаются теоретических и методических аспектов совершенствования территориально-отраслевой структуры области. Следует особенно тщательно провести анализ современного социально-экономического положения северных районов и дать оценку основных проблем развития промышленно-транспортного комплекса в новых экономических условиях. Подчеркнуть наличие предпосылок для развития лесной, строительной и других отраслей промышленности, транспортной инфраструктуры. Обосновать необходимость проведения эколого-экономического зонирования территории Омской области, так как основные отрасли специализации оказывают существенную нагрузку на экосистему. На наш взгляд следует показать альтернативные пути совершенствования территориальной структуры локальных промышленно-транспортных комплексов севера Омской области, с учётом изменений регионального размещения производительных сил Западной Сибири. Перечисленные этапы работы должны подвести нас не только к анализу существующих проблем региона, но и обоснованию учёта географических, экономических, социальных, экологических факторов. Исходя из собранного материала и научных разработок, мы предполагаем, разработать и представить возможные пути решения проблем или перспективную модель промышленно-транспортного комплекса севера Омской области.

Заключение

В результате перехода к рыночным условиям диспропорции северных и южных районов Омской области стали отчетливо проявляться в территориальной асимметрии социально-экономической структуры региона. На современном этапе инерционность развития, внутренние изменения и внешнее воздействие, неэффективное управление,

нарушение целостности социально-экономической системы привели к трудно преодолимым межрайоным различиям.

Переход от «экономики ресурсов» к «экономике интеллекта» возможен только при развитии современного и конкурентоспособного научно-технического комплекса, и центрами его в регионе должны стать не только Омск, но и другие города, например малые города: Тара, Исилькуль, Калачинск, – или посёлки городского типа – Большеречье, Муромцево, Кормиловка. Их потенциал заключается в трудовых ресурсах, образовательной и социально-культурной среде, предпринимательской активности, возможностях разнообразия видов экономической деятельности. В последние годы интересные предпринимательские инициативы затронули и многие сёла Омской области: Окунево Муромцевского района, Генераловку Одесского района, Екатериновку Тарского района, Политотдел Любинского района. Однако все эти инициативы не связаны с научно-техническим развитием, а обусловлены, преимущественно, историческими предпосылками и природными ресурсами. Именно эти факторы до сих пор, начиная ещё с XX в., и являются основой территориальной дифференциации промышленности, сельского хозяйства, транспорта, непроизводственной сферы и других «локомотивов» экономики Омского региона. На наш взгляд, в обозримом будущем следует отдать приоритет космической индустрии, представленной в Омской области производственным объединением «Полёт» – филиалом государственного космического научно-производственного центра имени М.В. Хруничева, таким образом, превратив регион в своего рода «космическую столицу» Западной Сибири. Но это может быть обусловлено только целенаправленной кадровой политикой, созданием инновационного космического кластера (отсутствующего в настоящее время в планах регионального развития), переоснащением производств, активным развитием нанотехнологий, вовлечением в производственную деятельность муниципальных районов Омской области, привлечения иностранных специалистов, а также развитием международного и экономического, социального, образовательного и технического сотрудничества, участия во всех проектах России, направленных на развитие космических программ.

Подводя итоги, следует сконцентрироваться на возможных результатах изменений территориальной дифференциации промышленно-транспортного комплекса – повышению роли Омской области в экономике России и созданию новых рабочих мест. Это поможет закрепить трудовые ресурсы региона, открыть новые грани кластеризации производств, увеличить стоимость товаров и услуг, задать вектор новых направлений международного сотрудничества со странами Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии.

Список литературы / References

1. Омский областной статистический ежегодник. Омск: Омскстат, 2005. Ч. II. 369 с.

Omsk regional annual statistical book. Omsk: Omskstat, 2005. 369 p. (in Russian).

2. Омский областной статистический ежегодник. Омск: Омскстат, 2017. Ч. II 390 с.

Omsk regional annual statistical book. Omsk: Omskstat, 2017. Vol. II. 390 p. (in Russian).

3. Ковалева Е.Н. Интегральная транспортная доступность как показатель качества транспортного обслуживания // Журнал университета водных коммуникаций. 2011. № 3. С. 171–175.

Kovaleva E.N. Integral transport accessibility as an indicator of the quality of transport services // Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy. 2011. № 3. P. 171–175 (in Russian).

4. Сафронов Э.А., Семенова Е.С., Потапова С.В. Определение социальных стандартов качества транспортного обслуживания населения г. Омска // Развитие теории и практики автомобильных перевозок, транспортной логистики: сборник научных трудов. Омск, 2017. С. 408–416.

Safronov E.A., Semenova E.S., Potapova S.V. Determination of social standards of the quality of transport services for the population of Omsk // Razvitiye teorii i praktiki avtomobil'nykh perevozok, transportnoy logistiki: sbornik nauchnykh trudov Omsk, 2017. P. 408–416 (in Russian).

5. Лазарева Ж.В. Процессы концентрации транспортной инфраструктуры Омской области в системе «центр – периферия» на локальном уровне: проблемы и условия преодоления // Полимасштабные системы «центр – периферия» в контексте глобализации ирегионализации: теория и практика общественно-географических исследований. Материалы международной научной конференции. 2015. С. 264–272.

Lazareva Zh.V. The concentration processes of the transport infrastructure of the Omsk region in the center-periphery system at the local level: problems and overcoming conditions // Polimasshtabnyye sistemy «tsentr-periferiya» v kontekste globalizatsii iregionalizatsii: teoriya i praktika obshchestvenno-geograficheskikh issledovaniy. Materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. 2015. P. 264–272 (in Russian).