

*Иван Николаевич КОРНЕВ —
зав. кафедрой экономической географии
и методики преподавания географии
Уральского государственного
педагогического университета,
кандидат географических наук, профессор*
*Татьяна Геннадьевна БОРИСОВА —
ст. преподаватель кафедры
географии и природопользования
Курганского государственного университета*
tgb20052005@yandex.ru

УДК 911.3

ВЫДЕЛЕНИЕ ПРИГРАНИЧНОГО ПОЯСА В СИСТЕМЕ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ (НА ПРИМЕРЕ КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ)

ALLOCATION OF NEAR BORDER ZONE IN THE SYSTEM OF NEAR BORDER TERRITORIES (IN KURGAN REGION)

АННОТАЦИЯ. Во многих работах изучение приграничных процессов осуществляется на уровне субъектов федерации или административных районов. В данной статье предпринята попытка выделить в пределах Курганской области самую мелкую территориальную единицу, где наблюдается наиболее интенсивная приграничная деятельность.

SUMMARY. In many works studying of frontier processes is carried out at a level of subjects of Federation or administrative areas. The given article attempts to allocate within the limits of Kurgan area the smallest territorial unit where intensive frontier activity is observed.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Приграничный пояс, коэффициент барьерности.

KEY WORDS. A frontier belt, factor of barrier.

Во многих странах граница для прилегающих к ней районов становится одним из благоприятных факторов экономического развития. Поэтому изучение приграничных территорий России, выработка стратегий их развития, в том числе путем создания необходимого правового поля, новых форм управления — одна из актуальных проблем междисциплинарного характера. Географическая составляющая данной проблемы состоит в структуризации приграничного пространства и в четком выделении в его пределах зоны наибольшей интенсивности приграничных процессов.

Структурирование приграничного пространства проводится в рамках административного подхода, предусматривающего изучение приграничных процессов на уровне приграничных субъектов федерации и муниципальных районов, непосредственно прилегающих к границе.

Практически во всех работах, посвященных приграничным территориям, используется термин «приграничная зона», обозначающий некую территорию вдоль границы, с наиболее интенсивными приграничными процессами и явлениями.

Согласно директиве Совета Европы от 1972 г., ширина приграничной зоны определена в 15 км с каждой стороны границы. В современной Европе радиус приграничной зоны устанавливается в зависимости от государства и действующего на его территории законодательства в пределах от 10 до 50 км [1; 78].

В нашей стране ширина приграничной зоны отождествляется с пятикилометровой пограничной зоной. Анализ существующей ситуации показывает, что приграничные процессы могут не совпадать с указанным пятикилометровым расстоянием, поэтому есть необходимость выделить некую территориальную единицу в пределах приграничного района, прилегающую к государственной границе, ширина которой определялась бы интенсивностью приграничных процессов. Название этой территориальной единицы, по нашему мнению, должно быть отличным от термина «зона», что позволит избежать разночтений с известными терминами (пограничная зона, таможенная зона). Синонимом термина «зона» является термин «пояс», поэтому территорию района, испытывающую наиболее интенсивное влияние границы, мы предлагаем назвать **приграничным поясом**. В этом случае система элементов приграничных территорий будет выглядеть следующим образом (рис. 1).

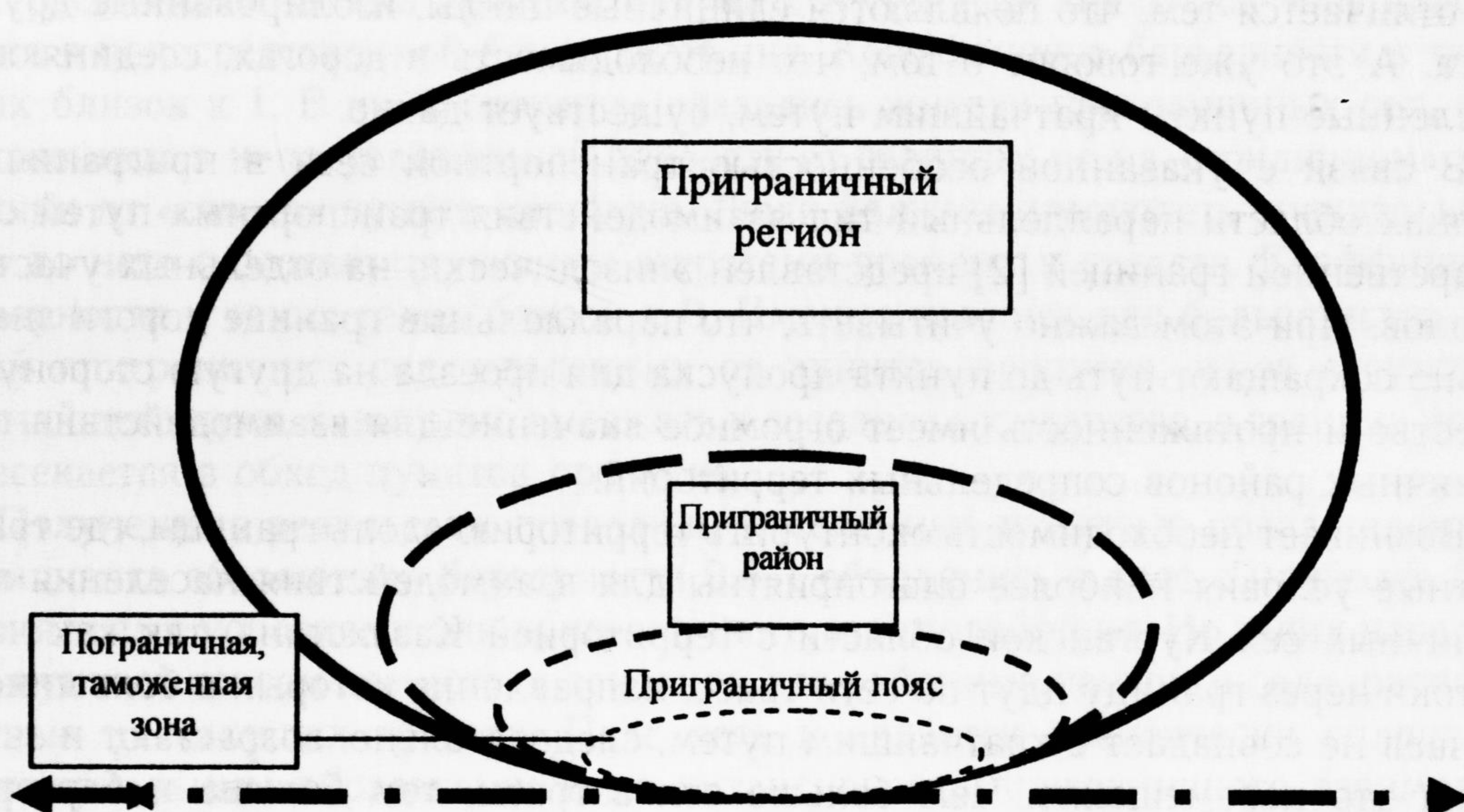


Рис. 1. Система элементов приграничных территорий

Выделение приграничного пояса требует подбора для этой цели комплекса обоснованных критериев. К таковым могут быть отнесены занятость населения в официальной приграничной деятельности, производственные связи районов, интенсивность и территориальная глубина контактов населения. Изучение выдвинутых критериев применительно к Курганской области показало, что занятость местного населения в официальной приграничной деятельности не носит массового характера, крайне незначительны и производственные связи приграничных районов Курганской области и Республики Казахстан. Взаимодействие в основном представлено контактами местного населения. Поэтому последний критерий мы определяем как основополагающий для выделения приграничного пояса.

Во многом контакты, глубина взаимодействия с сопредельной территорией являются результатом развития транспорта, поэтому выделение приграничного пояса, на наш взгляд, требует глубокого изучения транспортной сети приграничья и типов взаимодействия дорог с государственной границей. С этой целью нами проведено экспедиционное изучение состояния транспортной сети приграничных районов области. Для определения территориальной глубины контактов был рассчитан коэффициент барьерности для сел, расположенных в непосредственной близости от границы.

Через территории всех семи приграничных районов области радиально от г. Кургана к государственной границе с Казахстаном проходят 4 автомобильные трассы с твердым покрытием, в том числе федеральная трасса «Байкал». Все трассы проходят через районные центры и эти же дороги являются секущими [2] государственную границу и обеспечивают транспортную связь с территорией Казахстана. С наличием секущих трасс связано установление автомобильных пунктов таможенного и пограничного контроля на государственной границе.

Таким образом, по шкале топологического усложнения структуры транспортных сетей [3] автотранспортная сеть приграничных районов Курганской области относится к сети — дерево, в ней нет ни одного замкнутого контура. Но если рассматривать данную транспортную сеть с полевыми, проселочными и лесными дорогами по виду усложнения — это циклическая сеть без остова, она отличается тем, что появляются единичные циклы, изолированные друг от друга. А это уже говорит о том, что необходимость в дорогах, соединяющих населенные пункты кратчайшим путем, существует давно.

В связи с указанной особенностью транспортной сети в приграничных районах области параллельный тип взаимодействия транспортных путей с государственной границей [2] представлен эпизодически, на отдельных участках районов. При этом важно учитывать, что параллельные границе дороги значительно сокращают путь до пункта пропуска для проезда на другую сторону, их качество и протяженность имеет огромное значение для взаимодействия приграничных районов сопредельных территорий.

Возникает необходимость оконтурить территорию вдоль границы, где транспортные условия наиболее благоприятны для взаимодействия населения приграничных сел Курганской области с территорией Казахстана, так как часто «потоки через границу идут по сети трасс, направление которых в большинстве случаев не совпадает с кратчайшим путем, следовательно, возрастают и затраты на это перемещение. Чем больше эти затраты, тем больше и барьерная функция данной границы» [4; 36].

Для измерения барьерной функции используется показатель степени барьерности границы (коэффициент барьерности участка границы узлового района). Он равен отношению расстояния между двумя пунктами смежных районов по прямой к расстоянию между ними по трассе. При отсутствии барьерной функции границы коэффициент барьерности = 1, при ее увеличении коэффициент барьерности $\rightarrow 0$ [4; 36-38].

Коэффициент барьерности рассчитывался для приграничных сел сопредельных территорий, соединенных дорогами, секущими государственную границу. При оценке изменения барьерной функции границы расчеты коэффициента барьерности были проведены на момент отсутствия государственной границы между Курганской областью и Республикой Казахстан, когда население сопредельных сел могло использовать любой удобный транспортный путь и когда перемещение через границу стало возможным только через пункты пропуска. На основе полученных данных были сделаны следующие выводы.

Для большинства районов области характерны максимальные (0.79-0.73) и средние (0.67-0.56) показатели абсолютного коэффициента барьерности границы между районами Курганской области и Казахстаном без учета влияния пограничного фактора. В данном случае большую роль для взаимодействия населения играет наличие секущей границу дороги, соединяющей по кратчайшему пути населенные пункты сопредельных территорий.

В связи с образованием государственной границы и установлением на дорогах таможенных и пограничных пунктов пропуска (кроме Притобольного и Куртамышского районов), во всех районах абсолютный показатель коэффициента барьерности снизился, что свидетельствует об увеличении барьерной функции границы. Максимальное снижение коэффициента барьерности произошло в тех районах, где отсутствуют собственные пункты пропуска, следовательно, для пересечения государственной границы необходимо перемещаться в соседние районы по параллельным дорогам. Но низкое качество последних или их отсутствие не позволяют это сделать.

В этом случае, для перемещения через границу важную роль в равной степени играет наличие трасс, как секущих государственную границу, так и параллельных ей.

В наиболее выгодном положении оказались приграничные населенные пункты, расположенные на трассах, ведущих к пунктам пропуска, или находящиеся в непосредственной близости от них. Коэффициент барьерности в таких селах близок к 1. В иной ситуации оказались жители приграничных сел, расположенных в непосредственной близости от границы, но на «приличном» расстоянии от «своего» пункта пропуска. Люди должны преодолеть значительный путь до него с соответствующими затратами времени и средств. Коэффициент барьерности в таких селах близок к 0. Именно поэтому для большинства жителей приграничных сел, удаленных от пунктов пропуска, из-за отсутствия кратчайшего пути, невыгодно выезжать в соседнее государство, а граница порой пересекается в обход пунктов пропуска.

Полученные результаты позволили населенные пункты с показателем коэффициента абсолютной барьерности 0.5-1 объединить в пояс с наиболее благоприятными условиями для приграничного взаимодействия. Но таких населенных пунктов совсем немного, в основном это районные центры и села, расположенные на секущих трассах. Пояс хоть и является практически сплошным территориальным образованием, но интенсивность приграничного взаимодействия населения сопредельных территорий в его пределах различается, поскольку установление государственной границы и необходимость проезда только через пункты пропуска, отсутствие кратчайших трасс до пунктов пропуска в значительной мере снижают возможности контактов жителей сопредельных приграничных территорий.

Для более точного установления размеров пояса выделены ареалы наиболее интенсивного взаимодействия на основе расчета динамического радиуса [5; 168-170] относительно каждого таможенного пункта пропуска, в том числе двух железнодорожных (с. Половинное, г. Петухово). Для расчетов были выбраны населенные пункты, расположенные от пунктов пропуска на расстоянии не более 25 км по дороге до КПП. Проведенные расчеты позволили составить карту (рис. 2), на которой видно, что как сам пояс, так и радиусы ареалов наиболее интенсивного взаимодействия увеличивают свои размеры в восточном направлении. Такую картину можно объяснить увеличением плотности населенных пунктов и их людности в восточных районах области. Ареалы взаимодействия значительно расширяются в Половинском и Петуховском районах, где наличие секущих автомобильных и железнодорожных трасс дает дополнительный импульс для приграничного взаимодействия сопредельных территорий. Вследствие этого ширина пояса в пределах всех приграничных районов будет значительно различаться. Так, в Куртамышском и Притобольном районах пояс не выражен вообще из-за отсутствия собственных

пунктов пропуска. Минимальный показатель — 10,3 км отмечен в Целинном районе, чуть больше — 11,7 км — в Звериноголовском.

Максимальные показатели в Петуховском районе, где наличие участка Транссиба и автомобильной трассы федерального значения обеспечивает выгодное транспортное положение района. Важную роль играет и тот факт, что здесь находится единственный приграничный город области — Петухово, а в часе езды от него, на казахстанской стороне, расположен областной центр Северо-Казахстанской области — г. Петропавловск. Все вместе это предполагает наибольшую вовлеченность населения района в приграничное взаимодействие.

Значительная расчетная ширина пояса также отмечена в Половинском и Макушинском районах. Однако в них реальная глубина пояса, возможно, меньше полученных расчетов, так как в Половинском районе железнодорожная ветка имеет крайне низкое транспортное значение, а Макушинский район — единственный из всех приграничных районов, в котором пункт пропуска расположен на секущей грунтовой дороге. К границе на территории района не проходит ни одной трассы с улучшенным покрытием.

Максимальные показатели ширины пояса приграничного взаимодействия привязаны к секущим государственную границу авто- и железнодорожным трассам и включают транспортные узлы с. Половинное и г. Петухово. Сами ареалы наиболее интенсивного взаимодействия охватывают села как со средним и максимальным коэффициентом барьерности, расположенные в непосредственной близости от дорог с улучшенным покрытием и пограничных пунктов пропуска, так и населенные пункты с низким коэффициентом барьерности, но периферийное положение последних в пределах ареалов говорит о их слабой вовлеченности в приграничное взаимодействие. Площадь ареалов интенсивного приграничного взаимодействия можно увеличить, создав циклы в транспортной сети приграничных районов, соединив вдоль границы сети — дерево каждого приграничного района. Такая параллельная границе трасса позволит соединить сами районы и приграничные села внутри них, что позволит сократить путь до ближайшего пункта пропуска, а значит, увеличить возможность контактов жителей приграничных сел.

Для изучения особенностей взаимодействия населения приграничных районов с сопредельной территорией было проведено анкетирование среди жителей населенных пунктов, входящих в приграничный пояс.

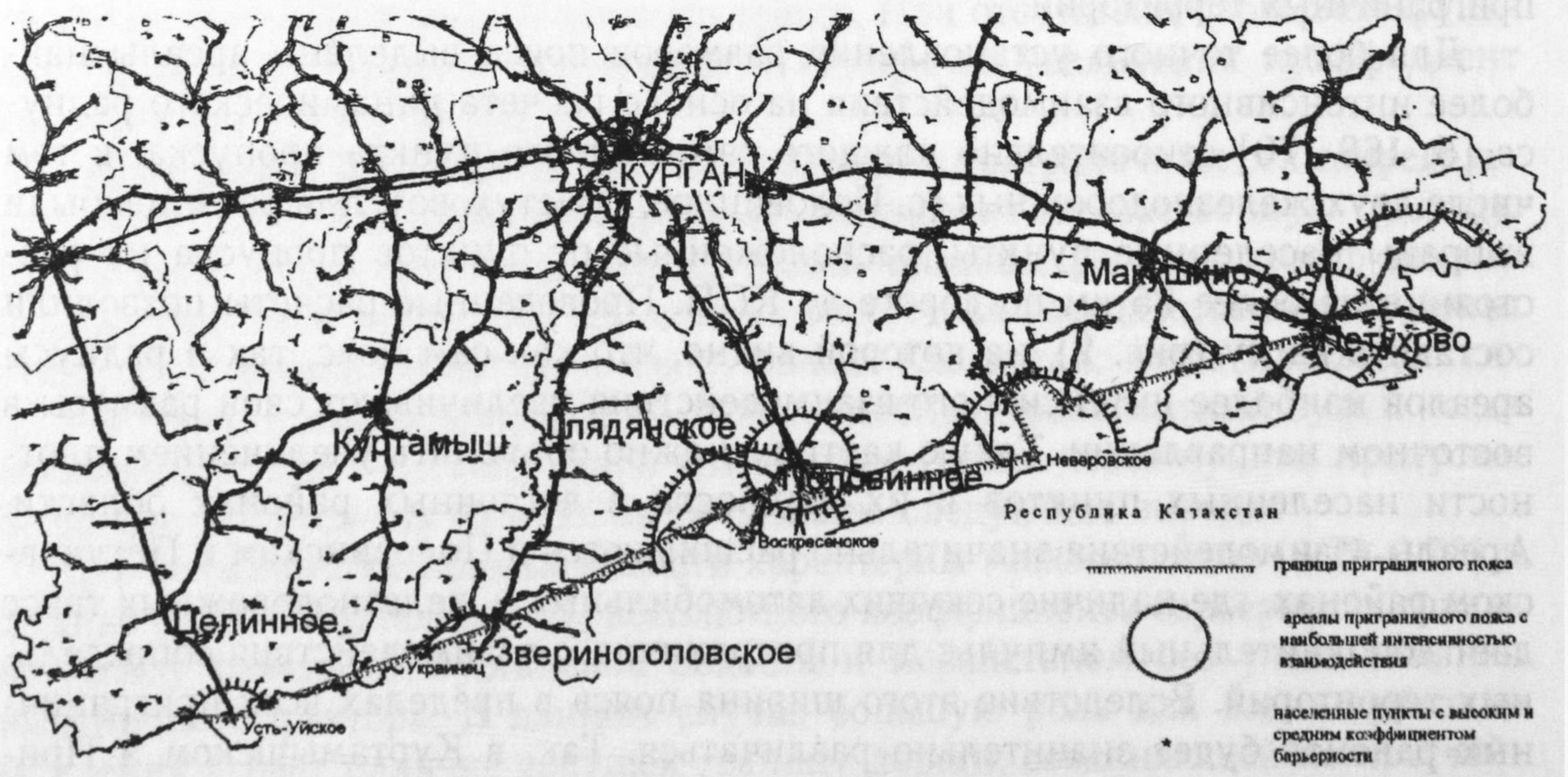


Рис. 2. Приграничный пояс Курганской области

В ходе анкетирования было опрошено 1200 человек, из них 44% населения приграничной зоны выезжает на территорию сопредельного государства. В основном это люди трудоспособного возраста, сфера деятельности которых в 80% случаев не связана с границей.

При пересечении границы жители восточных районов почти в равной степени пользуются авто- и железнодорожным транспортом, что объясняется прохождением через эти районы железнодорожных веток, жители остальных районов используют автотранспорт.

Среди опрошенных 40% пересекают границу раз в полгода, 30% — раз в месяц, 30% респондентов выезжают в Казахстан 1-3 раза в неделю. Наибольшая частота перемещений через границу характерна для работников бюджетной сферы, доля работников сельского хозяйства среди выезжающих преобладает при перемещении раз в полгода. Тем временем при перемещениях 1-3 раза в неделю показатели всех групп практически выравниваются, причем резко возрастает доля выезжающих безработных, что связано, вероятно, с их незарегистрированной коммерческой деятельностью. Основными целями поездок были названы поездки в гости (74%), челночная торговля (15%).

Около 60% населения, выезжающего в Республику Казахстан, прибывают в села, расположенные в 20-25 километровой полосе от границы, частота посещений раз в полгода — 40%, раз в месяц — 35%, 2-3 раза в неделю — 22%, каждый день — 3%. Из них 70% населения посещают сельские населенные пункты, расположенные в непосредственной близости от пунктов пропуска в 10-километровой зоне; 40% населения посещают города, причем на Петропавловск приходится 85% посещений, что связано как с выгодным транспортным расположением города, так и с тем фактом, что Петропавловск является ближайшим крупным городом, до которого жителям восточных приграничных районов можно доехать с меньшими затратами времени и средств, по сравнению с дорогой до областного центра. Но частота посещений городов сокращается по сравнению с посещением сел: увеличивается число посещений раз в полгода (85%), и сокращается частота поездок раз в месяц (15%), что связано с удаленностью казахских городов от границы.

В целом взаимодействие жителей приграничного пояса с сопредельной территорией можно назвать интенсивным. Преимущественно все взаимодействия поддерживаются семейно-родственными отношениями и в меньшей степени покупательским спросом жителей области на более дешевые товары в пределах Казахстана. Частота поездок в Казахстан значительно варьирует, и скорее всего, связана с расстоянием до пункта назначения.

Для определения зависимости между частотой поездок и преодолеваемым расстоянием был рассчитан коэффициент ранговой корреляции Спирмена [5; 83-87]. Полученный результат $R_s \approx 0,9$ указывает на высокую степень связи между дальностью поездок и частотой посещений, чем ближе расположен пункт прибытия, тем чаще он посещается.

Результаты анкетирования и проведенные расчеты показали, что частота поездок жителей приграничных сел связана с расстоянием, которое необходимо для этого преодолеть, следовательно, чаще всего выезжают жители приграничных сел, расположенных на секущих трассах и в непосредственной близости от пунктов пропуска. Именно такие села и составили опорную систему населенных пунктов для выделения приграничного пояса.

Выделенную нами территорию вдоль государственной границы в полной мере можно считать приграничным поясом Курганской области. К данной территориальной единице целесообразно применить специальный льготный режим, а также создать программу экономического развития в условиях приграничья.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Драгилева И.И. Трансграничная кооперация в Балтийском регионе // Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада РФ и ЕС / Под ред. В.П. Гутника, А.П. Клемешева. Калининград: Изд-во РГУ им. Канта, 2006. С. 65-120.
2. Тархов С.А. Типы взаимодействия транспортных путей с линейными препятствиями // Географические границы / Под ред. Б.Б. Родомана, Б.М. Эккеля. М., 1982. С. 74-79.
3. Тархов С.А., Шлихтер С.Б. География транспортных систем. М., 1995. 146 с.
4. Шувалов В.Е. Географическая граница как фактор районообразования // Географические границы / Под ред. Б.Б. Родомана, Б.М. Эккеля. М., 1982. С. 33-38.
5. Тойн П., Ньюби П. Методы географических исследований. Экономическая география. М.: Прогресс, 1971. 270 с.

Анна Игоревна СУВОРОВА —

*ст. преподаватель кафедры географии и экологии
с методикой преподавания*

*Шадринского государственного педагогического института
shgpi@shadrinsk.zaural.ru*

УДК 911

БАЗОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИРОДНО-ЛАНДШАФТНЫХ УСЛОВИЙ ЗАУРАЛЬСКОЙ ЛЕСОСТЕПИ (XX вв.)

BASIC APPROACHES OF NATURE-LANDSCAPE RESEARCH OF TRANS-URALS FOREST-STEPPE (XX century)

АННОТАЦИЯ. В статье, на основе анализа информационного массива, представлена смена базовых направлений исследования природно-ландшафтных условий. Проанализированы предпосылки и пути познания географической среды. Выявлены основные линии в исследовании территории, и определены перспективы изучения потенциала географического пространства Зауральской лесостепи.

SUMMARY. The article presents the replacement of the basic trends in exploration of natural landscape condition on the basis of substantial information analysis. Prerequisites and ways of geographic environment perception are analyzed. Main approaches in exploration of the territory are revealed; prospects of exploring the potential of the geographical area of trans-Urals forest-steppe are defined.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Природно-ландшафтные условия, направление исследований, Зауральская лесостепь.

KEY WORDS. Natural landscape conditions, exploration trends, trans-Urals forest-steppe.

На развитие региональных ландшафтно-географических исследований и последовательность накопления территориального знания оказывает влияние огромное разнообразие объективных и субъективных причин, что обусловлено не только преобладанием тех или иных научных направлений, концепций, но и диверсификацией использования природно-ландшафтных ресурсов и усложнением экологической ситуации.

Лесостепное Зауралье, занимающее периферийное положение, как самостоятельная единица территориального анализа не рассматривалось. Это объясняется слабостью региональной науки, малой привлекательностью для академических