

Тороп Н.Н.

## ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АЗОВСКОГО ПРИМОРСКОГО ИНТЕГРАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ СТАНОВЛЕНИЯ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

На сегодняшний момент в Украине продолжается интенсивный поиск наиболее эффективного использования транзитного транспортно-распределительного потенциала государства. Территория Украины и её транспортные магистрали фигурируют в многочисленных проектах создания международных транспортных коридоров. Особое место в этой проблеме занимают приморские регионы.

В отечественной науке достаточно глубоко освещён вопрос теории, методологии функционирования хозяйственных приморских образований. Однако, в то же время, в литературе нет ещё единого подхода не только к определению отдельных экономических образований, расположенных в контактной зоне «суша-море», но и к их названию. Встречаются: портово-пограничные комплексы, приморские экономические зоны, прибрежно-морские системы. Следует отметить, что наиболее широкий подход в содержательном плане был предложен В.А. Дергачёвым, который ввёл название для таких образований – «природно-хозяйственная контактная зона «суша-море» [3]. Позднее он сузил это понятие и предложил термин «портово-промышленный комплекс», считая это перспективной формой территориальной организации морского хозяйства. Портово-промышленный комплекс – это планомерно формируемое объединение морских портов, промышленных предприятий, морских поселений, социально-производственной инфраструктуры. Их размещение в береговой зоне морей вызвано эксплуатацией природных ресурсов морей и океанов и обеспечивает внешнеэкономические и другие виды связей [2].

Ранее, в шестидесятые годы, Ю. Г. Саушкиным и С.В. Михайловым был предложен термин «приморский комплекс производительных сил» [6]. Приморский комплекс производительных сил – это сочетание ряда промышленных и транспортных предприятий, для которых характерны взаимные хозяйственные связи, с одной стороны, и связи с морем, с другой.

Несколько иной подход был предложен Топчиевым А.Г., который использовал термин «приморский хозяйственный комплекс» как особый тип межотраслевых комплексов, в котором переплетаются и взаимодействуют разные отрасли производственной и непроизводственной сфер при заметном доминировании портово-океанической деятельности [10].

Для изучения экономико-географических особенностей приморского социально-экономического образования высокого таксономического ранга, выявления комплексного взаимообусловленного влияния акватории на развитие территории целесообразно использовать термин «приморский интегральный экономический реги-

он».

Приморский интегральный экономический регион – это территориально-производственный комплекс высшего ранга, включающий всю гамму отношений и всю совокупность связей акватории и прилегающей территории. Это понятие, в основном, территориально-таксономическое, выражающее в большей степени взаимосвязь целого (народного хозяйства) с частным в существующей системе территориального разделения труда. По своему территориальному объёму приморский интегральный регион тождественен экономическому району, но с большим акцентом на внутреннюю структуру [1].

Для формирования приморских интегральных экономических регионов необходим ряд факторов, оказывающих объективное влияние на этот процесс и играющих роль предпосылок. Среди них необходимо выделить следующие:

- общность экономико-географического положения (выход к морю, приграничное положение, близость к центрам развития промышленности, месторождениям полезных ископаемых), что определяет стимулирующую роль в организации внешнеэкономической деятельности;
- единство природных условий и ресурсов;
- сложившаяся внутрисударственная специализация по производству отдельных видов товаров и услуг;
- наличие развитой научно-технической базы и системы подготовки квалифицированных кадров;
- общая совокупность экономических, экологических и социально-демографических проблем.

В разработке функциональной структуры отмечается необходимость выделения трех основных блоков: аквального, рубежного аквально-территориального и территориального.

Среди отраслей непроизводственной сферы отдельно выделяют отрасли приморской рекреации, а также управление, подготовка кадров и т.д.

Следует отметить, что не совсем корректно сводить функциональное значение приморских интегральных экономических регионов к оптимизации связей между морским транспортом и промышленностью данного региона. Вместе с тем, необходимо подчеркнуть, что транспортная составляющая в целом играет исключительно важную роль в формировании приморского интегрального экономического региона.

Важной отличительной чертой приморского интегрального экономического региона является выделение в отдельный блок приморской системы расселения изучаемого региона. Объектом исследования выступает совокупность приморских поселений, так как их возникновение, развитие и функционирование неразрывно связаны с использованием природных ресурсов моря, с процессами общественного воспроизводства в пределах оке-

аносферы. Основной задачей может служить выявление структур, систем, а также типов приморского расселения, сложившихся под влиянием морехозяйственной деятельности и природных факторов, анализ исторических изменений экономико-географического положения приморских населённых пунктов, создание рациональных систем расселения регионального уровня в зависимости от использования морских ресурсов и условий [4].

Территориальная структура приморского интегрального экономического региона отличается оригинальной слоистостью и находится в определенной зависимости от функциональной структуры. Стержнем территориальной структуры служит береговая линия, на которую «наслаиваются» зоны экономического влияния как аквальные, так и территориальные. Среди аквальных выделяют: прибрежную аквальную, морскую промысловую, океаническую промысловую. Территориальные зоны подразделяются на периферийно-приморскую и континентальную [10]. Кроме того, А.Г. Топчиев выделяет две разновидности экономических центров: портово-промышленные центры и центры, развивающиеся по континентальному типу.

Особого внимания заслуживает вопрос об определении внешних и внутренних границ приморского интегрального экономического региона. Нужно отметить, что в литературе нет единого подхода к решению этой проблемы. К примеру, комиссия ООН по устойчивому развитию предлагает ограничить прибрежные районы зоной шириной 60 километров от прилегающих прибрежных вод. Существует мнение ограничивать регион по площади водосбора моря; по линии транспортного тяготения суши к морю (материальным приложением служат, например, транспортные перевозки) [6]; наиболее часто встречается мнение: проводить границу по зоне влияния хинтерландов.

Для объективного определения внешних и внутренних границ приморского экономического региона оптимально использовать метод факторного анализа. Предложенный метод позволит классифицировать региональные центры, что, в свою очередь, позволит вести речь о моно- или полицентрической структуре. В итоге мы получим представление о динамике границ, местоположение которых зависит от выше перечисленных факторов.

Важным концептуальным моментом в аспекте экономико-географического исследования приморского интегрального экономического региона является определение верного научно обусловленного прогноза их функционирования. При планировании перспективного развития приморского интегрального региона необходимо исходить из концепции приоритетности акваториальных видов деятельности в международном разделении труда, следует учитывать возрастающую роль интеграционных процессов на морском транспорте, усиливающееся значение рекреационной отрасли хозяйства.

Международные, внешнеэкономические и межрегиональные транспортно-распределительные функции в значительной мере определяют хозяйственную специализацию Азовского приморского интегрального экономического региона. Как и вся Украина, Азовский приморский интегральный экономический регион пронизан транзитными и экспортно-импортными грузопотоками, которые соединяют страны Европы и Ближнего Востока с Кавказским регионом и Россией.

Одним из наиболее перспективных проектов является транспортный коридор «Европа-Азия», который будет проходить через Германию, Австрию, Чехию, Словакию, Венгрию, Польшу, Украину, Россию, Казахстан, страны Средней Азии и Китая. Он проектируется в виде скоростной железнодорожной магистрали и параллельно проложенных современных автомагистралей. Часть его проходит через Донецкую область. Российские эксперты отстаивают свой вариант транспортного коридора, согласно которому он должен проходить через Беларусь (Минск) и Россию (Москва), минуя территорию Украины. Возможно, при условии интенсивного развития грузопотоков в направлении «Восток-Запад», будут необходимы оба варианта.

Кроме того, существует в проекте система транспортных коридоров стран Черноморского Экономического Сотрудничества. Она представляет собой кольцо железнодорожных магистралей вокруг Азово-Черноморского бассейна, которое имеет радиальные ответвления ко всем морским и речным портам. Система охватывает также радиально-кольцевую сеть автомагистралей, сеть главных аэропортов и авиалиний, морских и речных портов, трубопроводов.

Большая часть грузопотоков изучаемого региона приходится на портовые комплексы городов Бердянск и Мариуполь, последний в 1994 году получил статус международного [5]. Грузопоток Мариупольского порта превышает 5 млн. т. Доля экспортных и импортных грузов практически равна, в составе грузов преобладают черные металлы, уголь, химические продукты и минеральные удобрения. Необходимо отметить, что общий объём грузопотоков Украины уменьшился в период с 1990-1995 на 56%, а Мариупольский порт является единственным примером позитивной тенденции увеличения грузопотока [5].

Особую роль в развитии Азовского приморского интегрального экономического региона играет Керченский морской торговый порт, который выполняет функции пропускных ворот в Азовское море и, как следствие, по Волго-Донскому каналу в северные регионы России и Каспийское море. По Керченскому проливу проложен Керчь-Еникальский судоходный канал, провод судов по которому осуществляется лоцманской службой Керченского морского торгового порта. Согласно полученным данным, в период с 01.01.1997 по 31.12.1999 количество судов, проходящих по

Керчь-Еникальскому каналу, возросло с 8831 до 9087. Объем перевозимых грузов увеличился с 104075760.9 до 118877068.4 т. Следует отметить увеличение с 7553 до 7831 количества судов, проходящих транзитом. Это связано с увеличением с 2565 до 3639 доли судов дальнего зарубежья. В тоже время, количество судов СНГ уменьшилось с 6266 до 5448. Эта тенденция затрагивает, в частности, и суда под украинским флагом (уменьшение с 1410 до 1245), и суда под российским флагом (уменьшение с 4665 до 4038) и прослеживается вплоть до настоящего времени.

Во времена существования Советского Союза Керченский морской торговый порт выполнял транспортно-распределительные функции, обслуживая южные регионы Украины и России по Керченской паромной переправе «порт Крым – порт Кавказ». Однако после прекращения в 1990 году перевозок через пролив грузовых вагонов (пассажирское железнодорожное сообщение было прервано ещё раньше), порт не функционирует на всю проектную мощность. По предварительным расчётам, для обеспечения рентабельности железнодорожной переправы необходим гарантированный грузопоток через неё в 12 млн. тонн в год. При этом основную его часть могли бы составлять нефть и нефтепродукты, переваливаемые через Керченский и Феодосийский порты. На современном этапе количество перевозимых грузов между портами Крыма и Кавказа снизилось – с 40 тыс. тонн в 1995 году до 14,6 тыс. тонн в 1998 году [8]. В период 1992 – 1999 гг. основу грузопотока, расширившего обороты портовых и железнодорожных комплексов Крыма, составляла сырая нефть казахстанского происхождения. Так, объём нефтеперевалки Феодосийской нефтегавани вырос за два года с 1 до 3,7 млн. т. Причём, до 70 % прироста оборота порта в 2000 году было обеспечено за счёт контрактов с компанией «Евразия», которая входит в состав ЗАО «Группы Альянс». Но для полноценной реализации этого перспективного проекта необходимо обеспечение стабильной функциональной связи между портами России и Украины. Примером такого сотрудничества, может стать ОАО «Керченский мост», которое представляет собой проект транспортного перехода через Керченский пролив. Соглашение между правительством Крыма и администрацией Краснодарского края «О развитии транспортной схемы между Крымом и Краснодарским краем» было подписано ещё в августе 1993 г., но из-за высокой стоимости (как минимум – \$500 млн.) подробное рассмотрение проекта было отложено. К нему вернулись только в апреле 2001 г., когда к договору присоединилась мэрия г. Москвы, в итоге, пакет акций распределён следующим образом: 74% – правительство Москвы, 26% – Фонд имущества

АР Крым. В случае согласия администрации Краснодарского края вступить в создаваемое АО, мэрия Москвы передаёт администрации края в установленном порядке 23% акций, оставив за собой контрольный пакет (51%).

Дальнейшее развитие всего портово-промышленного комплекса Азовского приморского интегрального экономического региона в значительной мере будет связано с развитием украинороссийских отношений и дальнейшим сбалансированным развитием специализации портов региона.

1. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология: [Словарь-справочник]. - М.: Мысль, 1977. - 199 с.

2. Дергачёв В.А. Портово-промышленные комплексы: теория и практика формирования. - К.: Наукова думка, 1988. - 128 с.

3. Дергачёв В.А., Михайлюк Е.А., Тараканов Н.А. Социально-экономические проблемы территориальной организации производительных сил в Украинском Причерноморье и Приазовье // Географические аспекты изучения Мирового океана /Тезисы докладов III секции VIII съезда Географического общества СССР. - Л.: Изд. ГО СССР, 1985. - С. 104-105.

4. Дружинин А.Т., Дружинина С.С. Экономико-географические аспекты исследований приморского расселения (по материалам Ростовской области) // Южные моря СССР: географические проблемы исследования и освоения. - Л.: Изд. ГО СССР, 1989. - С. 133-141.

5. Ильин В. Итоги работы морских портов Украины в 1998 году // Судостроение. - 1999. - № 3. - С. 24-25.

6. Михайлов С.В. Экономика Мирового океана. - М.: Экономика, 1966. - 272 с.

7. Океаны и моря: Доклад Генерального секретаря ООН /Комиссия по устойчивому развитию. Сессия (07.1999). - Нью-Йорк: ООН, 1999. - 25 с.

8. Отчёт о проходе судов по Керчь-Еникальскому каналу за период от 01.01.1997 по 31.12.1999.

9. Топчиев А.Г., Полоса А.И. Приморские хозяйственные комплексы: понятийно-концептуальный анализ // Приморские регионы: географические и социально-экономические проблемы. - Владивосток: Изд. ДВЦ АН СССР, 1987. - С. 42-50.

10. Топчієв О.Г., Малік М.В., Мирошніченко О.А. Транзитний потенціал і транспортно-розподільчі функції приморських регіонів України // Український географічний журнал. - 1997. - № 1. - С. 11-16.