

УДК 911.3:339.9(477.75)

ТИПОЛОГИЯ ЦЕНТРОВ И РАЙОНОВ ЛОКАЛИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ КРЫМСКОГО МЕЗОРЕГИОНА

Кузьмина О.М.

В условиях быстрого перехода от одной экономической системы к другой любое государство будет поставлено перед необходимостью мобилизации всех своих ресурсов для того, чтобы вписаться в новую систему координат мирохозяйственных связей. Сохранить свою уникальность в такой системе позволяет продуманная стратегия специализации конкретной территории. Выстроить такую стратегию позволяет процесс изучения разнообразных “полезностей” территории, а также выявление механизма их преобразования в товар для мирового рынка. Исследование феномена внешнеэкономических связей собственно и заключается в описании территориальной специфики преобразования факторов регионального развития (территориальных “полезностей”) в систему экономических отношений различного пространственного охвата. Феномен внешнеэкономических связей имеет ярко выраженную региональность. Это означает, что географы имеют полное право на собственную нишу в исследовании этого рода объектов. Региональность внешнеэкономических связей проявляется в ходе сравнительного анализа процессов хозяйственного освоения конкретного региона и системы его взаимосвязей с миром. Можно считать, что внешнеэкономические связи – это продукт хозяйственного освоения рынка, в них как в зеркале отражается региональная уникальность. Между тем, проблема региональной уникальности внешнеэкономических связей отображена в социогеографических работах недостаточно. Не составляет исключения в этом отношении и Крымский мезорегион. Его внешнеэкономические связи – традиционный объект исследования экономистов и историков. Однако внешнеэкономические связи Крыма формируются в своеобразном географическом и цивилизационном пограничье.

Хозяйственный облик Крымского мезорегиона, его структура, характер размещения производств и населения, а также внешнеэкономические связи складывались исторически, в основном в соответствии с его природными и социально-экономическими условиями. Исторически сложилось так, что народы, населявшие территорию современного Крыма, вели активную торговлю и обмен продукцией еще с античных времен. Уже тогда торговля была важнейшей сферой деятельности человека

в этом регионе. При этом она временами достигала поистине широких масштабов, когда шли потоки товаров с севера на юг, с запада на восток и в обратном направлении. На развитие торговых связей Крымского мезорегиона большое влияние оказали торговые пути, которые в последствии (в XIX в.) получили название Великого Шелкового Пути, соединявшие торговыми, культурными и научными связями Европу с Китаем. В связи с нестабильным положением, существовавшим в странах, через которые проходили торговые пути, торговцы осваивали несколько альтернативных транспортных вариантов, один из которых проходил и через Крым. Именно посредством торговли в Крым приходили новые идеи и технологии, которые позволяли создавать новые социальные структуры. Торговля стала главным фактором существования и дальнейшего развития новых городов и поселений. Каждый населенный пункт обладает характерным набором возможностей, касающихся предложений по обмену товарами и услугами, а также потребностей в получении конкретной продукции извне. Эти возможности определяются уровнем развития и характером производства, сферы услуг, а также обеспеченностью природными ресурсами, спросом населения, которые и составляют внешнеэкономический потенциал.

Крым – это мезорегион, который обладает сложной территориальной структурой, для определения которой были использованы два методических приема – типология (подчеркивающая качественные различия) и районирование. Для того чтобы подчеркнуть качественные различия на территориальном уровне необходимо брать не один признак, а пользоваться многоуровневой типологией. Территориальная структура Крымского мезорегиона характеризуется большим разнообразием и множеством территориальных социально-экономических образований. Для систематизации множества нами была предпринята типология городов – центров локализации внешнеэкономических связей.

Опорным каркасом внутренней территории внешнеэкономических связей Крымского мезорегиона является сеть городов или совокупность **городов – центров внешнеэкономических связей (ВЭС)**, типы которых различаются по следующим признакам:

- 1) *по времени возникновения и (или) наибольшей активности функционирования* – античные, средневековые, периода новой и новейшей истории города – центры ВЭС;
- 2) *по территориальному положению* – приморские, столичные, вдоль транспортной сети города – центры ВЭС;
- 3) *по функциям* – торговые, транзитные, торгово-ремесленно-промышленные, транзитно-промышленные, торгово-агропромышленные, административные, финансовые, туристские, научно-культурные и прочие города – центры ВЭС.

Начальный этап развития внешней торговли происходил в городах древневосточных и античных государств, именно в этот период зарождался Шелковый Путь, связывавший Средиземноморье с Китаем. Поэтому в Крымском мезорегионе

целесообразно начать выделение городов – центров ВЭС, возникших в *Античный период* (VI в. до н.э.–IV в. н.э.). В ходе греческой колонизации на побережье Крымского полуострова возникли крупные города, развитию которых способствовала активная морская торговля с метрополией. Основными центрами ВЭС античного периода были такие крупные города, как *Херсонес, Пантикапей, Феодосия, Керкинитида, Неаполь Скифский* [4, 7].

В *период Раннего Средневековья* (IV–XIII вв. н.э.) благодаря выгодному географическому положению между Европой и Азией (проходил Шелковый Путь), между Северными регионами Европы и Ближним Востоком (путь из варяг в греки), на пересечении сухопутных и морских путей в Крыму опять стала широко развиваться торговля. Следствием этого было возрождение главного центра ВЭС Крыма – *Херсонеса* (V–X вв. н.э.), основные связи которого замыкались на Византию. В X–XIII вв. снова оживилась торговля портовых городов *Корсунь* и *Корчев*. В это время возникает еще один центр ВЭС – *Сугдея/Сурож*, который становится к середине XII века главным политическим и торговым центром. А Корсунь остался в стороне и стал играть второстепенную роль [4–7].

В *период “Зрелого” Средневековья* (XIII–XV вв.) Крым был разделен на зоны влияния между тремя сторонами: генуэзцами (на южном побережье), Княжеством Феодоро (на юго-западе Крыма) и Крымским ханством (вся остальная часть полуострова), что повлекло за собой образование новых и возрождение старых городов – центров ВЭС: *Херсонес, Чембало, Каламита, Кафа, Солдайя, Карасубазар, Солхат* [4–7].

В *период Позднего Средневековья* (XV–XVIII вв.) в 1475 г. Османская империя захватила южную часть Крыма, и прекратилось функционирование традиционных торговых путей, восстановить которые она пыталась в течении XVI–XVII веков. Завершилась полная колонизация Крыма, одни старые города – центры ВЭС исчезли, другие возобновили свою деятельность, а также возникли новые центры: *Кефе, Гезлев, Карасубазар, Бахчисарай* [4, 7].

В *период Новой Истории* (XVIII – XX вв.) после присоединения Крыма к России (1783 г.) экспортные возможности Крыма были невелики. В этот период возникает еще два города: *Севастополь* и *Симферополь*. В это время важнейшим торговым портом была *Евпатория*, лидерство которой было обусловлено активной деятельностью караимских купцов, в руках которых находилась вся торговля Евпаторийского уезда. *Феодосия* как город и торговый центр находилась в глубоком упадке. Поэтому с целью усиления колонизации полуострова, возрождения Севастополя, вывода из застоя собственно крымского сельского хозяйства и внешней торговли необходимо было строительство Лозово-Севастопольской железной дороги, главной задачей которой стало перераспределение части грузового потока экспорта зерна из континентальной части России в Крым. А позднее была проведена железнодорожная линия Джанкой–Феодосия и феодосийский порт специально

переоборудован для приема и отправки хлеба за границу, повысив тем самым его торгово-транзитное и финансовое значение. После передачи Севастополем Феодосии функций основной экспортной базы полуострова еще более активизировались процессы хозяйственного развития территории, прилегающей к железнодорожной линии Джанкой–Феодосия, от чего, безусловно, выиграл весь Крым. Были построены также и несколько пристаней на Крымском побережье, однако их деятельность так и не смогла развиваться вследствие проявления тенденции стягивания грузов из мелких пунктов в крупные центры: для Феодосийского порта районами тяготения было южное и юго-восточное побережье Крыма с портами *Ялта* и *Судак*, а также Симферопольский и Феодосийский уезды. Ялта стала развиваться больше как туристический и культурный центр, чем торговый. Продолжала развиваться инфраструктура внешнеэкономических связей [2–4].

В период *Новейшей истории* (XX в.) развитие городов-центров ВЭС происходило в два этапа – советский период (1917–1991 гг.: постиндустриальный этап развития мирового хозяйства) и современный период (1991–2001 гг.). В 60–70 гг. возникают новые города *Красноперекопск* и *Армянск*, экономика которых держалась на экспортноориентированных химических предприятиях, работающих на привозном сырье. А также возникает город *Джанкой*, который развивался как транзитный центр. А такие города-центры ВЭС как *Симферополь*, *Севастополь*, *Керчь*, *Феодосия* и *Ялта* сохранили за собой прежние функции, только *Евпатория* и *Судак* преобразовались из торговых в туристские центры. Современный период отличается всплеском внешнеэкономической активности городов Крыма, которая обусловлена новой внутренней и главной внешней политикой, переменами в политическом устройстве государства: регион получил новый статус – Автономная Республика Крым и город государственного (централизованного) подчинения – Севастополь, который и позволяет осуществлять внешнеэкономические связи на мезорегиональном уровне [1, 4].

Рассмотрев города – центры ВЭС по времени возникновения и (или) их наибольшей активности функционирования, и обобщив выше изложенный материал, было бы последовательным разделить эти города *по территориальному положению* на приморские, столичные и города – центры ВЭС, возникшие вдоль транспортной сети:

- *приморские*, возникшие благодаря своему выгодному географическому положению, обладавшие удобными бухтами для развития торговли или туристской деятельности. К таким городам – центрам ВЭС можно отнести: Севастополь (Херсонес, Чембало, Каламита), Феодосия, Керчь, Евпатория, Судак, Ялта;

- *столичные*, возникшие, в первую очередь, как административные центры на пересечении важных транспортных торговых путей – Старый Крым, Бахчисарай, Симферополь;

- *вдоль транспортной сети*, возникшие благодаря транзитному положению, выгодному для развития торговли – Белогорск, Старый Крым, Бахчисарай,

Симферополь, Джанкой, Красноперекоск, Армянск.

Соответственно, обобщив причины возникновения и историю развития городов-центров ВЭС, подразделив их по признаку территориального положения, можно определить общий характер деятельности городов-центров ВЭС и выделить их основные внешнеэкономические функции:

- *торговые* центры, основная внешнеэкономическая функция которых направлена на посредническую торговлю (купля – продажа товаров без производства). Такая функция наблюдалась во всех городах и во все времена как самая основная и наиболее распространенная;

- *транзитные* центры, основная внешнеэкономическая функция направлена на оказание транспортных услуг по перевозке грузов через территории таких городов как Севастополь, Симферополь, Керчь, Феодосия, Евпатория, Джанкой, Красноперекоск, Армянск;

- *торгово-ремесленно-промышленные* центры, основная внешнеэкономическая функция направлена на экспортное производство ремесленных/промышленных товаров в таких городах как Севастополь, Симферополь, Керчь, Феодосия, Джанкой, Красноперекоск, Армянск;

- *транзитно-промышленные* центры, основная внешнеэкономическая функция которых направлена на частичную или полную переработку товаров, проходящих транзитом через такие города как Феодосия, Керчь, Севастополь, Симферополь, Джанкой, Красноперекоск, Армянск;

- *торгово-агропромышленные* центры – на экспортное производство агропромышленной продукции в городах Ялта, Евпатория, Судак, Севастополь, Симферополь, Феодосия, Керчь;

- *административные* – центры, в которых сосредоточены функции управления внешнеэкономическими связями, это в основном бывшие столичные города, а на современном этапе – это Симферополь и Севастополь;

- *туристские* центры, в которых внешнеэкономическая функция направлена на обслуживание иностранных туристов, особенно ярко выражена в таких городах как Ялта, Евпатория, Судак, Севастополь;

- *финансовые* центры – на привлечение иностранных капиталов, которые сосредоточены в городах Ялта, Севастополь, Симферополь, Евпатория;

- *научно-культурные* центры, в которых внешнеэкономическая функция направлена на осуществление международных культурных и научных мероприятий.

Исходя из предложенной типологии центров и районов внешнеэкономических связей Крыма, были выделены *семь типов городов-центров ВЭС* (рис. 1):

1. Относительно новые (образовавшиеся на месте старых) приморские города – центры ВЭС, возникшие на пересечении торговых путей как торговые и транзитные города, утратившие свои основные функции в период реконструкции хозяйства в новое время и возобновившие их в современный период, приобретшие дополнительно

функции торгово-промышленных, транзитно-промышленных, торгово-агропромышленных центров, а в последнее время и административных, финансовых, туристских и научно-культурных (*Севастополь*).

2. Старые приморские города – центры ВЭС, возникшие на пересечении торговых путей как торговые и транзитные города, сохранившие свои основные функции в период реконструкции хозяйства в новое время, приобретшие при этом дополнительно функции торгово-промышленных, транзитно-промышленных, торгово-агропромышленных центров (*Керчь, Феодосия*).

3. Старые приморские города – центры ВЭС, возникшие на пересечении торговых путей как торговые, транзитные города, изменившие свои основные функции в период реконструкции хозяйства в новое время на торгово-агропромышленные и туристские центры (*Евпатория, Судак*).

4. Старые столичные города – центры ВЭС, возникшие вдоль транспортной сети на пересечении торговых путей, как административные, торговые и транзитные центры, утратившие в период реконструкции хозяйства в новое время свои основные функции (*Бахчисарай, Старый Крым, Белогорск*).

5. Относительно новые столичные города – центры ВЭС, возникшие вдоль транспортной сети на пересечении торговых путей, как торговые и транзитные центры, сохранившие свои основные функции в период реконструкции хозяйства в новое время, приобретшие при этом дополнительно функции торгово-промышленных, транзитно-промышленных, торгово-агропромышленных, административных, финансовых и научно-культурных центров (*Симферополь*).

6. Относительно новые города – центры ВЭС, возникшие как приморские туристские, торговые, торгово-агропромышленные и научно-культурные центры, сохранившие и активизировавшие свои основные функции в период реконструкции хозяйства в новое время, приобретшие при этом дополнительно функции финансового центра (*Ялта*).

7. Новые города – центры ВЭС, возникшие вдоль транспортной сети на пересечении торговых путей как транзитные, торговые, торгово-промышленные и транзитно-промышленные центры (*Краснопереконск, Армянск, Джанкой*).

Прогнозирование изменений, происходящих в хозяйственной структуре мезорегиона под воздействием внешнеэкономических связей, на основе метода типологии, подчеркивающего наиболее существенные качественные отличия на территориальном уровне, позволяет применять для развития отдельных субрегионов принципиально разные способы решения проблем. Соответственно, нахождению этих способов и способствует проведенная типология территориальных единиц (районов).

Типология центров и районов локализации внешнеэкономических связей

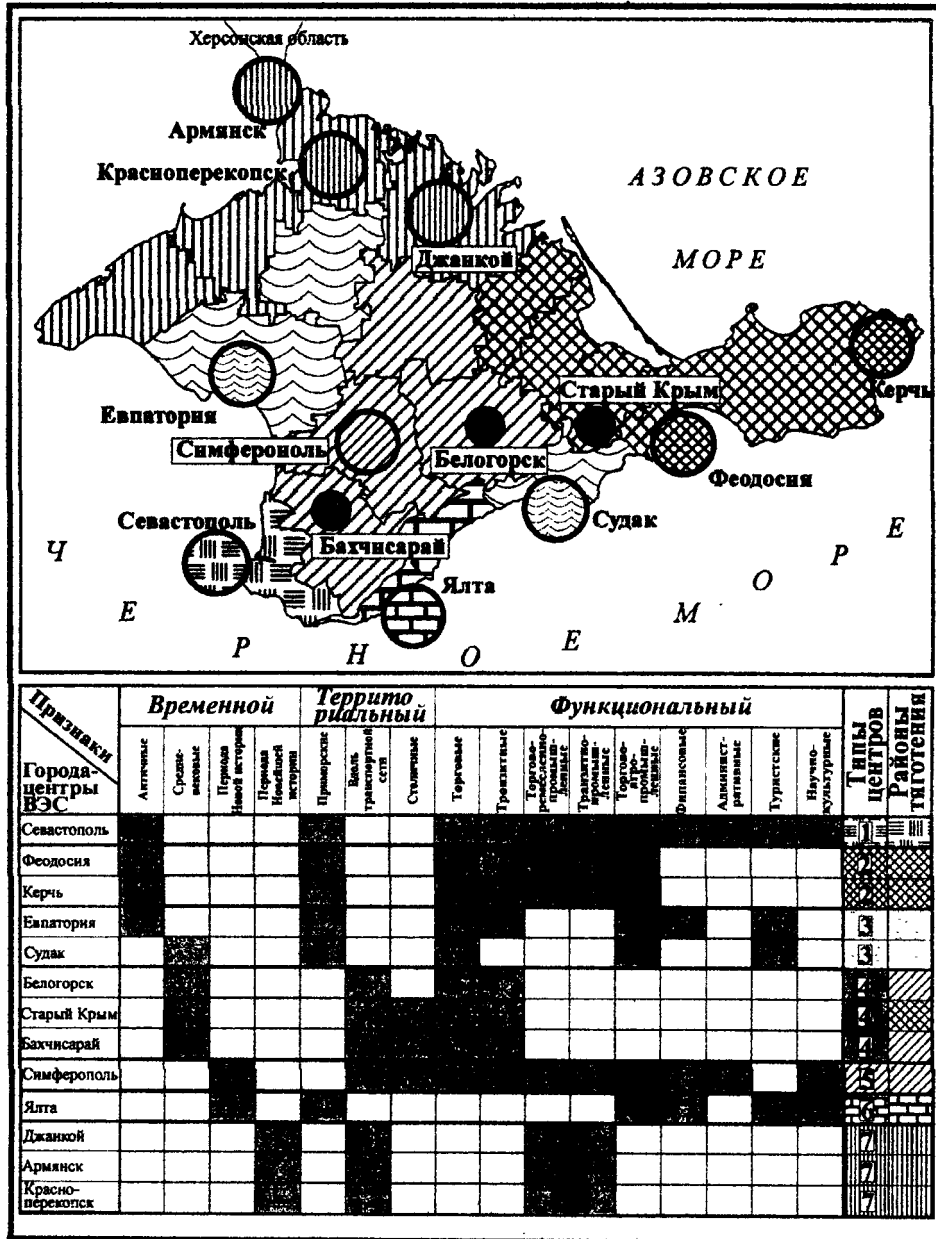


Рис. 1. Типология центров и районов внешнеэкономических связей (ВЭС) Крымского мезорегиона (см. в тексте типы центров 1-7)

Список литературы

1. Багров Н.В. Крым: время надежд и тревог. – Симферополь, 1995. – 379 с.
2. Кисловский Ю.Г. История таможи государства Российского. -- М.: Автор, 1995. – 288 с.
3. Марциновский П.Н. Проблемы внешней торговли Крыма после Восточной войны (1853–1856 гг.) // Новый град. – 1996. – № 2. – С. 94–106.
4. История Украинской ССР: В 10-ти т. / Гл. редкол. Ю.Ю. Кондуфор (гл. ред.) и др. – К.: Наукова думка, 1981. – Т.: 1, 2, 3, 4, 10.
5. Секиринский С.А. Очерки истории Сурожа IX–XV вв. – Симферополь: Крымиздат, 1955. – 104 с.
6. Секиринский С.А., Волобуев О.В., Коганашвили К.К. Крепость в Судаче. – Симферополь: Таврия, 1983. – 112 с.
7. Соколенко С.И. Глобальные рынки XXI столетия: Перспективы Украины. – К.: Логос, 1998. – 586 с.

Статья поступила в редакцию 11.02.2003 г.