

УДК: 911.3:301

ПРИМОРСКИЙ ИНТЕГРАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РЕГИОН КАК ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ

Торон Н. Н.

Начиная с середины XX века, в отечественной социальной и экономической географии пристальное внимание уделяется изучению образования и функционирования социально-экономических образований, расположенных в зоне контакта суши и моря. Среди большого количества исследователей особо следует выделить Н.Н. Саушкина, С.В. Михайлова, В.А. Дергачёва, С.Б. Лаврова, Л.Б. Вардомского, Н.Л. Тараканова, А.И. Полосы, А.Г. Топчиева, которые внесли существенный вклад в освещение вопросов теории и методологии функционирования социально-экономических приморских образований. Однако следует отметить, что несмотря на всю глубину изучения данной тематики, в отечественной науке ещё не установлен единый подход не только к определению отдельных экономических образований, расположенных в контактной зоне «суша-море», но и к их названиям. Встречаются: портово-пограничные комплексы, приморские экономические зоны, прибрежно-морские системы и другие варианты.

В шестидесятые годы прошлого века Ю.Г. Саушкиным и С.В. Михайловым был предложен термин «приморский комплекс производительных сил». 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 [5].

Следует отметить, что наиболее широкий подход в содержательном плане был предложен В.А. Дергачёвым, который ввёл понятие «природно-хозяйственная контактная зона «суша-море» [3]. Позднее он конкретизировал 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, размещение которых в береговой зоне морей вызвано эксплуатацией природных ресурсов морей и океанов, обеспечением внешнеэкономических и других связей [2].

Несколько иной подход был предложен А.Г. Топчиевым, который использовал термин «приморский хозяйственный комплекс» как особый тип межотраслевых комплексов, в котором переплетаются и взаимодействуют различные отрасли производственной и непроизводственной сфер при заметном преобладании портово-океанической деятельности [7].

Для изучения экономико-географических особенностей приморского социально-экономического образования высокого таксономического ранга, выявления комплексного взаимообусловленного влияния акватории на развитие территории целесообразно использовать понятие «приморский интегральный экономический регион». Приморский интегральный экономический регион – это территориально-производственный комплекс, включающий всю гамму отношений и всю совокупность связей акватории и прилегающей территории. Это понятие территориально-таксономическое, выражающее в большей степени взаимосвязь целого (экономики государства) с частным в существующей системе территориального разделения труда. По своему территориальному объёму приморский интегральный экономический регион тождественен экономическому району, но с большим акцентом на внутреннюю структуру. Необходимо отметить, что приморский интегральный экономический регион имеет только ему присущий фактор регионального развития. Под фактором развития мы понимаем ресурс (явление), который по отношению к объекту выступает как фактор размещения последнего, соотнесённый с соответствующей территорией, или иначе, это такой внутренний ресурс таксона, который влияет на развитие (или требует изменения) компонентной структуры конкретной территории [1]. В данном случае в роли фактора регионального развития выступает акватория, взаимосвязь с которой является необходимым условием для образования и дальнейшего функционирования приморского интегрального экономического региона. Акватория, прилегающая территория, в сочтании с другими природными ресурсами, образуют потенциал регионального развития, значение которого определяется не весомостью одного компонента, а взаимообусловленным сочетанием всей компонентной структуры приморского интегрального экономического региона. Приморский интегральный экономический регион объединяет природно-территориальные комплексы и «автономные предприятия» на основе производственных связей всех видов и общности использования территории и акватории, а также других ресурсов. Кроме того, приморский интегральный экономический регион выделяется главным методом управления, суть которого заключена в использовании регионального подхода.

Следует отметить, что существует ряд общих черт всех упомянутых выше подходов:

- многоотраслевой состав всех образований, при этом подразумеваются как отрасли (подотрасли или отдельные производства) производственной, так и непроизводственной сфер;
- функционально все отрасли нацелены на эффективное удовлетворение определённых потребностей общества;
- все отрасли находятся в тесной взаимосвязи друг с другом;
- указанные выше образования являются открытыми системами, их генезис и функционирование объективно зависит от влияния внешних факторов.

Значительным положительным моментом всех предложенных подходов есть полное исключение одностороннего узкоотраслевого подхода, связанного с существованием таких централизованных структур, как министерства, функционирование которых способно порождать межотраслевые диспропорции,

увеличение производительных затрат на конечную продукцию и снижение производительности труда.

Для формирования приморского интегрального экономического региона необходим ряд факторов, оказывающих объективное влияние на этот процесс и играющих роль предпосылок. Среди них особенно важны следующие:

- общность экономико-географического положения (выход к морю, приграничное положение, близость к центрам развития промышленности, месторождениям полезных ископаемых), играющего стимулирующую роль в организации внешнеэкономической деятельности;
- единство природных условий и ресурсов;
- сложившаяся внутрисударственная специализация по производству 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 приморского интегрального экономического региона отмечается необходимость выделения трёх основных блоков: аквального, рубежного аквально-территориального и территориального. Распределение производств по этим блокам подчиняется ряду закономерностей. К отраслям аквального блока в первую очередь, относятся морской промысел, марикультура, добыча полезных ископаемых на шельфе моря. В состав аквально-территориального блока входят портовое хозяйство (причалы, погрузочно-разгрузочные устройства, складское хозяйство), обслуживающее машиностроение (судоремонт, судостроение, энергосиловое оборудование и др.), промышленная переработка морских продуктов. В территориальный блок входят переработка экспортного и импортного сырья, водное хозяйство, энергетика, строительная индустрия [7]. К предложенному перечню отраслей необходимо добавить некоторые отрасли агропромышленного комплекса, функционирование которых тесно связано с хозяйственной деятельностью всех трёх блоков приморского интегрального экономического региона. Примерами являются производство комбинированных кормов для животноводства и органических удобрений для растениеводства с использованием отходов рыбпереработки, а также производство кормов для рыбководческих ферм.

Среди отраслей непродуцственной сферы отдельно выделяют отрасли приморской рекреации, управление, подготовку кадров и т.д.

Отличительной чертой функционирования приморского интегрального экономического региона является сочетание всех видов транспорта. Но следует отметить, что не совсем корректно сводить функциональное значение приморского интегрального экономического региона только к оптимизации связей между морским транспортом и промышленностью данного региона. Вместе с тем, транспортная составляющая в целом играет исключительно важную роль в генезисе приморского интегрального региона.

Особенностью приморского интегрального экономического региона выказывается выделение в отдельный блок приморской системы расселения. Приморская система

расселения – это совокупность приморских поселений, чьё возникновение, развитие и функционирование неразрывно связаны с использованием природных ресурсов моря, с процессами общественного воспроизводства в пределах океаносферы [4]. На территории приморского интегрального экономического региона можно выделить два основных типа расселения: ленточный и концентрический. Оба эти типа не исключают, а наоборот, дополняют друг друга и при определённых условиях переходят друг в друга. Ленточный тип расселения возникает при использовании биологических ресурсов шельфовой части моря (цепочки рыбацких поселений вдоль побережья), рекреационных ресурсов. Концентрический тип расселения характерен для портов, для населённых пунктов с развитыми отраслями промышленности, относящимися к аквально-территориальному функциональному блоку. Кроме того, типологию приморского расселения можно осуществлять по степени интенсивности освоения ресурсов моря, рассматривая при этом два основных типа – дисперсный и компактный. При дисперсном расселении взаимодействие между населёнными пунктами, как правило, небольшими и удалёнными друг от друга на значительные расстояния, несущественно. Дисперсный тип расселения в приморском интегральном экономическом регионе формируется при слабом использовании его ресурсов и свойств. Компактный тип расселения характеризуется плотной сетью поселений, которые взаимосвязаны между собой развитой транспортной системой и инфраструктурой. Основными формами расселения являются населённые пункты (поселения) и территориальные системы расселения. Относить поселение к числу приморских можно на основании данных о наличии определённой доли лиц, занятых в отраслях промышленности, агропромышленного комплекса и сферы обслуживания, относящихся к перечисленным выше функциональным блокам. Следует также учитывать, что определённая часть населения работает вне мест постоянного проживания. Поток маятниковых мигрантов, направленный из населённого пункта, функционально с морем не связанного, в поселение, имеющее морские функции, придаёт первому функции воспроизводства трудовых ресурсов для приморских отраслей [4]. Таким образом, данный населённый пункт можно отнести к категории приморских.

Территориальная структура приморского интегрального экономического региона отличается оригинальной слоистостью и находится в определённой зависимости от функциональной структуры. Стержнем территориальной структуры служит береговая линия, на которую «наслаиваются» зоны экономического влияния как аквальные, так и территориальные. Среди аквальных зон выделяют: прибрежную аквальную, морскую промысловую, океаническую промысловую. Территориальные зоны подразделяются на периферийно-приморскую и континентальную. Также А.Г. Топчиев рекомендует выделять две разновидности экономических центров: портово-промышленные центры и центры, развивающиеся по континентальному типу [8].

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 в 60 километров от прилегающих прибрежных вод [6]. Существует также мнение

ограничивать регион по площади водосбора моря или по линии транспортного тяготения суши к морю (материальным приложением служат, к примеру, транспортные перевозки) [5]. 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, выделяя при этом порядка 120-150 признаков, объединённых в основные группы:

- по степени развития транспортной сети, учитывая показатели функционирования всех видов транспорта;
- по специфике промышленного производства;
- по специализации агропромышленного комплекса;
- по особенностям функционирования отраслей сферы услуг;
- по уровню развития и размещению приморской системы расселения;
- по видам занятости населения (с выделением отдельных видов занятости);
- по участию хозяйства региона во внешнеэкономической деятельности.

Предложенный метод позволяет классифицировать региональные центры, что в свою очередь разрешит вести речь о моно- или полицентрической структуре. В итоге мы получим представление о видах и протяжённости границ, их динамике.

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.

Список литературы

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. – 128с.
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. Михайлов С.В. Экономика Мирового океана. – М.: Экономика, 1966. – 272с.
6. Океаны и моря: Доклад Генерального секретаря ООН / Комиссия по устойчивому развитию. Сессия (07.1999). – Нью-Йорк: ООН, 1999. – 25с.
7. 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.
8. Топчиев О.Г., Малік М.В., Миропшніченко О.А. Транзитний потенціал і транспортно-розподільчі функції приморських регіонів України // Український географічний журнал. – 1997. – №1. – С. 11-16.