

СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ В ПРИМОРСКОЙ И ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНАХ УКРАИНЫ: В ПОИСКАХ ПУТЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Е.В. Подбельцева

Морской гидрофизический институт
НАН Украины
г.Севастополь, ул. Капитанская,2
E-mail: oaoi@alpha.mhi.iuf.net

Показана роль картографического метода исследования в формировании информационной базы. Исследуются особенности сложившейся системы размещения населенных пунктов территории Украины, прилегающей к морю. Анализируется степень готовности территориального размещения населения и производства для перехода к устойчивому развитию.

При рассмотрении фактической картины размещения населения на Земле становится ясным сосредоточение более половины мирового населения в приморской зоне полосой 200 км. Средняя для этой полосы плотность населения составляет около 70 чел./ кв.км, что примерно в 2.5 раза выше, чем плотность заселения всей суши [1].

Осознавая ценность береговой зоны как существенного компонента и основы устойчивого развития общества, участники Международной конференции ООН по окружающей среде и развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро (1992г.), акцентировали внимание на необходимости осуществления стратегии достижения разумного баланса между социально-экономическими, культурными потребностями и экологическими ограничениями на основе лучшего планирования и управления прибрежными областями и их ресурсами. На всемирной береговой конференции 1993 г. (The World Coastal Conference 93) интегрированное управление береговой зоной было определено как управление, основанное на оценке состояния прибрежных ресурсов, планировании и регулировании пространственного развития прибрежных отраслей с учетом природных, культурных и исторических особенностей, сглаживания конфликтных интересов природопользователей, снижения количества угроз для природных систем.

Выгодное приморское положение Украины и, в первую очередь, близость к международным транспортным коридорам Бал-

тия-Черное море, Евроазиатский нефтетранспортный коридор, Черноморское транспортное кольцо, другим маршрутам грузопотоков, обеспечивает возможность использовать его в интересах развития экономики (предоставление транспортных услуг, т.е развитие морских портов - один из наиболее эффективных видов экономической деятельности). В настоящее время Черноморско-Азовский бассейн приобретает новое значение как звено, соединяющее не только административно-территориальные границы одного государства, но и континенты.

Помимо этого, природно-климатические условия и географическое положение Причерноморья и Приазовья, охватывающих полностью Одесскую, Николаевскую, Херсонскую, юг Запорожской и Донецкой областей и Автономную республику Крым, открывают широкие возможности для развития здесь курортно-рекреационного хозяйства различных направлений - лечебного, оздоровительного, познавательного, спортивного, научного, делового и проч. Украинская морская береговая зона протяженностью 2800 км, с прогнозной емкостью для развития туризма в 600 тыс. мест при потенциальной емкости - 5.5 млн. мест, может рассматриваться как один из регионов для устойчивого развития прибрежного туризма [2].

При изучении антропогенной нагрузки на любую территорию следует начать с изучения пространственных аспектов уже сложившейся схемы хозяйства и соответственно, системы расселения - количества населенных пунктов, их ранга, функциональных особенностей, сети дорог и т.д. Прежде чем приступить к реконструкции всей схемы территориального управления хозяйства Украины в поисках стратегии устойчивого развития, по нашему мнению, целесообразно систематизировать собственно очаги сильного антропогенного давления на природу, которые можно приурочить к понятию «населенный пункт».

Автор данной работы преследовал двоякую цель: показать возможности картографического метода исследований для обеспечения информационной базы и поделиться некоторыми результатами своих исследований в определении степени готовности приморских и прибрежных территорий Украины к переходу на устойчивое развитие.

В работе использованы следующие картографические источники [3, 4, 5].

По ним были выбраны все населенные пункты с разграничением по следующим группам: города-миллионеры; города и поселки городского типа с количеством жителей: 500-1000 тыс. чел. (очень большие города), 100-500 тыс. чел. (большие города), 50-100 тыс. чел. (средние города), до 50 тыс. чел. (малые города) и населенные пункты сельского типа.

Исследовались полностью Николаевская, Херсонская, Запорожская области и Автономная республика Крым (АРК), частично – Одесская и Донецкая области. При этом за критерий 200-километровой отметки (приморская зона) и 50-километровой отметки удаленности от берега (прибрежная зона) принято понятие «доступность по сети автодорог», или «рамки транспортной доступности», т.е. размещение территорий на расстоянии не более 5 км от участков сети автодорог с твердым покрытием. Для этого вся получаемая по картам [3, 4] информация корректировалась по атласу [5].

Согласно указанным источникам данных в прибрежной зоне Украины расположено 873 населенных пункта (132 (или 15% от общего количества населенных пунктов) городских и 741 (85%) сельского типа), в приморской – 1738 (335 (19%) и 1403 (81%) соответственно), причем, малые и средние города на рассматриваемых территориях, как впрочем, и во всей Украине составляют большинство городских поселений.

Если сопоставить полученные результаты со статистическими сведениями по всей территории страны [6], получим данные, представленные в таблице 1.

Складывается впечатление о слабой степени приближенности городских населенных пунктов Украины к морским берегам, – лишь 9.8% их находятся в прибрежной и 25.2% - в приморской зонах. А ведь именно города повсюду в мире являются центрами притяжения вдоль морских побережий, поскольку обладают сочетанием особо благоприятных факторов для концентрации населения (наличие крупных промышленных производств, осуществление разделов труда, политико-административное и культурное тяготение, социальная обеспеченность, инфраструктура и т.п.). Сила притяжения к тем или иным точкам побережья определяется характером прилегающих территорий

суши и морских акваторий. Характер этот складывается из весьма разнообразных и многочисленных факторов и условий – как физико-, так и экономико-географических. Прибрежное положение хозяйственного центра делает выгодным обеспечение его сырьем, топливом и другими необходимыми грузами за счет весьма удаленных источников, так как при этом используются морские пути. К сожалению, согласно плану расселения юга Украины, задуманному и осуществляемому в СССР, на рассматриваемой территории планировалась такая схема формирования групповых систем населенных мест [7], которая предполагала развитие функциональных особенностей малых городов и сельских поселений соответственно опорному каркасу территории. Это означает, что на уже существующих линейных элементах опорного каркаса Киев-Винница-Одесса, Киев-Днепропетровск-Запорожье-Херсон республиканского значения и линейных элементах типа Киев-Запорожье-Симферополь-Севастополь регионального значения вдоль главных осей урбанизации развитие южной территории планировалось за счет реконструкции сельского расселения, при этом роль сельских поселений в хозяйстве юга страны увеличивалась, а рост крупных городов, наоборот, ограничивался. В качестве инвариантных выделялись также две оси урбанизации, формирующиеся вдоль крымских приморских курортов общесоюзного значения: Севастопольско-Евпаторийская и Ялтинско-Феодосийская.

Сегодня подобный подход в формировании системы расселения юга Украины следует в корне пересмотреть в свете реализации идеи устойчивого развития, получающей все более широкое применение. Именно под этим углом зрения необходимо рассматривать процесс хозяйственного освоения, переуплотнения и развития приморских регионов на новой его фазе. Эта фаза выражается в возрастании интенсивности процесса освоения, в усложнении функций береговых зон, в создании большого многообразия аква-территориальных производственных портово-промышленных и туристско-рекреационных комплексов и, в конечном итоге, в формировании городской системы хозяйства.

К чему же готова сегодня Украина, исходя из сложившейся картины расселения

южных территорий? Обратимся к рисунку 1. На нем приведено рассчитанное автором распределение населенных пунктов Украины по рангам (ранги определяются количеством проживающих в населенном пункте человек) для прибрежной зоны. Заметно преобладание малых населенных пунктов городского типа и сельских поселений в прибрежной зоне в целом (90%). Такая же картина наблюдается при рассмотрении отдельных областей – Одесской (94%), Николаевской (87%) Херсонской (92%), Запорожской (78%), Донецкой (92%), АРК (80%). Это еще раз наглядно иллюстрирует слабую урбанизированность прибрежной территории. Рассчитанное соотношение городских населенных пунктов разных рангов для прибрежной зоны материковой Украины и Крыма свидетельствует о том, количество городов в Крыму больше (71%), чем в материковой Украине (62%).

Примерно такая же картина вырисовывается для приморской зоны. Аналогичный вывод можно сделать, исследуя понятие доступности по сети автодорог. Как видно из рисунка 2, сеть городских поселений Крыма в прибрежной зоне более обширна, чем в материковой Украине, где на указанной территории преобладают села. Кстати говоря, в Крыму нет городских населенных пунктов, находящихся в удалении более 90 км от береговой линии, тогда как для областей материковой Украины их количество, наоборот, возрастает по мере продвижения вглубь. Таким образом, на первый взгляд, система расселения по территории Крыма на сегодняшний момент более подготовлена для внедрения стратегии устойчивого развития, если иметь в виду сбалансированное городское хозяйство.

Из мировой практики известно, что хозяйственным фокусом прибрежных регионов, основой формирования промышленных комплексов в большинстве случаев является морской порт, что позволяет осуществить рациональное для каждой конкретной территории инфраструктурное обустройство, оптимальное соотношение пространственного сочетания функций города, определяющих проблемы развития и их экологическую составляющую. К сожалению, на сегодняшний день порты Украины, находящиеся в сложных экономических условиях, пока не готовы полностью выполнять свои задачи [8].

Разумеется, в рамках одной работы невозможно охватить все особенности расселения Украины в прибрежной и приморской зонах, поскольку при классификации типов расселения необходимо будет еще учесть следующие факторы (см. рисунок 3):

- Природно-географические, в частности, соотнося расселение с (а) морем и (б) сушей и их физико-географическими особенностями (имеет значение тип берега, его высота и крутизна, сыпучесть грунта, тектоническая устойчивость, климатические характеристики – роза ветров, наличие дней с туманами, штормами и т.п.).

- Социально-экономические, - так, развитие в центре Донецкой области сети городов связано, в первую очередь, с местонахождением южной металлургической базы, «оттянувшей» все население области и тем самым оставившей неосвоенной территории, прилегающие к морю. Немаловажным является и характер самого населения, в том числе непосредственно побережья, с его показателями плотности, урбанизированности (имеют также значение функциональные особенности городов), степени связанности его занятий с морем. Большинство сельского населения Одесской, Николаевской, Херсонской областей и Крыма предпочитают заниматься виноградарством, выращиванием овощей, нежели морским промыслом. Или, скажем, этнические особенности населения: молдаване и украинцы традиционно склонны более к занятию сельскохозяйственным трудом, тогда как русские тяготеют к работе в промышленных зонах.

- Военно-исторические – а именно, размещение военных баз и формирований в местах, потенциально выгодных для создания крупных промышленно-портовых комплексов с разветвленной системой портовых сооружений (примером может служить Донузлав или Севастополь).

Сложившаяся система расселения в приморской и прибрежной зонах Украины явно подлежит пересмотру. Что предпочесть: создание портово-промышленных комплексов или курортно-рекреационных хозяйств или развитие отраслей аграрного сектора? А может, стратегия устойчивого развития ограниченного пространства береговой зоны предполагает разумный баланс?

Таблица 1– Города и поселки городского типа; абсолютные и относительные показатели

Города и поселки городского типа	Всего в Украине	В прибрежной зоне	В приморской зоне
Количество, шт.	1344	132	339
Относительное количество, %	100	9.8	25.2

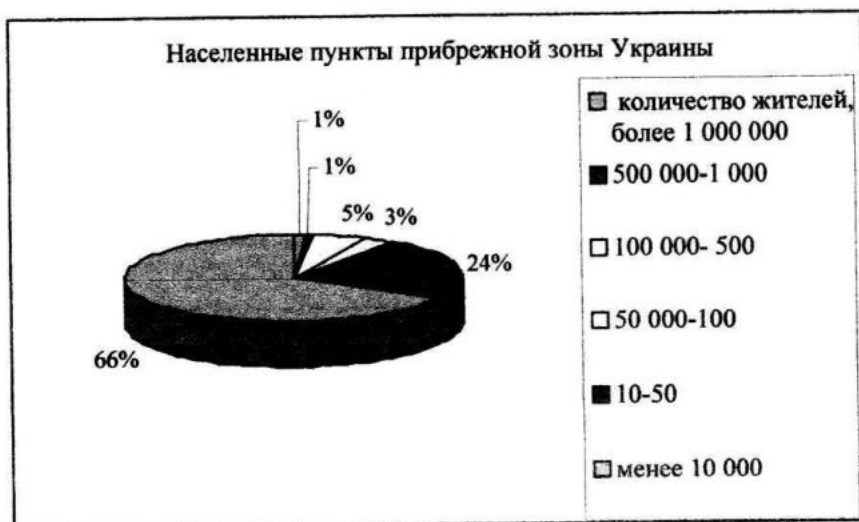


Рис.1 Населенные пункты прибрежной зоны Украины (0-50 км).

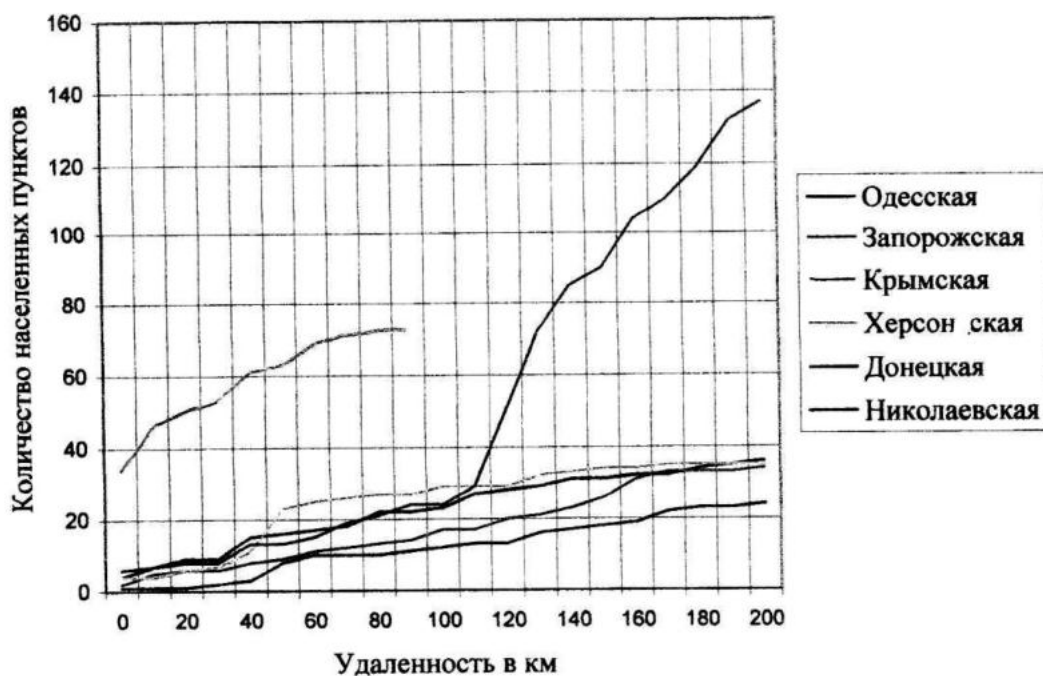


Рис. 2 – Удаленность городских поселений Украины от Черноморско-Азовского побережья, км (доступность по сети автодорог)

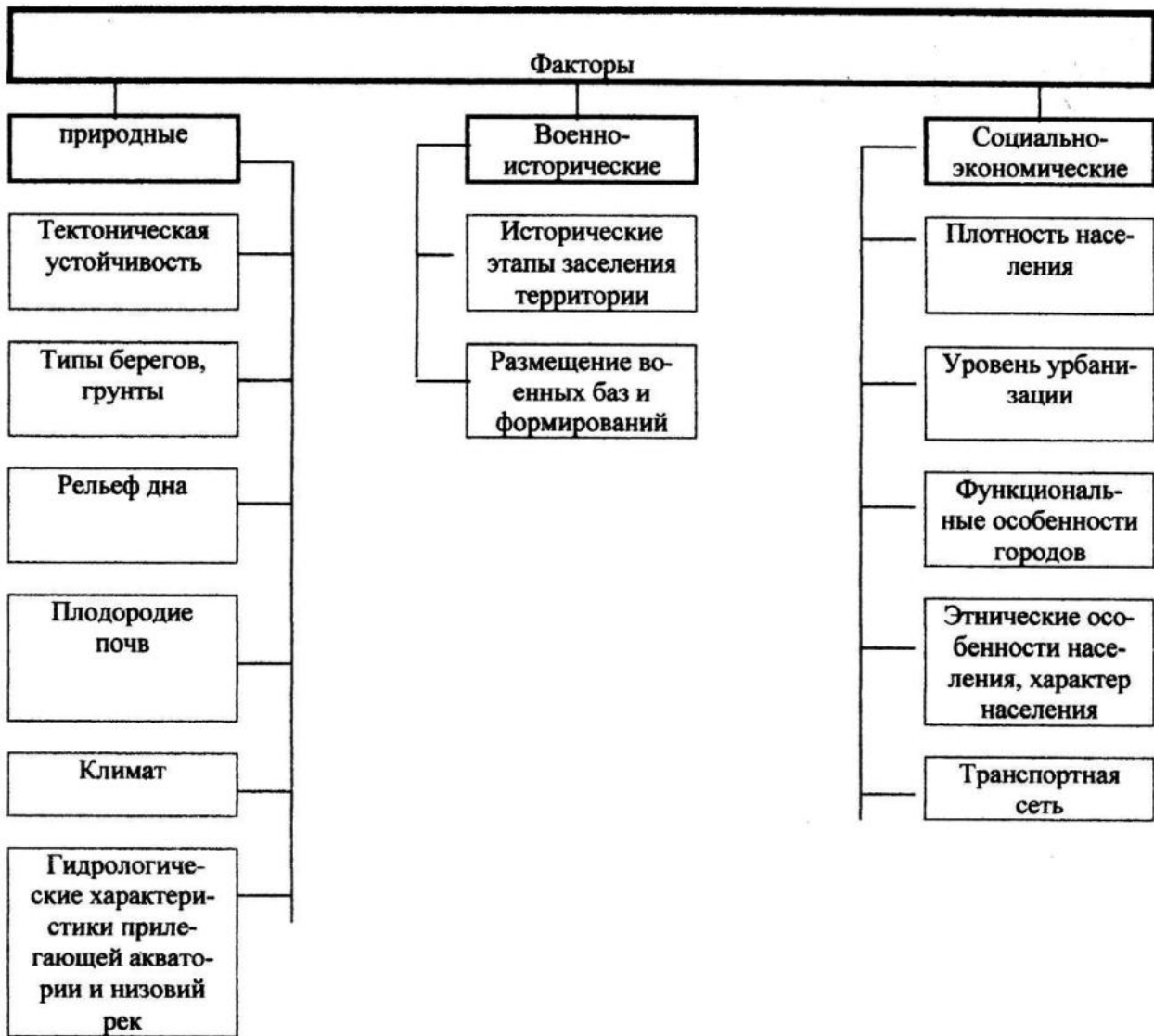


Рис.3 - Основные факторы, обеспечивающие повышенный экономический потенциал территорий, прилегающих к морю, и имеющих значение при формировании системы расселения

ЛИТЕРАТУРА

1. Покшишевский В.В. География расселения на берегах Мирового океана.- В кн.: Экономическая география Мирового океана.-Л.:Наука, 1979, с.48-83.
2. Коржунова Н. Курортно- рекреационное хозяйство Причерноморья.- Экономика Украины, 1999, С.72-76.
3. Справочно-географические карты Одесской, Николаевской, Херсонской Запорожской, Донецкой и Крымской областей масштаба 1:1 000 000 из «Атласа Украинской и Молдавской ССР».- М.:ГУГК, 1983, 69с.
4. Топографическая карта L-36. Масштаб 1:1000 000.- Киев.:ГУГК, 1991.
5. Атлас автомобильных дорог Украины.-Киев: Аэрогеодезия, 2001, 72с.
6. Дорогунцов С., Федорищева А. Техногенно-экологическая безопасность урбанизированных территорий. - Экономика Украины, 2001, №4, С.4-12.
7. Миргородский С.Н. и др. Варианты решения и пути реализации схемы расселения на территории Украинской ССР.- Известия АН СССР. Сер. Геогр., 1982, №1, С.77-85.
8. Маркетинг.- Порты Украины, 2002, №3, С.46-51.