

АКТУАЛЬНОСТЬ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА

Ексарева Н. М., к. арх., проф., зав. кафедрой основ архитектуры и ДАС
Одесская государственная академия строительства и архитектуры
тел. +38 048 732 18 01

Аннотация. Рассмотрены особенности, потенциал приморского интегрального региона; факторы его неустойчивого развития; тенденции развития адаптивно-адаптирующей среды жизнедеятельности приморского региона.

Ключевые слова: устойчивое развитие, адаптивная среда жизнедеятельности, территориальные промышленные системы, приморский регион.

Постановка проблемы. Возрастание антропогенного воздействия на контактную зону «суша–море» определяет актуальность рассмотрения проблем устойчивого развития материальных систем приморского региона, формирования адаптивной среды жизнедеятельности.

© Ексарева Н. М., 2012

Цель работы – выявить потенциал приморского региона, причины его неустойчивого развития. Рассмотреть тенденции социоприродного (эколого-социально-экономического) устойчивого развития среды жизнедеятельности приморского региона.

Задачи работы:

- Проанализировать особенности, признаки приморского региона
- Выявить проблемы развития прибрежных зон и регионов, причины их неустойчивого развития
- Рассмотреть тенденции формирования качественной среды жизнедеятельности приморского региона

Территориальная организация общества отображает территориальные формы существования его основных подсистем – социальной, экономической и политической – в их взаимодействии. Территория отождествляется, как правило, с определенной частью – регионом. При этом каждый регион имеет свое внутреннее пространство и связи с внешним пространством.

Приморский интегральный регион имеет только ему присущий фактор регионального развития – акваторию в сочетании с другими природными ресурсами. Мировая практика рассматривает побережье морей и океанов как уникальный и высокоценный ресурс, потенциал регионального развития, значение которого определяется взаимообусловленным сочетанием всех компонентов структуры.

Существует целый ряд определений социально-экономических и территориальных образований в зоне контакта суши и моря: *портово-пограничные комплексы, природно-хозяйственная контактная зона "суша–море", приморские экономические зоны, прибрежно-морские системы* и другие варианты (работы Н. Н. Саушкина, С. В. Михайлова, В. А. Дергачёва, С. Б. А. Г. Топчиева (2)). Так, под «приморским комплексом

производительных сил» – понимается сочетание ряда промышленных и транспортных предприятий, для которых характерны взаимные хозяйственные связи и связи с морем.

Перспективной формой территориальной организации морского хозяйства считался портово-промышленный комплекс – 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. А. Г. Топчиев предложил использовать 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 (2).

В современных теориях регион исследуется как многофункциональная и многоаспектная система. Комплексное взаимообусловленное влияние акватории на территориальное развитие достоверно определяет понятие "*приморский интегральный экономический регион*". Это территориально-производственный комплекс, включающий всю совокупность отношений и связей акватории с прилегающей территорией. Транспортная составляющая играет важную роль в развитии значительного территориального объема приморского интегрального региона, его внутренней структуры. Отличительная черта функционирования приморского интегрального экономического региона – оптимизация связей всех видов транспорта.

Как особые транспортные зоны, приморские регионы характеризуются следующими признаками:

- приморское положение (при этом не любой участок береговой зоны является приморским регионом);
- порт – основа формирования приморских хозяйственных комплексов;
- обеспечение участия страны в международном разделении труда;
- хозяйственное освоение ресурсов шельфа;
- определенный уровень развития инфраструктуры обслуживания;
- особые экологические подходы в условиях усиливающейся антропогенной нагрузки.

Оценка экономического развития региона только по уровню материального производства в настоящее время является односторонней и недостаточной. Нематериальное производство становится парадигмой экономического развития, что заставляет по-новому оценивать степень богатства стран и регионов. В качестве интегрального показателя развития региона целесообразно использовать *индекс развития человека*, разработанный и применяемый Программой развития ООН для оценки развития отдельных стран (от 0 до 1). Основу расчета составляют три показателя экономического развития: ожидаемая продолжительность жизни при рождении; интеллектуальный потенциал (грамотность взрослого населения и средняя продолжительность обучения); величина душевого дохода с учетом покупательной способности валюты и снижения предельной полезности дохода. Подход к региону как социуму (общности людей, живущих на определенной территории) выдвигает на первый план воспроизводство социальной жизни (населения и трудовых ресурсов, образования, здравоохранения, культуры, окружающей среды и т. д.) и развитие системы расселения (1).

Функциональную структуру приморского интегрального экономического региона образуют три основных блока: *аквальный, рубежный аквально-территориальный и территориальный*. При планировании развития приморского интегрального региона исходят из концепции приоритетности акваториальных видов деятельности – морской промысел, марикультура, добыча полезных ископаемых на шельфе моря. Структура аквально-территориального блока образована портовым хозяйством (причалы, погрузочно-разгрузочные устройства, складское хозяйство), обслуживающим машиностроением (судоремонт, судостроение, энергосиловое оборудование и др.), промышленной переработкой морских продуктов. В территориальный блок входят переработка экспортного и импортного сырья, водное хозяйство, энергетика, строительная индустрия (7). В результате тесного взаимодействия этих объектов в пространстве и во времени объективно формируются промышленные территориальные системы не только на районном, но и на межрайонном, национальном и транснациональном уровнях.

Территориальная организация промышленности, кроме территориальной структуры, – это еще и потоки сырья, энергии и информации не только между промышленными, но и функционально связанными с ними объектами. Следовательно, *территориальность* является фундаментальным свойством промышленных систем. Стержнем территориальной структуры приморского региона является береговая линия, на которую "наслаиваются" аквальные и территориальные зоны экономического влияния. При этом большая часть мировой береговой зоны (на границе суши и океана) общей протяженностью около 450 тыс. км освоена весьма слабо. Так, в России длина береговой зоны с учетом островов достигает почти 100 тыс. км. Однако здесь сосредоточено лишь 7–8% населения страны, причем на наиболее протяженное арктическое и тихоокеанское побережье приходится лишь 16% приморского населения. В Японии насчитывается более 4 тыс. портов и искусственных гаваней, происходит интенсивное преобразование прибрежной зоны.

Районы портовых комплексов являются местом функционального взаимопроникновения суши и акватории – создание внебереговых точечных причалов, буровых и эксплуатационных нефтепромысловых причалов, буровых и эксплуатационных нефтепромысловых платформ, искусственных островов, расширение территории портов путем намыва грунта, осушения и обеспечение бесперегрузочных транспортных связей. Функциональные изменения претерпевают сами порты. По мере концентрации транспортных потоков возрастает роль крупных портов, у которых усиливаются перевалочные и распределительно-экспедиторские функции, а также узкоспециализированных терминалов. В Одесском порту почти две трети грузооборота составляет перевалка нефти и нефтепродуктов. Один из основных грузов практически Одесского, Ильичевского, Измаильского и Южного портов – черные металлы. На территории Одесской области размещены 7 морских и речных портов с общим грузооборотом около 50 млн. тонн – 70% общеукраинского грузооборота.

Резко возросло значение портов как складских и распределительных центров, что повышает капиталоемкость функционирования портов и увеличивает потребности в свободных территориях – около 22–25 га на один причал длиной 300 м, тогда как до последнего времени эта норма не превышала 10–12 га. Масштабы нового портового строительства требуют больших площадей суши и акваторий (3).

При этом роль порта в занятости городского населения снижается. Значительные участки городской территории, в том числе и ее историческое ядро, исторически обслуживающие потребности порта, теперь оказались заброшенными. Территориальное размежевание усиливается главным образом в результате технологических изменений на морском транспорте. В Нидерландах лишь 20% территории портов используется в транспортно-экспедиционных целях. Это относится и к французским портам Атлантического побережья. Сложной планировочной проблемой является недостаток площадей, которая решается путем искусственного намывания грунта (Маасвлагт в порту Роттердама), осушением, сооружением искусственных островов.

Исторически соотношение и взаимодействие портовой и городской территории прошло пять этапов развития: 1) первоначальный — тесное сращивание города и порта; 2) развитие порта за пределы городской территории (XIX в.); 3) развитие промышленности в пределах портовой территории, сооружение контейнерных терминалов (середина XX в.); 4) развитие морехозяйства, коренное изменение «морской» технологии (60—80-е гг.); 5) поглощение прибрежной зоны портом, вынужденное функциональное перепрофилирование городской территории (70—90-е гг.).

Так, в Марселе, в Сан-Франциско депрессивная часть порта перестраивается и используется в рекреационных, селитебных и коммерческих целях; в Лондоне коренной перестройке подвергся район старых доков. Развитие рекреационных функций побережья обусловлено также усилением требований к охране окружающей среды: в Роттердаме отклонен проект строительства металлургического завода, свертывается выплавка алюминия в Гамбургском порту.

Портовой ландшафт находится в процессе постоянного изменения. Преобладает тенденция расширения портовой территории и создания аванпортов на открытом побережье. Динамика развития портов вызывает изменение хинтерландов (его транспортная доступность, производственный потенциал, емкость рынка). По мере специализации морского флота порты должны приспособливаться к обработке таких судов, как рефрижераторные, балкеры, танкеры и др. Даже лучшие естественные гавани требуют в настоящее время проведения гидротехнических работ, чтобы удовлетворить требования современного судоходства. Быстрое развитие промышленности в зоне портов ведет к преобразованию портового ландшафта. Прибрежная зона в районе портов превращается в сформировавшийся экономический район.

Процесс интенсивного освоения и развития приморских регионов вступил в новую фазу: резко возросла интенсивность освоения, усложняются функции береговой зоны, формируются различные территориально-производственные образования — территориальные производственные, акваторриальные производственные, портово-промышленные комплексы. Усиливается морская доминанта развития контактной зоны, формируются различные узлы сгущения в этих зонах — портово-промышленные комплексы, имеющие четкую транспортно-ресурсную или транспортно-производственную специализацию.

Проблемы развития прибрежных зон и регионов приобрели в последнее время особую актуальность. Возрастает антропогенное воздействие на контактную зону «суша–море», при этом она становится полигоном развертывания рекреационной деятельности.

Неустойчивое развитие приморских регионов обусловлено:

- **трансформацией индустриальной экономики в инновационную.** Изменяются базовые характеристики экономики: формы организации и характер производства; факторы производства; экономические блага; система ценностей, стимулов и мотивации экономического поведения; отраслевая структура экономики и структура занятости. Возникает необходимость переориентации регионального развития с энерго-сырьевой на инновационную модель;
- **глобализацией.** Стремительное увеличение потоков товаров и информации, финансовых, трудовых и др. ресурсов в международном и межрегиональном пространстве; возрастание взаимозависимости региональных и муниципальных экономик, превращение их в составные части национальной экономической системы;
- **мировым экономическим кризисом.** Обострение проблем городского развития: спад промышленного производства и снижение объема привлеченных инвестиций; снижение деловой активности субъектов региональной экономики; спад финансово-кредитной активности;
- **обострением экологических проблем.** Возрастающие темпы экономического развития городов, в том числе и малых, превышают ассимиляционные возможности локальной природной среды, что ведет к разрушению основы настоящей и будущей жизнедеятельности людей.

Задача заключается в построении не идеальной модели, которая практически всегда статична и, таким образом, закрыта для возможностей гибкой самоадаптации к постоянно меняющейся и чрезвычайно динамичной социальной действительности. Условием развития любой системы является смена состояний устойчивости и неустойчивости.

Под устойчивым развитием понимают такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности. В трактовке О. С. Пчелинцева устойчивое развитие – расширение понятия комплексного развития региона, основанного на воспроизводственном подходе (5). Устойчивость развития является фундаментальным свойством систем, отличающим их от случайного набора элементов. При этом устойчивость материальных систем зависит от трех характеристик – **экстенсивной** (вещественно-энергетический потенциал), **интенсивной** (процессы воспроизводства и обмена) и **информационной** (состав и структура).

Переходу к устойчивому инновационному развитию способствует **универсальный эволюционизм**, когда за счет введения нового происходит повышение сложности и, одновременно, степени устойчивости эволюционирующей системы по отношению к неблагоприятным факторам окружающей среды. Для таких систем эволюционный процесс представляется как непрерывный инновационный процесс. Будущее инновационного процесса заключается в его трансформации в соответствии с целями и

стратегией более гуманного будущего. Адаптация системы к будущему обеспечивает не только дальнейшее устойчивое бытие, но и перманентное прогрессивное развитие (8).

Достижение эффективности функционирования территориальных систем связано с развитием трех приоритетных направлений – создание инновационной экономики, развитие человеческого потенциала и создание комфортной среды проживания. Основу комплексного подхода устойчивого развития составляет рассмотрение всех сфер жизнедеятельности региона как системы взаимосвязанных компонентов.

Среда жизнедеятельности – совокупность природных условий, в которых протекает деятельность человеческого общества, организмов; окружающая обстановка, а также совокупность людей, связанных общностью трудовых и социально-бытовых условий. Выделяют три подсистемы – природные ресурсы, материально-технический комплекс и социум, отмечая, что устойчивость развития как свойство систем применимо к каждой из перечисленных подсистем. Новые представления о нематериальном производстве как о сфере, где создается большая часть стоимости, меняют критерии оценки богатства стран и регионов. На первое место выдвигаются такие факторы, как богатство кадрами, их квалификация, управленческими технологиями, рыночной инфраструктурой, сетью бизнеса, культурой организаций. Это позволяет по-новому посмотреть на образование, науку, медицину, телекоммуникации, навыки менеджмента как на сферы общественной жизни, оказывающие решающее влияние на темпы и направление экономического развития страны в целом.

С целью моделирования пространственной организации территорий необходимо проведение мероприятий системного характера, нацеленных на создание полноценной жизненной среды – для трудовой деятельности, быта и отдыха населения, обеспечения охраны окружающей среды, рационального природоиспользования и охраны культурного наследия. Концепция общества как адаптивно-адаптирующей системы, разработанная Э. С. Маркаряном, является исходной методологической посылкой для построения концепции формирования моделей адаптивной среды жизнедеятельности (4). Автор опирается на установленный наукой факт, что саморазвивающиеся системы обладают наибольшей гибкостью, адаптивностью, поэтому имеют наилучшие шансы на выживание в современном быстро меняющемся мире.

Моделирование перспективной территориальной организации основных блоков приморского региона целесообразно проводить в несколько этапов:

1. Выявление существующего состояния организации территории, ее потенциала, недостатков и проблем.

2. Ретроспективный анализ формирования планировочной организации территории с выявлением основных тенденций развития.

3. Накопление информации, необходимой для организации территории (демографический прогноз, тенденции хозяйственного развития, оценка социальных, экономических, экологических последствий, принципы локализации возможных объектов в том числе).

4. Оценка ограничений (природных и антропогенных).

5. Действующее и прогнозируемое состояние развития территории, его отдельных элементов.

7. Разработка общей концепции социоприродного развития территории (бизнес-план) – вариантов контролируемого развития в параметрах ограничений, выявленных на стадии предварительных исследований.

Приморскому интегральному региону нужна стратегия устойчивого развития, мастер-план, в котором необходимо вскрыть не только существующие проблемы, но и его потенциальные возможности. Решение перечисленных задач территориальной структуры региона позволит сконструировать *целевую модель* развития соответствующей пространственной системы, являющейся стабильной основой для принятия прогностических решений. С целью создания полноценной жизненной среды приморского региона необходимо обеспечить соответствие между характером использования пространства и его высокими потенциальными возможностями, прежде всего для культурно-рекреационных потребностей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гаврилов А. И. Региональная экономика и управление. Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 239 с.
 2. Концепция социально-экономического развития Украинского Причерноморья //А. Г. Топчиев, В. П. Коровкин, А. В. Кожемякина и др. – Одесса, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 1993. – 33 с.
 3. Липец Ю. Г., Пуляркин В. А., Шлихтер С. Б. География мирового хозяйства. – М.: Гуманит. изд. Центр ВЛАДОС, 1999. – 400 с.: ил.
 4. Маркарян Э. С. Теория культуры и современная наука. М.: Мысль, 1983.
 5. Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента. Guiding Principles for Sustainable Development of the European Continent. Strasbourg. 2000,2002 [Электронный ресурс] <http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/cemat/versionprincipes/Russe.pdf>
 6. Пчелинцев О. С. Региональная экономика в свете устойчивого развития. – М.: Наука, 2004. – С. 33–34.
 7. Тороп Н. Н. Приморский интегральный экономический регион как объект исследования социальной и экономической географии //Ученые записки Таврического Национального университета. Том 14 (53), № 1. – 2001.
 8. Урсул А. Д. Образование для устойчивого развития: инновационно-опережающие процессы [Электронныйресурс] <http://www.mgeu.ru/razvitie/index.php>
-