

III. СУБЪЕКТИВНАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 332.122:[911.3:316].001

Т. М. Позднякова¹

ВНУТРЕННЕЕ СТРУКТУРИРОВАНИЕ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ РАЙОНОВ ЗАУРАЛЬЯ

Статья посвящена территориально-структурному анализу историко-географических районов Зауралья как определяющему элементу выявления их внутренней специфики.

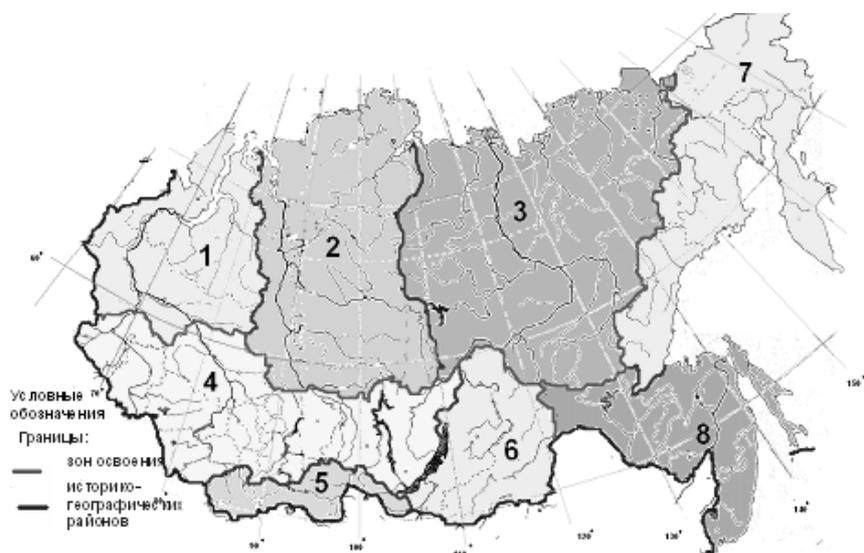
Ключевые слова: Зауралье, район, историко-географический район, территориально-структурный анализ, внутреннее структурирование, организующая ось.

В ходе освоения Зауралья на его территории сложились три освоенческие зоны и совокупность историко-географических районов – ИГР (рис.1).

Каждый из этих таксонов отличается внутренней спецификой, для характеристики которой могут быть применены основные положения территориально-структурного анализа [3].

Так, схема территориальной структуры историко-географического района может быть представлена в виде модели сочетания линейно-ядерной (-узловой) каркасной конструкции, функциональных элементов целевого назначения и дезэлементной периферии, потенциально служащей территориальным резервом развития каркаса.

¹ © Татьяна Михайловна Позднякова, ассистент кафедры географии Дальневосточной государственной социально-гуманитарной академии, ул. Широкая, 70а, г. Биробиджан, ЕАО, 679000, E-mail: russland-54@mail.ru.



Примечание: Цифрами обозначены историко-географические районы: 1 – Обский; 2 – Енисейский; 3 – Ленский; 4 – Южно-Сибирский.

Рис. 1. Историко-географические районы Зауралья

Ядра ИГР представлены компактными локально-ареальными образованиями с плотным внутренним наполнением, которые включают многие составляющие: населенческую, производственную, коммуникативную, организационную. Реальному облику ядра соответствует один или несколько относительно близкорасположенных крупных городов с их общим прилегающим пространством. Ядра всегда многофункциональны, поэтому в один и тот же ИГР может быть включено несколько ядер, которые отличаются друг от друга по своей значимости.

ИГР содержат также единицы низшего по отношению к ядру порядка – узлы и протоузлы [3]. Узел – это образование, иерархически равное ядру, но меньшее по размерам, поэтому радиус его территориального влияния ограничен. Наиболее распространённым реальным отображением узла является среднеразмерный город или важный укреплённый пункт, окружённый обширными слабозаселёнными и слабо освоенными землями, в пределах (или «на краю») которых требуется усилить чьё-либо территориально-политическое присутствие.

Протоузлы – точечные элементы, отмечающие места, где каркас района в перспективе может достраиваться новыми ядрами. Они возникают на «окраине» структурной конструкции и за её пределами – на окончании или вдоль векторов проникновения. В Зауралье протоузлы были представлены острогами землепроходцев. Те из них, которые соответствовали тенденциям регионального развития, получали дальнейшее развитие вплоть до ядерного состояния.

III. СУБЪЕКТИВНАЯ ГЕОГРАФИЯ

Важной составляющей каркасной структуры являются линейные элементы – структурные оси и векторы проникновения.

Структурные оси – исторически устойчивые линии межъядерного обмена, отображаемые в виде путей сообщения, традиционно выполняющих коммуникационные функции и служащие для укрепления господства над определённой территорией (Транссиб, КВЖД, БАМ).

Векторы проникновения одним своим окончанием связаны с каркасом, а другим – направлены вглубь периферии, где, как правило, возможно создание протоузлов. При правильном выборе вектор проникновения обращается в новую структурную ось, «пристегнувшую» к каркасу временно расположенный за его пределами протоузел, а при ошибке он обычно угасает.

Вспомогательным структурным элементом является внутрикаркасное пространство – образование ареального типа, заполняющее собой просветы внутри линейно-ядерного каркаса. Это хорошо освоенное пространство, необходимое для нормального осуществления любого вида территориальной деятельности. Им выполняется функция территориальной опоры для размещения и осуществления взаимодействия остальных элементов структурной конструкции [3].

Далее проведен территориально-структурный анализ ИГР Зауралья.

Для ИГР Северной зоны освоения, в связи с неблагоприятными природно-климатическими условиями, преобладающей формой территориальной организации хозяйства является очаговая с дисперсным размещением хозяйственных пунктов. Они были образованы преимущественно для выполнения ограниченного числа функций (в основном – добычи стратегически важных ресурсов и/или обслуживания Северного морского пути), к которым впоследствии добавились некоторые вспомогательные производства (обслуживающие главные отрасли или немногочисленное местное население). Территориальные хозяйственные структуры, как правило, размещены на значительном расстоянии друг от друга, что ограничивает или практически исключает их взаимодействие. Удаленность локальных центров дополняется отсутствием железных, а часто и автомобильных, дорог. Поэтому большинство хозяйственных и социальных связей осуществляются внутри локальных хозяйственных узлов, производственным каркасом для которых выступают элементарные системы производства [1]. Крайне низкая плотность населения и суровые природные условия также сдерживают эволюцию протоузлов до ядерного состояния. Таким образом, территориальная структура характеризуется изолированным размещением «очаговых» форм на фоне обширного дезэлементарного пространства. Линейные элементы представлены Северным морским путём и крупными судоходными реками.

В пределах Обского ИГР формы территориальной организации хозяйства эволюционировали от очаговых до линейно-узловых структур [2]. Это обусловлено более ранним хозяйственным и селитебным освоением данного ИГР, а также развитием здесь крупнейшего нефтегазового ТПК, обладающего высоким уровнем локализации. Функциональные элементы линейно-ядерной конструкции представлены разновозрастными узлами, которые преимущественно эволюционировали из протоузлов. При этом промышленный район Сургута – Нижневартовска можно определить как ядро этого историко-географического района. Его главные структурные оси дополнены линейными элементами в виде железной дороги сообщением Уренгой- Сургут- Тюмень с выходом на Транссиб, а также с Лабытнанги в Европейскую часть России. Здесь также существуют отдельные территориально изолированные хозяйственные узлы, которые, в силу специфики местоположения, пока не включены в транспортную сеть, но чья плотность хозяйственного наполнения значительно выше, чем других историко-географических районов Северной зоны (выше плотность хозяйственных узлов на единицу площади, некоторые из них полифункциональны).

Экономика Енисейского и Ленского историко-географических районов функционирует преимущественно на основе добычи сырья для цветной металлургии и его первичной переработки. Тип территориальной организации хозяйства – очаговый.

В линейно-ядерной конструкции Енисейского ИГР крупнейшие функциональные элементы целевого назначения представлены Норильском, Дудинкой и Игаркой. Размеры этих городов позволяют определить их лишь в статусе узлов, но в целом Норильский ТПК можно считать ядром данного района. Образование этих элементов в эпоху социализма имело конкретное целевое назначение (в качестве центров цветной металлургии, лесной промышленности и портового хозяйства), но в настоящее время они в совокупности полифункциональны. Узлом является также Тура, выполняющая преимущественно административные функции.

На данной территории можно проследить также деградацию развития протоузлов в связи с исторической сменой приоритетов освоения, а также из-за других причин (например, Мангазеи – важнейший хозяйственный пункт Зауралья в XVII в., который в настоящее время не существует). Этот ИГР обладает самой обширной в Зауралье дезэлементарной периферией. Линейные элементы конструкции представлены структурной осью в виде Енисея и ограниченным участком Северного морского пути.

Ленский ИГР обладает более насыщенным внутрикарkasным пространством. Ядро ИГР – Якутск, который сформировался из протоузла, заложенного ещё в XVII в., и его современной агломерации. Узлы представлены небольшими городами, преимущественно моноспециализиро-

III. СУБЪЕКТИВНАЯ ГЕОГРАФИЯ

ванными, но имеющими важное организующее значение для окружающих территорий (Верхоянск, Мирный, Вилюйск и др.). Структурные оси представлены судоходными реками, выходящими к Северному морскому пути. Важными линейными элементами являются также железная дорога от Якутска на Тынду (и далее – к Транссибу), параллельная ей автомобильная дорога и сообщения Якутск – Ленск, Якутск – Югоренск и Якутск – Магадан (с выходом в Северо-Восточный ИГР).

Южная зона освоения обладает более диверсифицированной отраслевой структурой хозяйства со значительной долей обрабатывающих производств. Это обусловлено её менее масштабным, но комплексным природно-ресурсным потенциалом: меньшими, по сравнению с Северной зоной, запасами минерального сырья, но наличием агроклиматических ресурсов и более благоприятными условиями для жизнедеятельности населения. В предыдущие периоды эти особенности способствовали полимотивированности освоения и быстрому заселению данной зоны.

Максимальная концентрация населения и хозяйства наблюдается вдоль Транссибирской магистрали и параллельной ей федеральной автотрассы Москва – Владивосток, образующих главную структурную ось зоны. Здесь расположены крупные города (в т.ч. миллионеры – Омск и Новосибирск), в которых, благодаря наличию мощного научно-технического потенциала и высококвалифицированных кадров, развиваются высокотехнологичные и наукоемкие производства.

Территориальная концентрация хозяйства, покрытость территории хозяйственными узлами и сельскохозяйственная освоенность здесь значительно выше, чем в пределах Северной зоны освоения. Преобладает линейно-узловая форма территориальной организации хозяйства, производственным каркасом которой выступают промышленные линейно-узловые системы [2].

Присутствуют также ареальные формы территориальной организации хозяйства с пространственным каркасом в виде линейно-узловых промышленно-аграрных структур. Наиболее выражена ареальная форма территориальной организации хозяйства в пределах Южносибирского ИГР, обладающего максимальным уровнем заселенности и хозяйственной (промышленной, аграрной, транспортной) освоенности. К числу крупнейших ТПК относятся Кузнецкий и Красноярский.

Функциональные элементы каркаса представлены ярко выраженными ядрами – крупнейшими городами и городами-миллионерами. Большинство из них эволюционировали из протоузлов, образованных на ранних этапах освоения практически одновременно (как дополняющие друг друга) в связи с выгодным транспортно-географическим положением (Омск, Красноярск, Иркутск и др.). При этом самый крупный город и ядро – Новосибирск – эволюционировал из узлового в ядерное состояние

быстрыми темпами. Другими значимыми ядрами ИГР являются Тюмень, Томск, Барнаул, Кемерово, отстоящие от главной структурной оси, но выполняющие важные экономические функции. ИГР обладает довольно развитым внутрикаркасным пространством, насыщенным узловыми элементами. Главные структурные оси дополнены автомобильными и железными дорогами, соединяющими ядра и узлы ИГР.

Горный Юг характеризуется крайне слабым очаговым освоением, ненасыщенностью функциональными элементами целевого назначения, которые представлены лишь узлами (Горно-Алтайск, Кызыл), слабым развитием линейных элементов. Здесь сохранились традиционные формы освоения в виде этнического природопользования коренных народов, которое составляет основу его экономики.

Забайкальский ИГР определяется наличием ядер в виде Читы и Улан-Удэ, а также ряда узлов, расположенных вдоль структурных осей, и обширным дезэлементарным пространством. «Угасшим» протоузлом можно считать Кяхту. Важным линейным элементом каркаса является БАМ.

Структура хозяйства Тихоокеанской зоны во многом сходна с соответствующими ИГР Северной и Южной зон освоения. Это обусловлено общностью природно-ресурсного потенциала территорий по направлению Север-Юг, векторностью освоения и уровнем их развития. Отличительной чертой отраслевой структуры хозяйства в связи с особенностью географического положения является развитие отраслей, обслуживающих морское хозяйство. Значительна также доля пищевой промышленности, ориентированной на промысел морепродуктов. На фоне Северного морского пути и Транссибирской магистрали важнейшей структурной осью является Тихоокеанское побережье.

Северо-Восточный ИГР специализируется на электроэнергетике, цветной металлургии и пищевой промышленности, которая базируется на биологических ресурсах морей бассейна Тихого океана. Преобладают очаговые формы территориальной организации хозяйства. Ядерный каркас историко-географического района сформирован разобщенными узлами (Магадан, Охотск, Петропавловск-Камчатский). Линейные элементы представлены участком Северного морского пути, судоходными реками и выходом к Тихому океану. Внутрикаркасное пространство обширно, имеет потенциал развития и становления более крупных функциональных элементов.

Юго-Восточный ИГР имеет более диверсифицированную отраслевую структуру хозяйства. В ней основные позиции занимают электроэнергетика, лесная и пищевая промышленности, в которых, в отличие от Северо-Восточного ИГР, преобладают производства, опирающиеся на агроклиматические ресурсы. Формы территориальной организации хозяйства варьируют от линейно-узловых до ареальных. Функциональные элементы каркасной конструкции представлены четковыраженными ядрами – Хабаровском и Владивостоком и рядом узлов (Благовещенск, Биробиджан,

III. СУБЪЕКТИВНАЯ ГЕОГРАФИЯ

Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре). Внутрикарkasное пространство сформировано относительно хорошо, а размеры дезэлементарной периферии небольшие. Главная структурная ось дополнена участком БАМа и линейными элементами местного значения, связывающими узлы историко-географического района.

Итак, историко-географические районы Зауралья имеют своеобразное внутреннее структурирование. Анализ его специфики может быть применен для ретроспективного обзора, оценки современного экономического уровня и определения перспективных направлений развития таксономических единиц.

1. Бакланов П.Я. Территориальные хозяйственные структуры в региональном управлении. – Владивосток: Дальнаука, 2002. – С. 68 – 69.
2. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 48 – 49.
3. Шведов В.Г. Историческая политическая география. – Владивосток: Дальнаука, 2004. – С. 68, 71, 73.