

УДК 910:911

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРИМОРСКИХ РЕГИОНОВ ЕВРОПЫ В НАЧАЛЕ XXI ВЕКА

© Д. Е. МАХНОВСКИЙ

Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург
E-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

Статья посвящена аналитическому обзору работ и исследованию проблем социально-экономического развития приморских регионов Европы. Несмотря на очевидную важность морской тематики для развития стран Европы, до последнего времени имелось весьма ограниченное количество работ в этой сфере. В статье рассматриваются особенности социально-экономического развития отдельных приморских зон Европы. Приводится авторская схема их районирования, а также прилегающих морских акваторий. На основе современной статистической информации проводится анализ общих параметров экономического и социального развития приморских регионов. На основе динамического ряда социально-экономических данных, транспортного зонирования территории анализируются некоторые тенденции развития рассматриваемых регионов. Делается вывод об ограниченной значимости фактора приморского положения в размещении производительных сил Европы.

Ключевые слова: морская политика, приморский регион, приморская зона, ВВП, Европа, Европейский союз, регионализация.

Современный этап развития мировой экономики, связанный с продолжением процессов глобализации, постепенным исчерпанием ресурсного потенциала территории, неизбежно приводит к росту значимости морского фактора в развитии общества. Продолжает оставаться важной, в ряде случаев — определяющей, геополитическая и военно-стратегическая роль прибрежных зон и морских акваторий. Вторая половина XX в. знаменовалась быстрым ростом общественной значимости интенсивного развития приморских территорий, прибрежных акваторий. Наибольшую активность в данном направлении традиционно проявляют США, Великобритания, Франция, Норвегия, Япония. Чуть позже в разработку «морской тематики» активно включилась КНР. Значительное внимание данной теме уделяется различного рода влиятельными международными организациями: ООН, ЕС, НАТО, ОЭСР и др. [6].

Для России первостепенная значимость освоения ресурсов прибрежных морей и Мирового океана, а также приморских территорий обусловлена, как ни парадоксально, традиционной сухопутной ориентацией в социально-экономическом развитии страны. Этот вектор развития сложился исторически. Поскольку процесс освоения внутриконтинентальных ресурсов еще далек от завершения, морское направление остается серьезно ослабленным, что не со-

ответствует мировым тенденциям развития и размещения производительных сил, населения. При всей важности сухопутных коммуникаций без развитого морского хозяйственного комплекса невозможно представить эффективное участие страны в международном разделении труда.

Потребность поддержания конкурентоспособности страны в морской зоне осознавалась еще в советский период. Значительное количество работ по данной тематике принадлежит перу отечественных авторов того периода. Так, в 1979 г. коллективом авторов под редакцией С. С. Сальникова в рамках серии, посвященной географии Мирового океана, был опубликован том «Экономическая география Мирового океана» [19]. В последующем происходило укрепление методологической базы этого самостоятельного направления. В 1970—1980-е гг. в отечественном научном сообществе появляется ряд исследований, подводящих первые итоги начального этапа ускоренного освоения прибрежных акваторий, шельфовой зоны океана, морского судоходства. Среди них следует отметить работы Г. Л. Надточего, В. А. Дергачева, С. Б. Лаврова, В. В. Покшишевского, Г. К. Войтоловского, Б. С. Залогина, С. Б. Слевича и др. [1, 4, 5, 7, 11, 13, 14, 17, 18].

Заметный вклад в развитие исследований морехозяйственного комплекса внес в последние годы Г. Г. Гогоберидзе. В его работах последовательно применяется концепция комплексного разнопланового многофакторного регионирования с обоснованием признаков, составляющих основу физико-географического, социально-экономического, политико-административного и военно-географического факторов. В пределах Европы автор на этой базе выделяет 9 регионов приморских территорий. Морехозяйственный комплекс приморской территории Г. Г. Гогоберидзе понимает как совокупность отраслей экономики, предприятий и организаций, расположенных на морском побережье и непосредственно связанных с морской деятельностью, что обеспечивает реализацию национальной морской политики и устойчивое экономическое развитие приморских территорий [2, 3].

Вместе с тем в ряде работ указывается, что уровень и качество развития приморских территорий еще не соответствуют потребностям и потенциальным возможностям России. В частности, оценка суммарного вклада морских видов деятельности в экономику России — около 1 % ее валового внутреннего продукта (ВВП), что существенно меньше, чем в США, Евросоюзе [8].

Современные тенденции развития расселения и хозяйства, как считается многими исследователями, все более усиливают значимость ресурсной базы морских акваторий. Представляется весьма актуальным исследовать степень выраженности и динамику «морского вектора» развития Европы — крупного староосвоенного региона с давними традициями использования всех выгод своего «приморского» положения.

Европа только в пределах ЕС имеет береговую линию протяженностью 70 тыс. км и омывается водами двух океанов — Атлантического и Северного Ледовитого, также четырех крупных внутриконтинентальных морей: Балтийского, Северного, Средиземного и Черного. Еще свыше 40 тыс. км приходится на береговую линию, контролируемую Норвегией, Россией, Украиной и другими государствами. Приморские регионы Европы (до 100 км от побережья) сосредотачивают примерно 59 % численности населения группировки и производят немного меньшую (55 %) долю объема производства ее ВВП.

Один из современных авторов — А. В. Овлащенко рассматривает морскую политику в широком понимании как направленную на защиту морских инте-

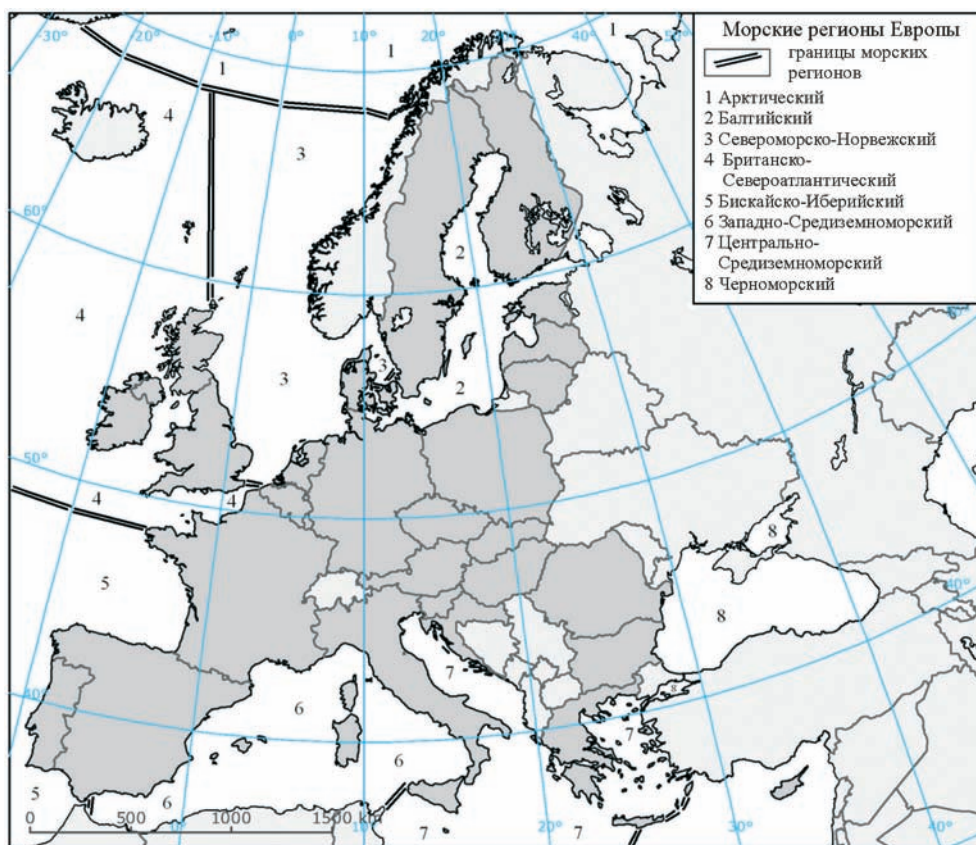
ресов государства, а также на создание благоприятных условий для их реализации, равно как и соответствующих внешних условий для эффективного функционирования внутриэкономических структур. Таким образом, морская политика во многом рассматривается не как самоцель, а как инструмент развития сухопутных территорий [12].

Морские интересы стран Европы неодинаковы в силу разнообразия экономико-географических и природных условий, исторических традиций морской деятельности, что затрудняет выработку общей долговременной политики. Так, интересы государств юга региона традиционно концентрируются на рекреационно-туристском и транспортном использовании акваторий, тогда как севера — на рыболовстве и добыче полезных ископаемых. Динамичное изменение эколого-экономической обстановки, совершенствование транспортной инфраструктуры, появление проблем хозяйственного развития обуславливают необходимость разработки (корректировки) новых моделей регионального деления приморских территорий и омывающих их морей. Для исследовательских целей, с учетом возможностей сотрудничества всех европейских стран морские акватории и прибрежные зоны целесообразно дифференцировать на ряд крупных зон (регионов), каждый из которых отличается от соседних по комплексу природных и социально-экономических показателей. По нашим оценкам, можно выделить 8 таких регионов (см. рисунок). Каждый регион обладает неповторимым сочетанием физико- и экономико-географических характеристик.

Северный Ледовитый океан представлен у берегов Европы **Арктическим морским регионом**. Главной отличительной особенностью бассейна океана является наличие в его акватории обширных участков ледового покрова, имеющего в центральной ее части многолетний характер. Однако из-за потепления климата ледяной покров с 1980-х гг. постепенно деградирует, открывая новые перспективы для летней навигации. Климатические изменения вызывают глубокие и негативные трансформации в экосистеме океана. Вместе с тем сокращение площади льдов обуславливает новые возможности для экономической деятельности, особенно в сфере добычи нефти и газа. Европейский сектор Арктики включает акватории Баренцева и Гренландского морей и выгодно отличается от других секторов круглогодичным отсутствием на большей его части ледового покрова.

Прибрежные регионы Ледовитого океана мало населены. Имеется около 600 тыс. представителей малых коренных народов. В их числе представители Европы — саамы (около 55 тыс. чел.), которые проживают в Северной Норвегии, Швеции, Финляндии и России (на Кольском полуострове). Только в России проживают карелы, ненцы. Система расселения европейской прибрежной зоны носит очаговый характер. Имеется три крупных города в России — Архангельск (351 тыс. жителей, 2011 г.), Мурманск (302 тыс. чел.), Северодвинск (189 тыс. чел.). Остальные имеют менее 100 тыс. жителей. В зарубежной Европе значителен только норвежский Тромсе (57 тыс. чел.).

Зона Гренландского, Баренцева морей — традиционный район рыбной ловли — основного до недавнего времени вида экономической деятельности. Она является особенно важной для Исландии, Норвегии и Дании. Ежегодные уловы европейских стран (включая Россию) — около 2.3 млн т (2007 г.). В прибрежной зоне добываются рудные полезные ископаемые (никель, медь и др.), а также эксплуатируются сухопутные и «офшорные» месторождения углеводородов (природный газ и нефть) — в России в Баренцевом море.



Морские регионы Европы.

Весьма значителен грузооборот морского транспорта. Функционирование Северного морского пути России поддерживается флотом атомных и других ледоколов. Он используется для транспортировки продукции горнодобывающей промышленности и обеспечения прибрежных городов. Крупнейший порт региона — Мурманск (25.7 млн грузооборота, 2011 г.). Ему существенно уступают Архангельск (4.3) и Тромсе (1) [16].

Балтийское море относится к водоемам внутреннего (внутриконтинентального) типа. Его закрытый характер затрудняет водообмен с Мировым океаном. Из-за значительного притока пресных вод на севере (Ботнический залив) и северо-востоке (Финский залив) соленость очень низкая. Морские экосистемы уязвимы. Особенно опасна эвтрофикация — накопление биогенных веществ из городских сточных вод, от сельского хозяйства, промышленного загрязнения и атмосферных осадков.

На побережье Балтики проживают около 40 млн жителей (ближняя приморская зона). Ближняя приморская зона располагает значительным количеством крупных и крупнейших городских агломераций. Наиболее масштабная — российская Санкт-Петербургская (5.5 млн жителей, 2016 г.). Другие крупные агломерации: Стокгольм (2.1 млн жителей, Швеция), Копенгаген (1.6, Дания), Хельсинки (1.3, Финляндия), Гданьск, Сопот, Гдыня (0.9, Польша), Рига (0.8, Латвия), Таллин (0.5, Эстония) [20].

Объем лова рыбы 800 тыс. т (2011 г., без зоны проливов). Явных лидеров по объемам лова нет. Польша, Германия, Швеция, Финляндия добывают в год по 100—200 тыс. т. Грузовые и пассажирские перевозки — сейчас основные виды экономической деятельности. Балтийское море — регион крупномасштабных поставок нефти, угля и природного газа для ЕС из портов восточной Балтики. Быстро растут грузообороты новых российских портов: Приморска и Усть-Луги. Среди портов — лидеров по грузообороту — Усть-Луга (93 млн т, 2016 г.), Приморск (64 млн т), Санкт-Петербург (49 млн т), Клайпеда (40 млн т), Рига (37 млн т). Экономическая база Балтийского приморья включает весьма развитые судостроительную и судоремонтную отрасли [16].

Североморско-Норвежский регион. Крайнее, мелководное Северное море имеет хрупкую экосистему, положение которой осложняется интенсивной человеческой деятельностью как на побережье, так и в акватории. С 1970-х гг. в Северном море разрабатываются главные европейские месторождения углеводородов. Их производство, достигнув максимальных объемов в начале 2000-х гг., неуклонно сокращается. Особенно быстро производство падает в британском секторе моря. По состоянию на 2014 г. в акватории моря добывалось около 110 млн т нефти и 140 млрд м³ природного газа. Становятся актуальными планы эксплуатации возобновляемых источников энергии, в частности офшорные ветроэнергетические проекты [21].

На побережье Северного моря расположены наиболее мощные морские порты Европы — Роттердам, Антверпен и Гамбург. Регион также является местом размещения для большинства мировых морских организаций и поставщиков соответствующих услуг. Несмотря на общий упадок рыбного промысла, сохраняются крупные рыбная промышленность и торговля.

Прибрежная зона Северного моря — один из самых густонаселенных регионов в Европе. Здесь расположены такие центры урбанизации, как агломерации Лондона (14.5 млн в 2016 г.), Ранстада (6.8 млн), Гамбурга (2.8 млн) и др. [20]. В Великобритании и в континентальной части Европы города и городские агломерации сформировали крупнейшие в мире концентрации урбанизированного населения — Рейнский и Английский мегалополисы.

Регион располагает огромным портовым хозяйством. Преобладают дальние международные перевозки. Однако и по внутренним перевозкам (между странами ЕС) он лидирует среди всех «европейских» акваторий. Ведущим портом, безусловно, является Роттердам (441 млн т грузооборота в 2013 г.). Грузообороты мирового уровня показывают Антверпен (191 млн т) и Гамбург (139 млн т) [15]. Очень крупными портовыми комплексами располагают Амстердам (96 млн т), Бремен с Бремерхафеном (79 млн т), а также Гетеборг; в Великобритании — Гримсби-Иммингем (63 млн т), Лондон (43 млн т), Тисайд, а также Берген (51 млн т) и Нарвик — на норвежском побережье.

Северное море (в южной части) — важный перекресток многочисленных паромных маршрутов. В основном они связывают Великобританию с Бельгией, Нидерландами, Германией, Данией и Норвегией. Наиболее крупными пассажирскими терминалами располагают прибрежные зоны Германии и Дании.

Ведущей страной по масштабам лова рыбы (более 2 млн т в 2011 г.) остается Норвегия. Интенсивная экономическая эксплуатация морских акваторий привела к необходимости особых мер регулирования. Северное море — один из первых морских регионов, где было внедрено морское пространственное планирование, с зонированием не только в прибрежных водах, но и в исключительной экономической зоне, например в Бельгии, Нидерландах и Герма-

нии. ЕС управляет рыболовством прибрежных государств в Северном море в рамках общей политики в области рыболовства.

Британско-Североатлантический регион — важный перекресток морских путей, где пересекаются трансатлантические маршруты, пути к Перенейскому полуострову, а также маршруты, связывающие английские, ирландские и французские берега. Интенсивно ведется рыболовство. Оно более диверсифицировано, чем в других прибрежных регионах. Однако по объемам лова — до 1.5 млн т выделяется только Исландия. Развивается разнообразная туристская индустрия.

В регионе нет столь крупных городов и городских агломераций, как в соседнем Северноморском. Однако влияние Лондона и Парижа весьма ощутимо в зоне Ла-Манша. Наиболее крупной является двойная агломерация Манчестер—Ливерпуль (4.8 млн чел.), открывающая выход в Кельтский морской регион Английскому мегалополису. Из других центров выделяются агломерации Глазго (1.6 млн чел.) и Дублин (1.4 млн чел.).

Крупнейшими по грузообороту являются ведущие на севере Франции порты Гавр (67 млн т грузооборота в 2013 г.) и Дюнкерк (44 млн т). Немногим им уступают порты британских островов — Милфорд-Хейвен (41 млн т), Саутгемптон, Ливерпуль и Дублин. Состав грузов разнообразен. В Ла-Манше поддерживается очень интенсивный пассажирский поток между материком и Великобританией. Крупнейшие пассажирские порты — Дувр и Кале.

Морской и прибрежный туризм по обоим берегам Ла-Манша оценивается в 35 млн туристов в год. Это важнейший регион в военно-морском отношении. Стратегические военно-морские базы расположены в устье р. Клайд, в городах Плимут, Портсмут (Великобритания), а также в Бресте и Шербуре (Франция).

Бискайско-Иберийский регион включает Бискайский залив и побережье Перенейского полуострова от Бретани до юга Испании и Гибралтара (без удаленных от Европы островов Атлантики), а также часть грузонапряженного маршрута, соединяющего Ла-Манш со Средиземным морем и Африкой. Приморская зона густо заселена. Однако значительных городских агломераций немного. Крупнейшая городская агломерация — Лиссабон (около 2.6 млн жителей), затем идут Порту (1.2 млн жителей) и Бильбао (0.9 млн жителей).

В Бискайско-Иберийском регионе по-прежнему активно ведется рыболовство, развита рыбная промышленность, а также пляжный туризм. Рыболовство региона дает до 0.6 млн т улова в год. Имеются крупные рыбные порты: Виго, Лорьян, Лиссабон и др. Развита аквакультура.

Бискайско-Иберийский регион располагает рядом средних по европейским масштабам портов. В грузообороте преобладают нефть, уголь, сжиженный природный газ. Ведущими являются испанские Бильбао, Уэльва, французский комплекс Нант — Сент-Назер. Ряд автомобильных паромных маршрутов соединяет побережье Испании (Бильбао, Сантандер, Хихон и Виго) с британскими и французскими портами. Однако общие объемы пассажирских перевозок невелики. Высока общая грузонапряженность маршрута вокруг Пиренейского полуострова. Около 45 тыс. транзитных судов ежегодно проходят в водах Галисии.

Туризм — важный вид деятельности на всей территории прибрежных районов — от Южной Бретани до Андалузии. Он доминирует во французской прибрежной зоне и принимает различные формы: спортивный, гастрономический, пляжный и др.

Средиземноморье (Западно-Средиземноморский и Центрально-Средиземноморский регионы). Средиземное море занимает особое положение в системе водоемов, окружающих Европу, являясь колыбелью европейской цивилизации. Оно довольно глубокое, но имеет малые приливные амплитуды — менее 50 см в большинстве мест. Климат теплый и сухой. Воды сильно засолены, имеют богатое биоразнообразие. С площадью 2.5 млн км², оно является одним из крупнейших морей мира. Имеется множество островов.

Более 220 млн чел. живут вдоль берега Средиземного моря, в том числе около 100 млн чел. — вдоль европейского участка. Имеются многочисленные городские агломерации с населением более миллиона жителей, в том числе европейски: Барселона (4.7 млн жителей, 2016 г.), Неаполь (4.3 млн чел.), Рим (3.6 млн чел.), Афины (3.4 млн чел.), Марсель (1.7 млн чел.). Наиболее плотно заселено европейское побережье Западного Средиземноморья, где плотность населения не уступает соответствующему показателю южного побережья Северного моря.

Рыболовство более заметно с точки зрения занятости (250 тыс. чел.). Вылов рыбы относительно невелик (около 1 млн т в 2011 г.). Ведущие позиции здесь занимают Испания, Италия и Франция. Перелов — проблема для большинства видов рыбных ресурсов региона.

На Средиземноморье приходится примерно 30 % международного морского грузового трафика, 25 % перевозок нефти. Имеется 450 портов и терминалов. Нефть и природный газ транспортируются от небольших специализированных портов на африканском берегу в Марсель, Триест, Геную и др. Контейнерные перевозки, испытывающие быстрый рост, фокусируются, в частности, в Альхесирасе (Испания) — крупном стыковочном узле на входе в Средиземное море. С ним конкурирует Танжер (Марокко).

Наиболее крупные порты концентрируются в Западно-Средиземноморском регионе. Марсель имеет грузооборот 75 млн т (в 2013 г.), Альхесирас (с Ла-Линеа) — 86, Валенсия — 65, Генуя — 50, Барселона — 41 млн т. В Центрально-Средиземноморском регионе выделяются итальянские Триест — 57, а также Таранто и греческие Афины.

Регион обладает мощной сетью пассажирских терминалов. Крупнейшими пассажирскими портами являются Пирей (Греция), который вместе с ближайшими терминалами транспортирует более 30 млн пассажиров в год к греческим островам, а также Реджо-ди-Калабрия и Мессина (Италия). Очень значительны потоки, проходящие через Неаполь и Мальту.

Туризм — ведущий вид экономической деятельности. Свыше 300 млн чел. в год посещают средиземноморские страны — около 30 % туристов всего мира. Средиземноморье — это вторая в мире по популярности зона круизного туризма: более 1 млн пассажиров в год. Туризм стимулирует развитие специального судостроения — яхт класса «люкс» (Франция и Италия), автомобильных паромов.

Развито военное кораблестроение. Имеются многочисленные военно-морские базы — Гибралтар, Картахена, Тулон, Специя — в Западно-Средиземноморском регионе. Триест, Афины и другие — в Центрально-Средиземноморском.

Внутриконтинентальное, полуизолированное **Черное море** характеризуется низким уровнем содержания кислорода и уязвимой природной средой. Крупные реки, впадающие в море, — источник большого количества промышленных и сельскохозяйственных отходов.

Население региона Черного моря (около 65 млн чел. в ближней приморской зоне) распределяется неравномерно. Имеется ярко выраженная агломерация-лидер — Стамбул (Турция) с 14.6 млн жителей (2016 г.) и два миллиона: Одесса (1.1 млн чел., Украина) и расположенный недалеко от побережья Ростов-на-Дону (1.3 млн чел., Россия). В пределах 100-километровой зоны также находятся Бурса (2.0 млн чел., Турция), Донецк (1.5 млн чел.) [20].

В регионе осуществляется большой объем морских перевозок как людей, так и грузов, включая газ и нефть на пути из Поволжья, Урала, Сибири и от Каспийского моря на запад. Экспорт нефти в основном осуществляется танкерами. Продолжаются работы по проектированию и строительству подводных газопроводов (в Турцию — «Турецкий поток», «Голубой поток»). Через Босфор каждый год проходит около 50 тыс. судов, в том числе не менее 10 тыс. нефтяных танкеров. Основные нефтяные порты — Новороссийск и Туапсе (Россия). Общий объем грузооборота крупнейшего порта — Новороссийск — превышает 131 млн т (2016 г.), Туапсе — 25, Одессы с Южным — 40 млн т. Объемы грузооборота портов южного и западного побережий также значительны: в турецких Измите (61 млн т в 2013 г.) и Мармара Эреглиси (56 млн т), румынской Констанце (55 млн т). Объем пассажирских перевозок невелик [16]. Черное море остается зоной рыболовства и пользуется популярностью у туристов.

В современной литературе ощущается недостаток общих обзорных работ, рассматривающих пропорции развития приморских регионов Европы в целом, с единых методических позиций, в динамике за возможно более продолжительный период времени. В связи с тем что большая часть приморской зоны Европы по протяженности береговой линии, численности проживающего населения и экономическому потенциалу приходится на страны ЕС-28, общую структуру модели отраслевого среза хозяйственного развития морского комплекса, основной массив первичной статистической информации целесообразно заимствовать из материалов Евростата и Европейской комиссии. Эти данные переработаны в соответствии с авторским подходом к исследованию (изучаемый период, региональный разрез, зонирование, оценочные индикаторы), дополнены соответствующей информацией и расчетами по приморским зонам других европейских государств.

Занятость в основных отраслях морского сектора зарубежной Европы в трактовке ЕС представлена в табл. 1. Региональный разрез представлен в авторском варианте (см. рисунок). На ведущие позиции по занятости в последние годы все больше выходит туризм, который теснит традиционные рыболовство и транспорт.

Для исследования основных тенденций социально-экономического развития приморских регионов принят транспортный критерий идентификации последних. Выделяются 3 зоны: 1) до 100 км от побережья (ближняя прибрежная зона); 2) от 100 до 250 км (средняя зона — в пределах суточной односменной транспортной доступности от портов) и 3) от 250 до 500 км (дальняя зона, поездка с 1 ночевкой). Учитываются административные регионы, большая часть которых (по численности населения и производству ВВП) попадает в соответствующую зону.

В табл. 2 представлена динамика изменения удельного веса ближней прибрежной зоны (остановимся более подробно на ней) приморских регионов Европы в численности населения мира за период 2000—2015 гг. В целом наблюдается постепенное, но неуклонное падение доли зоны в численности

Таблица 1
Занятость в отраслях морского сектора зарубежной Европы*

Морской регион Европы	Численность занятых, тыс. (2011 г.)					
	Прибрежный и морской туризм	Аква-культура	Добыча минеральных ресурсов	Рыболовство	Транспорт	Судостроение и судоремонт
Балтийский	123.5	0.7	2.9	107.6	61.0	60.2
Североморско-Норвежский	251.0	12.7	60.2	117.5	151.0	67.0
Британско-Североатлантический	146.8	10.7	0.6	42.9	47.8	32.7
Бискайско-Иберийский	144.0	29.7	0.9	168.5	21.8	44.5
Западно-Средиземноморский	472.3	40.2	2.3	226.2	127.2	96.4
Центрально-Средиземноморский	354.8	6.2	3.9	82.3	116.4	46.0
Черноморский**	160.5	0.2	3.8	21.1	20.8	44.9

Примечание. * Рассчитано по: [9, 10]; ** без Украины в границах до 2014 г.

Таблица 2
Доли приморских регионов Европы ближней прибрежной зоны в численности мирового населения*

Регион	Доля в мировом населении, %				Уровень доли за период 2000—2015 гг., %**			
	2000 г.	2007 г.	2011 г.	2015 г.	2007/2000 гг.	2011/2007 гг.	2015/2011 гг.	2015/2000 гг.
Арктический	0.06	0.05	0.04	0.04	86	91	93	73
Балтийский	0.62	0.57	0.55	0.52	92	96	96	84
Североморско-Норвежский	0.96	0.91	0.90	0.83	95	98	93	87
Британско-Североатлантический	0.65	0.62	0.60	0.59	95	98	97	90
Бискайско-Иберийский	0.61	0.59	0.58	0.55	98	97	96	91
Западно-Средиземноморский	0.62	0.62	0.61	0.58	100	98	96	94
Центрально-Средиземноморский	0.70	0.66	0.64	0.60	94	97	93	85
Черноморский	0.51	0.45	0.42	0.39	88	94	93	77
Приморские регионы (0—100 км) в целом	4.73	4.47	4.34	4.10	95	97	95	87
ЕС-28	7.98	7.48	7.19	6.93	94	96	96	87
Мир в целом	100	100	100	100	100	100	100	100

Примечание. * Рассчитано по: [9, 10]; ** отношение доли в численности мирового населения в отчетном периоде к соответствующей доле в базисном периоде.

Таблица 3

**Доли приморских регионов Европы ближней зоны
в производстве мирового ВВП (ППС)***

Регион	Доля в мировом производстве ВВП (ППС), %				Уровень доли за период 2000—2015 гг., %**			
	2000 г.	2007 г.	2011 г.	2015 г.	2007/ 2000 гг.	2011/ 2007 гг.	2015/ 2011 гг.	2015/ 2000 гг.
Арктический	0.07	0.10	0.10	0.07	152	95	79	114
Балтийский	1.46	1.43	1.43	1.19	98	100	83	81
Североморско-Норвеж- ский	3.99	3.61	3.20	2.68	90	89	84	67
Британско-Североатлан- тический	2.19	1.99	1.64	1.50	91	83	92	69
Бискайско-Иберийский	1.67	1.61	1.40	1.11	96	87	80	67
Западно-Средиземномор- ский	2.05	1.89	1.65	1.31	92	87	79	64
Центрально-Средиземно- морский	1.97	1.71	1.48	1.12	87	86	76	57
Черноморский	0.29	0.34	0.38	0.30	116	111	79	102
Приморские регионы (0—100 км) в целом	13.70	12.68	11.26	9.29	93	89	82	68
ЕС-28	24.79	22.57	20.40	17.11	91	90	84	69
Мир в целом	100	100	100	100	100	100	100	100

Примечание. * Рассчитано по: [9, 10]; ** отношение доли в производстве мирового ВВП (ППС) в отчетном периоде к соответствующей доле в базисном периоде.

населения планеты. За анализируемый период оно составило 13 %. По отдельным приморским секторам сокращение было неравномерным. В числе наиболее «пострадавших» — Черноморский (–23 %), испытывающий очевидные трудности системного (Украина), а также демографического (Румыния, Болгария) характера. Неблагоприятно складывалась динамика в Арктическом секторе (–27 %), где продолжился отток населения в более южные регионы и складывалась менее благоприятная демографическая обстановка. Наилучшими относительными показателями характеризовались Британско-Североатлантический, Бискайско-Иберийский, Западно-Средиземноморский приморские регионы (–6—–10 %). В целом проявлялась тенденция относительного улучшения обстановки в приатлантических секторах (более высокий уровень естественного прироста населения и т. д.). По сравнению с показателями по ЕС-28 существенных преимуществ у приморских регионов не прослеживалось.

Приморские регионы ближней зоны — не только транзитная территория, но и важный район экономической деятельности с высокими показателями эффективности хозяйства. В табл. 3 отображена динамика изменения их удельного веса в производстве ВВП (по ППС) мира.

Удельный вес приморских регионов Европы ближней зоны за 2000—2015 гг. в мировом производстве ВВП (в текущих ценах и по ППС) равномерно снижался — с 13.7 до 9.3 % с некоторым ускорением во втором де-

Таблица 4

Уровни развития приморских регионов Европы ближней зоны*

Регион	Уровень душевого производства ВВП (ППС) за период 2000—2015 гг., %				Относительный уровень душевого производства ВВП (ППС) за период 2000—2015 гг., %**			
	2000 г.	2007 г.	2011 г.	2015 г.	2007/ 2000 гг.	2011/ 2007 гг.	2015/ 2011 гг.	2015/ 2000 гг.
Арктический	115	204	213	181	177	104	85	157
Балтийский	236	251	261	228	106	104	87	96
Североморско-Норвежский	416	395	357	323	95	90	90	78
Британско-Североатлантический	336	321	271	256	95	85	94	76
Бискайско-Иберийский	276	272	242	202	98	89	83	73
Западно-Средиземноморский	331	305	270	224	92	88	83	68
Центрально-Средиземноморский	280	259	231	187	93	89	81	67
Черноморский	58	76	90	77	131	119	85	132
Приморские регионы (0—100 км) в целом	290	284	260	226	98	92	87	78
ЕС-28	311	302	284	247	97	94	87	79
Мир в целом	100	100	100	100	100	100	100	100

Примечание. * Рассчитано по: [9, 10]; ** отношение душевого уровня (относительно мирового) производства ВВП (ППС) в отчетном периоде к соответствующей доле в базисном периоде.

сятилетия. Причем здесь также не отмечается какого-либо преимущества по сравнению с ЕС-28. Вместе с тем географически (по секторам) картина складывается иначе, чем по населению. Наиболее «пострадавшим» выглядит Центрально-Средиземноморский регион, где снижение доли составило 43 % (особенно сильно в кризисный период 2007—2013 гг.). Напротив, в числе лидеров по увеличению доли Арктический, Черноморский и Балтийский секторы, где решающую роль сыграл быстрый подъем экономики российских регионов в период 2000—2007 гг. В целом, если ориентироваться на уровни душевых показателей (табл. 4), то преимущество «российских» секторов очевидно. Вместе с тем также отчетливо видно их «торможение» в период 2011—2015 гг. В числе наименее динамичных — Средиземноморские регионы. По абсолютному значению уровня душевого производства ВВП (ППС) впереди со значительным отрывом, несмотря на сокращение добычи углеводородов, Североморско-Норвежский сектор — 323 % от мирового показателя. Наименее развит «кризисный» Черноморский регион — всего 77 %.

Интересно исследовать секторальные данные в целом по всем трем зонам. По динамике долей в численности населения и в производстве ВВП результаты будут сходными с полученными по ближней зоне. По абсолютному и относительному значениям уровней душевого производства ВВП (ППС) результирующие данные представлены в табл. 5. Видно, что во многих случаях данные по секторам показывают более «сглаженную» картину по приморью

Таблица 5

Уровни развития приморских регионов Европы*

Регион	Уровень душевого производства ВВП (ППС) за период 2000—2015 гг., %				Относительный уровень душевого производства ВВП (ППС) за период 2000—2015 гг., %**			
	2000 г.	2007 г.	2011 г.	2015 г.	2007/ 2000 гг.	2011/ 2007 гг.	2015/ 2011 гг.	2015/ 2000 гг.
Арктический	125	205	231	187	164	112	81	149
Балтийский	192	210	221	198	109	105	89	103
Североморско-Норвежский	385	366	346	309	95	95	89	80
Британско-Североатлантический	375	350	311	282	93	89	90	75
Бискайско-Иберийский	291	289	256	214	99	89	84	74
Западно-Средиземноморский	369	335	305	258	91	91	85	70
Центрально-Средиземноморский	237	228	213	183	96	93	86	77
Черноморский	63	84	96	87	134	114	90	138
Приморские регионы (0—500 км) в целом	267	265	253	223	99	95	88	84
ЕС-28	311	302	284	247	97	94	87	79
Мир в целом	100	100	100	100	100	100	100	100

Примечание. * Рассчитано по: [9, 10]; ** отношение душевого уровня (относительно мирового) производства ВВП (ППС) в отчетном периоде к соответствующему уровню в базисном периоде.

в широком смысле. Так, по приморской зоне в целом (0—500 км) у Североморско-Норвежского сектора более низкий показатель — 309 % от мирового, а у Черноморского региона, наоборот, выше — 87 %. Общий темп падения уровня доли также более умеренный, чем в ближней зоне, по сравнению, например, с аналогичными показателями по ЕС-28.

Таким образом, выявлена общая тенденция в социально-экономическом развитии приморских регионов Европы (в 2000—2015 гг.) — достаточно быстрое снижение их удельного веса в мировой экономике за рассматриваемый период (по производству ВВП) — уменьшение с 26.5 до 18.6 % в целом по всему региону и с 13.7 до 9.3 % — по ближней приморской зоне. Соответствующие изменения по индикатору доли в численности населения мира составляют: с 9.9 до 8.4 % и с 4.7 до 4.0 %. Имела место постепенная утрата превосходства над средним мировым уровнем развития экономики за рассматриваемый период — уменьшение с 267 до 223 % в целом по всему региону и с 290 до 226 % по ближней зоне. За рассматриваемый период не выявлено заметных преимуществ ближней приморской зоны в социально-экономическом развитии по сравнению с Европой в целом. Очевидно, фактор приморского положения на современном этапе развития не играет здесь определяющего значения в размещении производительных сил. «Дематериализация» производства, прогресс сухопутных видов транспорта делают весьма привлекательными для развития внутренние регионы.

Список литературы

- [1] *Войтоловский Г. К.* География морских путей и промышленного рыболовства. Учеб. пособ. М.: Пищевая промышленность, 1973.
- [2] *Гогоберидзе Г. Г.* Комплексное регионалирование приморских территорий Мирового океана. СПб.: Изд-во РГГМУ, 2010.
- [3] *Гогоберидзе Г. Г.* Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий. Автореф. ... д-ра эконом. наук. М., 2009.
- [4] *Дергачев В. А.* Природно-хозяйственная контактная зона «суша—океан» // Изв. ВГО. 1980. Т. 112, вып. 1. С. 40—45.
- [5] *Залогин Б. С.* Экономическая география Мирового океана. М.: Изд-во МГУ, 1984.
- [6] Исследования океана: перспективы морской биотехнологии // Наука за рубежом. № 28, январь 2014. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.issras.ru/global_science_review/Nauka_zh_rubezhom_n28.pdf.
- [7] *Лавров С. Б.* Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопр. географии океана: тез. докл. 1-я Всесоюз. конф., Калининград, сентябрь 1983 г. С. 25—32.
- [8] *Малинина Ю. В.* Особенности морской деятельности в современных условиях и оценка негативных последствий от повышения морского уровня в XXI столетии. Автореф. ... канд. геогр. наук. СПб., 2010.
- [9] Материалы Всемирного банка. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://data.worldbank.org/>.
- [10] Материалы Eurostat. Eurostat. Database. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database.
- [11] *Надточий Г. Л.* География морского судоходства. Учебник. 2-е изд. М.: Транспорт, 1979.
- [12] *Овлащенко А. В.* ЕС: единая морская политика как императив // Современная Европа. 2008. № 1(33). С. 42—51.
- [13] *Покишишевский В. В.* Экономическая география Мирового океана. М.: Знание, 1982.
- [14] *Слевич С. Б.* Океан, ресурсы и хозяйство. Л.: Гидрометеиздат, 1988.
- [15] Список крупнейших портов мира. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_крупнейших_портов_мира_\(2013\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_крупнейших_портов_мира_(2013)).
- [16] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. М., 2012.
- [17] *Сычев С. Л.* Комплексное освоение прибрежной зоны Черного моря — важнейший фактор ее устойчивого развития. Автореф. ... канд. геогр. наук. Краснодар, 2006.
- [18] *Фадеев С. А.* Трансформация прибрежных зон в Западной Европе и Европейской России: делимитация и управление. Автореф. ... канд. геогр. наук. М., 1998.
- [19] Экономическая география Мирового океана / Отв. ред. С. С. Сальников. Л.: Наука, 1979.
- [20] Agglomerations 2017. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.citypopulation.de/Europe.html>
- [21] Maritime affairs. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/infographics/#

Поступило в редакцию
19 декабря 2017 г.

Trends in the development of seaside regions of Europe at the beginning of the XXI century

© D. E. Makhnovsky

Saint Petersburg State Economic University, Saint Petersburg
E-mail: dmahnovskiy-62@mail.ru

The article is devoted to the analytical review of works and research of problems of social and economic development of seaside regions of Europe. Despite the obvious importance of marine issues for the development of European countries, there has been very limited work in this area until recently. The article deals with the characteristics of socio-economic development of certain coastal zones of Europe. The author's scheme of their zoning, and also adjacent sea areas was created. On the basis of modern statistical information, the analysis of general parameters of economic and social development of coastal regions is carried out. On the basis of the dynamic series of socio-economic data, transportation zoning of the territory, some trends in the development of the regions under consideration are analyzed. The conclusion about the limited importance of the seaside factor in the location of European productive forces is made.

Key words: Maritime policy, maritime region, maritime zone, GDP, Europe, European Union, regionalization.

References

- [1] *Vojtlovskij G. K.* Geografiya morskikh putej i promyshlennogo rybolovstva. Ucheb. posob. M.: Pishhevaya promyshlennost', 1973.
- [2] *Gogoberidze G. G.* Kompleksnoe regionirovanie primorskih territorij Mirovogo okeana. SPb.: Izd-vo RGGMU, 2010.
- [3] *Gogoberidze G. G.* Metodologiya i metody ocenki morskogo potentsiala primorskih territorij. Avtoref. ... d-ra e'konomicheskikh nauk. M., 2009.
- [4] *Dergachev V. A.* Prirodno-hozyajstvennaya kontaktnaya zona «susha—okean» // Izv. VGO. 1980. T. 112, Vyp. 1. S. 40—45.
- [5] *Zalogin B. S.* E'konomicheskaya geografiya Mirovogo okeana. M.: Izd-vo MGU, 1984.
- [6] Issledovaniya okeana: perspektivy morskoy biotekhnologii // Nauka za rubezhom. № 28, yanvar' 2014. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.issras.ru/global_science_review/Nauka_zh_rubezhom_n28.pdf.
- [7] *Lavrov S. B.* Portovo-promyshlennyye kompleksy v probleme vzaimootnoshenij obshchestva i prirodnoy sredy v okeane i regional'noe razvitiye primorskih rajonov // Vopr. geografii okeana: tez. dokl. 1 Vsesoyuz. konf., Kaliningrad, sentyabr' 1983 g. S. 25—32.
- [8] *Malinina Yu. V.* Osobennosti morskoy deyatel'nosti v sovremennykh usloviyakh i ocenka negativnykh posledstviy ot povysheniya morskogo urovnya v XXI stoletii. Avtoref. ... kand. geogr. nauk. SPb., 2010.
- [9] Materialy Vsemirnogo banka. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://data.worldbank.org/>.
- [10] Materialy Eurostat. Eurostat. Database. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database.
- [11] *Nadtochij G. L.* Geografiya morskogo sudohodstva. Uchebnik. 2-e izd. M.: Transport, 1979.
- [12] *Ovlashhenko A. V.* ES: edinaya morskaya politika kak imperativ // Sovremennaya Evropa. 2008. N 1(33). S. 42—51.
- [13] *Pokshishevskij V. V.* E'konomicheskaya geografiya Mirovogo okeana. M.: Znanie, 1982.
- [14] *Slevich S. B.* Okean, resursy i hozyajstvo. L.: Gidrometeoizdat, 1988.
- [15] Spisok krupnejshix portov mira. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Spisok_krupnejshix_portov_mira_\(2013\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Spisok_krupnejshix_portov_mira_(2013)).
- [16] Strategiya razvitiya morskoy portovoj infrastruktury Rossii do 2030 goda. M., 2012.

- [17] Sychev S. L. Kompleksnoe osvoenie pribrezhnoj zony Chernogo morya — vazhnejshij faktor ee ustojchivogo razvitiya. Avtoref. ... kand. geogr. nauk. Krasnodar, 2006.
- [18] Fadeev S. A. Transformaciya pribrezhnyx zon v Zapadnoj Evrope i Evropejskoj Rossii: delimitaciya i upravlenie. Avtoref. ... kand. geogr. nauk. M., 1998.
- [19] E'konomicheskaya geografiya Mirovogo okeana / Otv. red. S. S. Sal'nikov. L.: Nauka, 1979.
- [20] Agglomerations 2017. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.citypopulation.de/Europe.html>.
- [21] Maritime affairs. [E'lektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://ec.europa.eu/maritime-affairs/policy/blue_growth/infographics/#.

Изв. ПГО. 2018. Т. 150, вып. 4

СОВРЕМЕННЫЕ МНОГОЛЕТНИЕ КОЛЕБАНИЯ УРОВНЯ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА И ВОЗМОЖНАЯ ПРИЧИНА ЛАДОЖСКОЙ ТРАНСГРЕССИИ ПОЗДНЕГО ГОЛОЦЕНА

© Д. Ю. БОЛЬШИЯНОВ

Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, Санкт-Петербург, Россия
E-mail: bolshiyarov@aari.ru

18-летние (2001—2018) наблюдения за уровнем воды на водомерном посту в северо-западной части Ладожского озера, сравнение хода уровня и балансовых характеристик (поверхностные приток и сток) привели к выводу о том, что многолетний ход уровня Ладожского озера в значительной мере определяется подземным притоком вод, имеющим периодичность в 5—7 лет. Сейсмоакустические исследования дна озера выявили структуры, по которым происходит разгрузка вод в озеро. Изучение низких аккумулятивных террас озера привели к выводу о современных амплитудах хода уровня воды в озере до 4 м. В прошлом, когда Ладожское озеро не имело стока по р. Неве, колебания уровня воды были более значительные, что вызывало повышенное стояние уровня (до 21 м над ур. м.) во время ладожских трансгрессий в конце голоцена.

Ключевые слова: Ладожское озеро, современные и многолетние колебания уровня воды, террасы, разгрузка грунтовых вод, причины ладожских трансгрессий.

Введение. Собственные наблюдения за уровнем воды Ладожского озера в течение последних 18 лет, изучение строения первой и второй террас на северо-западном побережье Ладожского озера показали, что колебания его уровня значительны в настоящее время и в прошлом, когда Ладожское озеро в течение голоцена испытывало трансгрессии и регрессии. Различными исследователями они объясняются тектоническими причинами — перекосом земной поверхности в зоне перехода от Балтийского кристаллического щита к Русской равнине. Наблюдения за уровнем и геоморфологические исследования привели к выводу о том, что причина ладожских трансгрессий связана с тектоникой не в виде перекоса земной поверхности, а посредством периодически происходящих разгрузок грунтовых вод в бассейне озера и, в частности, в его тектонически обусловленной котловине.

Для проверки такой гипотезы проведены следующие исследования.

1. Наблюдения уровня воды на водомерном посту в северо-западной части озера с 2001 г. по настоящее время.