
ГЕОГРАФИЯ

Н.М. Большакова

К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОМ ПОЛОЖЕНИИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Экономико-географическое положение, внешние объекты, внешние обстоятельства, индивидуальность пространственного положения, историческая изменчивость, территориальные субъекты.

Экономико-географическое положение (далее – ЭГП) – одна из основных категорий экономико-географического страноведения и экономической и социальной географии в целом. ЭГП является одним из факторов развития государства и его внутренних территориальных субъектов. В определённые исторические отрезки времени может играть доминантную роль наряду с другими факторами развития, как природными, так и социально-экономическими.

С момента обретения суверенитета Российская Федерация стала занимать иное ЭГП на политической карте мира, в мировом хозяйстве, в аналогичной ситуации оказались и её регионы. Перемены в положении по отношению к мировым рынкам, экономическим центрам, торговым путям, транспортным узлам, сопредельным соседям, очагам человеческой культуры ведут к резким изменениям в судьбах территорий. В связи с этим актуальны исследования, касающиеся анализа современного экономико-географического положения регионов России и вытекающих отсюда возможностей, которые необходимо учитывать при определении направлений дальнейшего освоения территорий.

В этом ключе рассмотрим современные особенности экономико-географического положения Красноярского края, опираясь на основные теоретические постулаты выдающегося учёного-географа Н.Н. Баранского, который считал географическое положение района, города или страны одним из важнейших географических факторов, влияющих на географическое (территориальное) разделение труда.

Баранский прежде всего дал общее определение положения. «Положение – это есть отношение данного пункта или ареала к каким-либо данностям, взятым вне этого пункта или ареала» [Баранский, 1990, с. 88]. Экономико-географическое положение рассматривает, по определению Баранского, «отношение какого-либо места, района или города к вне его лежащим данностям, имеющим то или иное экономическое значение, – всё равно, будут ли эти данности природного порядка или данности, созданные в процессе истории» [Баранский, 1990, с. 89]. При этом Н.Н. Баранский обращал внимание на индивидуальность пространственного по-

ложения рассматриваемого ареала, его историческую изменчивость и потенциальный характер.

Красноярский край среди субъектов Российской Федерации занимает центральное положение в стране. Географическим центром России является юго-восточный берег оз. Виви на территории Эвенкийского муниципального района. Расположен между 51° и 81° с. ш. и 78° и 113° в. д. Входит в состав Сибирского федерального округа.

Экономико-географическое положение отдельных территорий края различно в силу его большой протяжённости с севера на юг. Более 60 % территории края находится к северу от 60° с. ш. В этих широтах расположена зона Российского Севера. Эти территории существенно удалены от главной полосы хозяйственного освоения России, рядом с ними находятся аналогичные по транспортно-географическому положению районы Западной Сибири и Дальнего Востока.

Территории Красноярского Севера испытывают большие трудности в развитии сложившихся очагов экономики – Норильский промышленный район, очаги добычи золота, графита, нефти. Доставка продуктов, товаров первой необходимости, промышленного оборудования осуществляется в постсоветский период в большинстве случаев морскими судами других государств. Ушёл в прошлое гарантированный завоз товаров из внутренних районов страны в период навигации по Енисею и его протокам.

Ухудшилось положение портовых поселений океанического побережья края – Диксона, Хатанги, Игарки.

Их возникновение на карте края связано с открытием Северного морского пути (далее – Севморпуть) в 1932 г. Это был путь круглогодичного функционирования с использованием ледокольного флота. Севморпуть способствовал освоению приморских территорий России от Мурманска до Владивостока, он связывал в единое целое большую часть слабо обжитых территорий с суровыми природно-климатическими условиями. Портовые поселения Севморпути обслуживали гражданские и военно-промышленные потребности Севера Российской Федерации в составе СССР. Для закрепления здесь стационарного населения в стране проводилась политика бесперебойного снабжения промышленными и продовольственными товарами, устанавливались высокие размеры заработной платы. Действовала систематическая авиационная связь с внутриматериковыми районами. Были твёрдые гарантии получения жилья в любом регионе страны после выхода на пенсию, льготы при поступлении в высшие учебные заведения и др.

После распада СССР за минимально короткое время разрушилась вся сформированная в советское время система экономического стимулирования северян. Это привело к массовому миграционному оттоку населения с районов Российского Севера, включая красноярский сектор. Конверсия в военно-промышленном комплексе упразднила военно-промышленные нужды региона. Приписанные ранее к портам Севморпути морские суда работают в других морских бассейнах страны или просто стоят в портах в бесхозном состоянии.

В результате резко сократилась людность северных поселений, в т. ч. и портовых, останавливаются и распадаются промышленные производства, до минимума сведены геолого-разведочные работы. Порт Игарка как краевая лесопилка утратил своё значение.

Таким образом, транзитность положения Красноярского Севера на Севморпути значительно ухудшилась. Для того чтобы очагово освоенный регион сохранил своё хозяйственное назначение в условиях сокращения людности северных посе-

лений, как окраинных так и внутрирайонных, край взял курс на использование рабочей силы более южных территорий вахтовым способом. Так, сейчас осваиваются нефтяные месторождения Туруханского района, месторождения графита, золота.

Районы, расположенные к югу от 60° с. ш., несмотря на особенности современной экономической ситуации в стране, имеют лучшие условия для экономического развития благодаря другим компонентам своего ЭГП.

Западные границы центральных и южных районов Красноярского края проходят с Томской и Кемеровской областями и Республикой Хакасия.

Томская область – крупнейший центр академической науки и образования, район нефтедобычи, нефтепереработки и отраслей лесопромышленного комплекса, что даёт возможность краю развивать взаимовыгодное сотрудничество в перечисленных сферах.

Кемеровская область – самый развитый в индустриальном отношении район Сибири и Дальнего Востока. Здесь находится ядро формирующейся металлургической базы Восточного макрорегиона России, сосредоточены центры тяжёлого машиностроения, в том числе по производству горно-шахтного и металлургического оборудования. В области хорошо развиты основная и органическая химия, а также агропромышленный комплекс, продукция которого в широком ассортименте представлена на краевом рынке. Металлургический комплекс области – рынок сбыта железных руд, добываемых на юге края.

Республика Хакасия до 1991 г. находилась в составе Красноярского края. Исторически связана общими чертами в освоении и развитии южных территорий края. Это разработка угольных месторождений Минусинского бассейна, многочисленных железорудных, золотоносных месторождений Курагинского, Идринского, Краснотуранского и др. районов, освоение гидроресурсов верхнего Енисея, строительство ветки Южно-Сибирской железнодорожной магистрали Абакан – Тайшет, освоение чернозёмных плодородных почв Минусинской котловины, формирование Саянского ТПК.

Восточный сосед – Иркутская область – имеет с рассматриваемыми районами Красноярского края схожую структуру производства, что благоприятно сказывается на развитии кооперативных взаимоотношений.

Южный сосед – республика Тыва – менее развита в индустриально-аграрном отношении, может служить для сопредельных районов края рынком сбыта продукции, производимой на территории края.

Как видно из вышеизложенного, ближайшее территориальное окружение центральных и южных районов края создаёт все возможности для взаимовыгодного развития регионов. Эти возможности многократно возрастают при учёте ещё одного компонента ЭГП – транспортно-географического положения.

Центральная группа районов края находится на транзите грузоперевозок по Транссибирской магистрали (участок Ачинск – Красноярск – Канск), которая была сооружена на рубеже XIX–XX вв. с целью привязать енисейскую территорию к Центральной России. Направление грузопотоков идёт как с запада на восток, и с так и с востока на запад. Поэтому здесь оседают товары и краевого производства, и отдалённых от края промышленных центров европейской территории страны, а также импортные. Дополнительно край может поставлять продукцию своих отраслей специализации вплоть до Владивостока и Москвы. Расстояние по железной дороге от Красноярска до столицы России около 4000 км, до Владивостока более 5000 км.

Рассматриваемые районы находятся в узле пересечения железнодорожных путей с крупным енисейским водным путём, по которому прямой выход на Севморпуть. До сих пор крупногабаритное оборудование для сооружения объектов гидроэнергетики поставляется с предприятий Санкт-Петербурга по Енисею. Сохраняются грузопотоки лесных грузов из районов лесозаготовок за границу. С норильского промузла на предприятия г. Красноярска поступают сера и концентраты цветных металлов.

В южных и центральных районах края развита сеть автодорог с твёрдым покрытием. Московский тракт соединяет край с другими областями Сибири, Енисейский тракт – с более северными территориями, входящими в Красноярское Приангарье. Автодороги юга края связаны с Усинским трактом, проходящим по территориям Хакасии и Тывы.

Через центральные районы края проходят 2 нитки магистральных нефтепроводов: Туймазы – Ангарск, Нижневартовск – Ангарск. На пути транспортировки на границе Бирилюсского и Ачинского районов построен ачинский НПЗ, в г. Уяре создан нефтяной терминал, и в настоящее время рассматривается проект строительства Уярского НПЗ.

В ближайшей перспективе сухопутные транзитные возможности Красноярского края будут иметь положительную динамику. В рамках региональной политики Сибири получила поддержку федеральных и региональных властей «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». В реализации данной стратегии новую фазу развития получают отдельные участки Красноярской железной дороги: Решоты – Карабула, Карабула – Ярки. Участок Решоты – Карабула свяжет Красноярское Приангарье с Транссибом, а Карабула – Ярки – начальный этап строительства железнодорожной линии в районе створа Богучанской ГЭС с выходом далее на Кодаинск. Всё это позволит активизировать хозяйственное освоение районов Приангарья и обеспечит прямой выход на главную магистраль Сибири и Дальнего Востока.

Совершенно исключительное значение для края имеют подготовительные работы по строительству Северо-Сибирской магистрали общей протяжённостью 2 тыс. км по маршруту Нижневартовск (Ханты-Мансийский АО) – Белый Яр (Томская область) – Лесосибирск (Красноярский край) – Усть-Илимск (Иркутская область) [Стратегия..., 2006]. В результате Красноярский край получит две ветки железнодорожных магистральных путей, что увеличит объёмы транзита Российских и международных грузов через главную экономически освоенную полосу расселения (центральные и южные районы края) и приведёт к масштабному освоению территории Красноярского Приангарья.

В настоящее время проводятся подготовительные мероприятия по сооружению минимагистрали Кызыл – Курагино. С вводом в действие этого участка южный сосед края, Республика Тыва, получит железнодорожный выход через южную группу районов края (Курагинский, Каратузский, Ермаковский) на Южно-Сибирскую магистраль.

Сооружение новых железнодорожных путей реально усилит транзитную роль Красноярской железной дороги в Сибирском федеральном округе, что будет способствовать экономическому развитию новых территорий Красноярского края и граничащих с ним субъектов Федерации.

Важным компонентом экономико-географического положения после распада СССР стало геополитическое положение России и её регионов. Интересы России теперь всё больше связаны с интересами стран – соседей по Азиатско-Тихо-

океанскому региону (далее – АТР). В АТР проживает более 50 % населения мира, на регион приходится 60 % мирового валового продукта и более 50 % объёма мировой торговли.

Красноярский край входит в число обширных восточных районов, на которые выпадает важная функция в долгосрочной стратегии развития связей России с АТР. С 1990-х гг. до настоящего времени наблюдается ориентация поставок краевой продукции и сырья на рынки стран АТР (лес, пиломатериалы, нефть, рудные концентраты, цветные металлы). В крае создаются совместные производства, развиваются и крепнут связи по совместной подготовке кадров в образовательных учреждениях высшего профессионального образования, расширяются связи в области науки, культуры и искусства. На экономическом пространстве края широко используется иностранная рабочая сила из Китая, Кореи, Вьетнама, государств Средней Азии. В этих условиях зреет конкуренция россиян-красноярцев с представителями азиатских государств за рабочие места. Увеличение процента иностранной рабочей силы на территории края, как и в других сопредельных регионах, в перспективе может грозить разделом территорий, если взять во внимание тот факт, что восточный макрорегион России находится в окружении мощных военных держав, в том числе ядерных – Японии, Китая, США.

Это обязывает Красноярский край на данном историческом этапе развития особо учитывать сложившееся его мезоположение в евразийском пространстве.

Резюмируя, можно сказать, что экономико-географическое положение Красноярского края было и остаётся на сегодняшний день важным фактором развития и освоения его территорий. Наиболее выгодно ЭГП в районах прижелезнодорожной полосы вдоль Транссиба. Эти районы привлекли сюда в течение XX столетия многих переселенцев: из отдалённых регионов страны, в постсоветское время – из северных территорий края. Опорный каркас расселения края территориально локализуется именно здесь.

На рубеже XX и XXI столетия появились возможности транспортного освоения районов Нижнего Приангарья и юга края, что позволит в ближайшей перспективе сформировать новые очаги более высокой плотности населения и приведёт к относительно высокой степени хозяйственной освоенности территории Красноярского края.

«Удобства положения, как бы они ни были велики сами по себе, создают только возможности, которые надо ещё суметь использовать» [Баранский, 1990, с. 91]. Эти слова Н.Н. Баранского не утратили актуальность и сегодня.

Библиографический список

1. Баранский Н.Н. Избранные труды: Научные принципы географии. М.: Мысль, 1980. 239 с.
2. Баранский Н.Н. Методика преподавания экономической географии. М.: Просвещение, 1990. 303 с.
3. Стратегия развития железных дорог в Российской Федерации до 2030 года. М., 2006. 102 с.