

## МОРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ: ВЗГЛЯД ГЕОГРАФА<sup>1</sup>

Актуальность монографии безусловна. Морской транспорт и в целом морехозяйственная инфраструктура почти не освещаются в современной научной и научно-популярной литературе, не считая небольшого числа узкоспециализированных изданий.

Автор использует термин “морская инфраструктура” в широком смысле, подразумевая под ней как собственно морской транспорт, так и обслуживающие его объекты и организации. На с. 13 приводится следующее определение понятия морской инфраструктуры: “система (комплекс) инженерно-технических сооружений и объектов, зданий, систем и служб, расположенных в пределах акваториально-территориального пространства, предназначенных для формирования и функционирования морехозяйственной деятельности”.

Также в книге рассматриваются зоны влияния морского транспорта на приморскую инфраструктуру (и обратное влияние экономико-географических особенностей приморских регионов на морскую инфраструктуру); упоминаются вопросы профильного образования, связанного с подготовкой будущих моряков. Т.Е. Александрова выделяет ключевые проблемы морской инфраструктуры России: старение флота, нехватку кадров рабочих и инженерных специальностей, недостаток внимания государства к проблемам морского транспорта. Причем, как отмечает автор, схожие проблемы характерны для многих развитых и ключевых развивающихся стран.

В первой главе рассматриваются теоретические основы морской инфраструктуры как части морехозяйственного комплекса. Морская инфраструктура России может быть поделена, по мнению автора, на 2 блока, состоящих из 15 подсистем (экономической, социальной, научно-исследовательской, военно-морской, институциональной, рыночной, экологической и т. д.). Автор характеризует условия и факторы, влияющие на формирование и развитие морской инфраструктуры и предлагает определить понятие “фактор размещения морской инфраструктуры”, как совокупность неравнозначных ресурсов, при использовании которых проявляется отношение между территорией и акваторией, определяющее оптимальную локализацию объекта.

Во второй главе раскрываются условия и факторы формирования и развития морской инфраструктуры России. Дается подробное описание экономико-гео-

графического и геополитического положения страны. Приводятся сведения о природно-ресурсном потенциале приморско-акваториальных пространств и их экологических проблемах.

Третья глава посвящена зонам тяготения морских бассейнов России, их влиянию на формирование и развитие морской инфраструктуры. Автор отмечает (с. 83), что проведение границ территорий в экономической географии во многом субъективно и зависит от цели исследования. Т.Е. Александрова предлагает использовать определение зон тяготения морских бассейнов, данное К. Риффо в 1978 г., согласно которому зона влияния простирается в глубь материка, до тех районов, где еще сказывается влияние моря. Это утверждение кажется неверным, поскольку в сфере обращения, импортируемые с использованием морского транспорта товары, например, фрукты и овощи, в итоге достигают любой точки страны. Территориальная структура в зоне тяготения морских бассейнов, которая подробно рассматривается в этой главе, включает промышленную подзону, периферийно-контактную подзону и приморскую подзону. Автор приводит перечень планируемых терминалов в приморских городах России и подробную характеристику морских портов России и зон их тяготения.

В четвертой главе исследуются отдельные подсистемы морской инфраструктуры России, основные этапы ее формирования и развития. Проанализированы погодная динамика и структура грузоперевозок морским транспортом России (РСФСР), приведены сведения о количестве и технических характеристиках морского флота России в сравнении с другими странами мира. Рассмотрена проблема “удобного флага” – регистрации судна в морском регистре страны с наименьшими налогами для судовладельцев.

Описан кризис морского транспорта России в последние 20 лет, коснувшийся не только торгового, но и научно-исследовательского и военного флотов. Рассматриваются принятая в 1997 г. государственная программа “Мировой океан”, “Морская доктрина РФ на период до 2020 года”, а также федеральная целевая программа “Модернизация транспортной системы России на период 2002 – 2010 годов.”, их особенности и недостатки. Автор предлагает меры, которые будут способствовать закреплению за национальным флотом не менее 50% российской грузовой базы. Этот вопрос очень важен, так как в настоящее время значительная часть экспортно-импортных операций морского транспорта обслуживается иностранным

<sup>1</sup> Т.Е. Александрова. Морская инфраструктура России: теория, основные этапы развития, проблемы. СПб.: “Аврора-Дизайн”, 2010. 352 с.

флотом, что является угрозой экономической безопасности России.

Проанализированы технико-экономические характеристики 53 торговых морских портов России, 12 специализированных морских портов и 19 рыбных морских портов России; приведены показатели переработки грузов операторами морских терминалов.

В четвертой главе также рассмотрены проблемы морского образования и науки в России в исторической ретроспективе с эпохи Петра I. Ключевой проблемой автор считает кадровую – недостаток специалистов всех морских профессий в силу падения престижа морского дела как в России, так и в большинстве развитых стран. Статистика, приведенная в книге, свидетельствует об увеличении роли и доли граждан стран восточной и юго-восточной Азии в коллективах моряков торгового флота в начале XXI в.

Еще одна тема – проблема судостроения и история развития этой отрасли с эпохи Киевской Руси. Сравниваются данные об имеющемся количестве и перспективной потребности в морских судах в России. Т.Е. Александрова делает вывод о фактическом устранении государства в отрасли гражданского судостроения, предприятия которого почти не функционируют или выполняют заказы иностранных заказчиков. Часть четвертой главы также посвящена истории становления и развития отечественных навигационно-гидрометеорологических исследований.

В заключительной главе представлены перспективные направления развития морской инфраструктуры России в условиях рыночной экономики. В качестве одного из направлений автор считает необходимым создание технопарков и технополисов по модернизации и развитию морской инфраструктуры. Важная транспортно-экономическая и геополитическая проблема – перспективы Северного морского пути (СМП) – также отражена в монографии. Его развитие возможно как при наличии заинтересованности государства, так и при росте интереса со стороны нефтегазовой и других отраслей промышленности, предприятия (месторождения) которых размещены в городах и поселках вдоль

трассы СМП. Дан обзор имеющихся и планируемых в приморских регионах особых экономических зон (ОЭЗ) в России (на примере Калининградской области) и свободной экономической зоны (СЭЗ) “Находка” в Приморском крае.

При написании монографии автор опиралась на 260 литературных источников. В книге много ссылок и сносок, а также 30 рисунков. Большое количество таблиц (45 табл., не считая трех в приложении) характеризуют современное состояние морской инфраструктуры России, в том числе порты, моря, условия навигации, социально-экономические показатели работы портов и в целом морского транспорта в сравнении с другими его видами.

К сожалению, структура книги перегружена и не выстроена строго. Некоторые разделы носят описательный характер, почти не видно точки зрения автора и необходимости включения больших объемов текстов, взятых из чужой статьи или книги, в настоящую монографию. Это касается в частности большого экономико-географического описания России, заимствованного из учебников. Не ясна причина включения в монографию подраздела 2.2.4. “Нетрадиционные возобновляемые источники энергии акваториально-территориальных пространств России”, так как электроэнергетика сама по себе не имеет прямого отношения к морской инфраструктуре России.

Встречаются в книге и ошибки. Так, неверно указаны моря, омывающие Европейскую Россию на севере, кое-где использованы неправильные единицы измерения; некоторые сведения (численность населения России, перечень стран, входящих в единое таможенное пространство и др.) устарели.

Однако несмотря на недочеты, монография представляет собой комплексное, богатое подробностями описание современной морской инфраструктуры России. Книга может быть интересна широкому кругу читателей, интересующихся современным состоянием морской инфраструктуры и в особенности морского транспорта России.

*П.М. Крылов*

Сдано в набор 13.01.2012 г.

Подписано в печать 29.03.2012 г.

Формат бумаги 60 × 88<sup>1</sup>/<sub>8</sub>

Цифровая печать

Усл.печ. л. 15.0

Усл.кр.-отт. 3.2 тыс.

Уч.-изд.л. 15.0

Бум.л. 7.5

Тираж 209 экз.

Зак. 48

Учредители: Российская академия наук, Институт географии РАН

Издатель: Российская академия наук. Издательство “Наука”, 117997 Москва, Профсоюзная ул., 90

Отпечатано в ППП “Типография “Наука”, 121099 Москва, Шубинский пер., 6