

УДК 911.3

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРИМОРСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ КАНАДСКОЙ ПРОВИНЦИИ КВЕБЕК

© 2013 г. А.И. Ломакина

Институт географии РАН

Поступила в редакцию

В статье исследуются особенности регионального развития Квебека под влиянием континентально-океанической дихотомии. Автор приходит к выводу о решающем воздействии антропогенного фактора на “приморскость” Квебека. Анализ влияния приморского положения на отраслевую структуру хозяйства приводит к выводу о слабом развитии морехозяйства при формировании специфических для Квебека “морезависимых” отраслей. Исследование свидетельствует об эффективном использовании экономикой провинции своего макрорасположения относительно моря.

Положение по отношению к морям – один из ключевых факторов расселения, а также размещения хозяйства. Мировой океан во все времена был для человечества одновременно источником пищи и важной транспортной магистралью. Впрочем, близость к морю не всегда позволяет извлечь все известные выгоды. Конфигурация акватории внутренних морей, наличие крупных рек, удобных гаваней для размещения портов, ширина и пропускная способность проливов, ледовая обстановка и другие условия судоходства оказывают большое влияние на интегральную оценку приморского положения и на все развитие приморского региона.

Значение приморского положения оценивалось в классических работах по геополитике (К. Риттер, Х.Дж. Маккиндер, К. Хаусхофер, Ф. Ратцель, А. Мэхэн, П.Н. Савицкий, А.Г. Дугин и др.), экономической географии и экономике (В. Петти, А. Смит, Л.И. Мечников, Н.Н. Баранский, И.М. Маергойз, В.В. Покшишевский и др.). Среди недавних работ следует особо отметить исследование Л.А. Безрукова, впервые разработавшего экономико-географическую концепцию континентально-океанической дихотомии [1, 2]. Он же предложил методику оценки влияния приморского положения на международное и региональное развитие, наиболее детально рассматривая проблемы, связанные с континентальностью России. Подобные исследования актуальны и для других стран. Так, стремление Канады и ее отдельных

провинций диверсифицировать географическую структуру внешнеторговых связей привело к заметному росту интереса к данной тематике.

Цель данной работы – анализ особенностей регионального развития Квебека в системе континентально-океанической дихотомии. К основным задачам данной статьи относятся, во-первых, оценка приморского положения канадской провинции Квебек с учетом возможностей использования транспортно-коммуникационных свойств её акваторий; во-вторых, анализ влияния близости к морю на систему расселения и хозяйства; в-третьих, определение уровня транспортности хозяйства региона и его влияния на развитие экономики.

Приморское положение Квебека: неочевидный факт. Традиционно изучение приморского положения региона начинается с оценки протяженности его береговой линии. Именно на этом показателе основано большинство подходов к оценке приморского положения любой страны. Протяженность береговой линии Квебека (материкового побережья) составляет более 10 тыс. км, что дает нам формальное основание считать его положение “приморским”. Такой вывод можно подтвердить, используя методику Гладкого [3], который предлагает рассчитывать отношение протяженности береговой линии к длине сухопутных границ – для Квебека этот показатель составляет 1.3 (Россия – 1.8; Германия – 0.65). Достаточно

высокие показатели, полученные в результате расчетов, позволяют говорить о выгодном приморском положении Квебека.

Ясно, что такой подход не позволяет учитывать конфигурацию территории провинции, в пределах которой степень влияния моря может существенно различаться. Илларионов и Пивоваров [4] в этом случае предлагают рассчитывать “удаленность от Мирового океана” как отношение протяженности береговой линии к квадратному корню из площади страны. Это позволяет в первом приближении оценить удаленность от моря центральных территорий. Для Квебека этот показатель равен 8 (Россия – 9.4; Германия – 3.9). Как видно, в этом случае внутренние территории Квебека характеризуются, как и в случае с Россией, существенной удаленностью от Мирового океана.

Однако ни первый, ни второй подходы не дают представления о возможности судоходства в окружающих морях и географических различиях в доступности моря от места к месту. Это заставляет задуматься о необходимости зонирования территории провинции с учетом всего многообразия условий влияющих на возможность использования морских акваторий. Одновременно такое зонирование должно учитывать воздействие морских бассейнов на расселение населения и территориально-отраслевую организацию хозяйства.

Для проведения зонирования мы использовали методику Безрукова [1] по оценке транспортно-географической континентальности, учитывающую распределение населения и хозяйства в фиксированных зонах различной удаленности от морских побережий с круглогодичной навигацией (рис. 1, 2). В результате первичных расчетов вся территория провинции была отнесена к континентальной (97%) и ультраконтинентальной (3%) зонам. Однако учет внутренних водных путей, пригодных для круглогодичной морской навигации, позволил выделить также и приморскую зону, а совокупная доля континентальной и ультраконтинентальной зон сократилась до 95%.

На следующем этапе нами проводился расчет показателя транспортно-географической континентальности (Ктг) Квебека, который учитывал не только транспортную доступность моря, но и степень заселенности той или иной зоны. Последнее обстоятельство позволяет оценить степень “приморскости” положения не просто для тех или иных

территорий, а для наиболее заселенных территорий. Для анализа нами было выбрано 50 крупнейших городов Квебека с населением свыше 20 тыс. чел. каждый. Их совокупное население насчитывает почти 7 млн чел., что составляет 85% жителей провинции.

По нашим расчетам, Ктг Квебека равен 4¹, что позволяет отнести провинцию в группу территорий с очень низкой степенью континентальности, к которым относятся, например, Турция (4.8) и Италия (2.6). Отметим, что Ктг Канады, которая входит в группу с низкой степенью континентальности составляет 9 [6]. Без учета внутренних водных путей показатель Ктг Квебека составляет 45, что превышает реальный показатель более чем в 10 раз. С таким показателем провинция относилась бы к группе стран с высокой степенью континентальности (Россия – 42.2; Конго – 46.8; Афганистан – 49.5) [1].

Как видно, использование такого метода позволяет, с одной стороны, сделать вывод о “приморскости” наиболее заселенных территорий и учесть все возникающие при этом социально-экономические эффекты, а с другой стороны, не упускать из виду высокую степень континентальности территории в целом при планировании размещения новых социально-экономических объектов.

Приморская специфика территориальной организации населения. Приморский характер расселения можно увидеть во многих странах

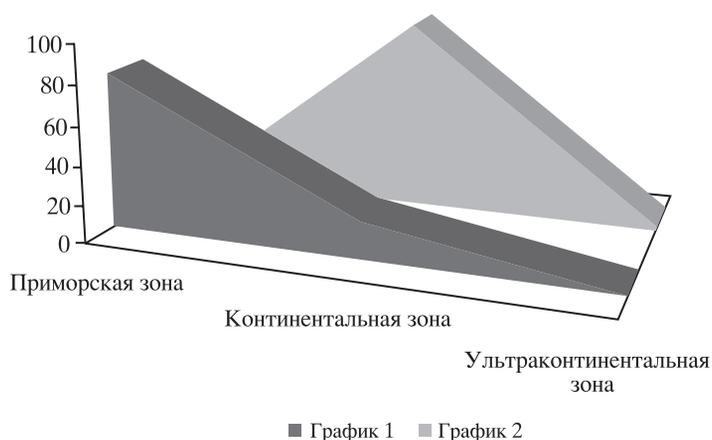
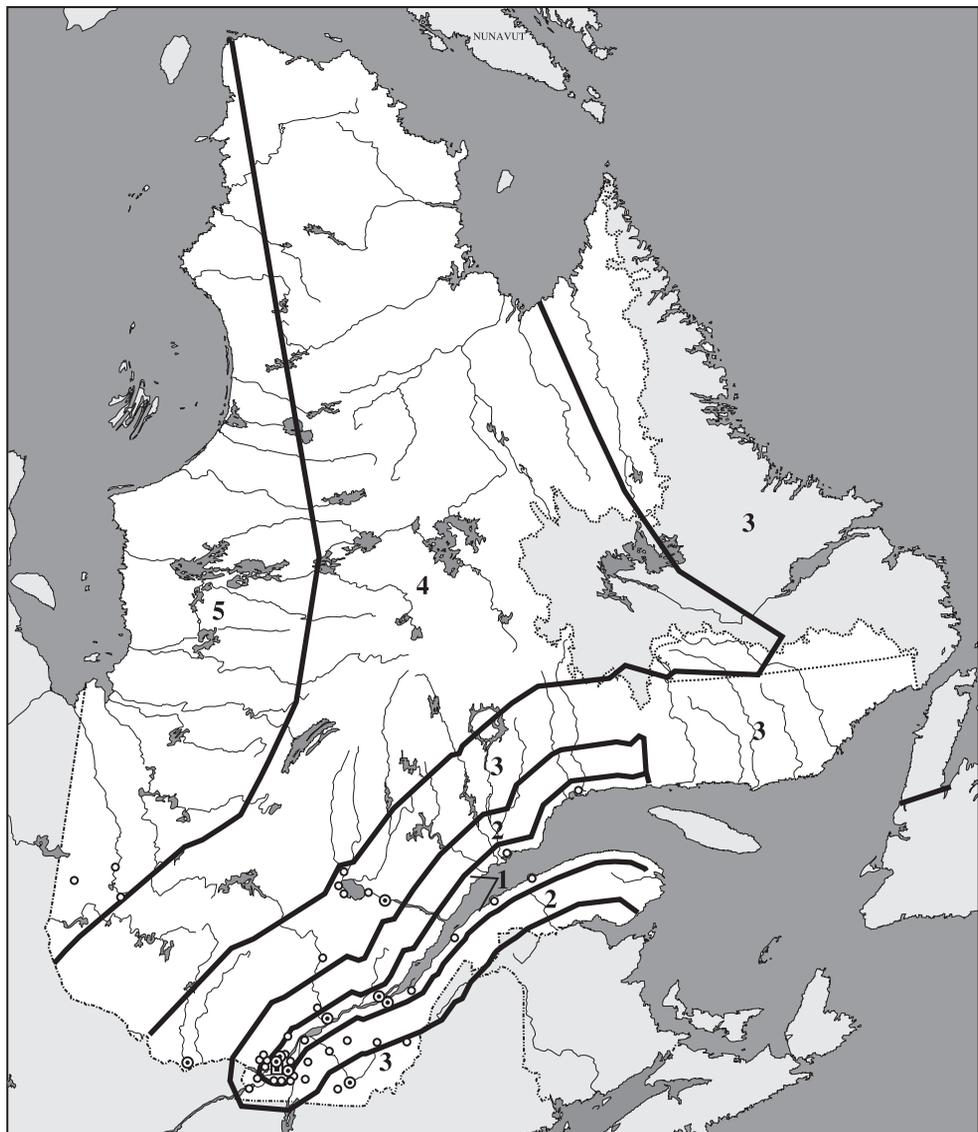


Рис. 1. Доли зон удаленности от моря в общей численности населения городов Квебека (%)

Составлено автором.

¹ $K_{тг} = 0.01N(I \text{ зона}) + 0.05N(II \text{ зона}) + 0.14N(III \text{ зона}) + 0.3N(IV \text{ зона}) + 0.6N(V \text{ зона})$, где $K_{тг}$ – показатель степени транспортно-географической континентальности провинции (баллы); N – доля соответствующей зоны удаленности в общей численности населения провинции (%); в скобках указаны зоны удаленности от моря [1, с. 51].



Условные обозначения

- Государственные границы
- Административные границы
- Спорная граница между провинциями Квебек и Нью-Фаундленд и Лабрадор

- Города
- более 1 000 000 чел.
 - от 100 000 до 999 000 чел.
 - от 20 000 до 99 000 чел.

0 200 km

Границы зон удаленности от морей и морских портов с круглогодичной навигацией

Зоны транспортно-географической удаленности от морей и морских портов с круглогодичной навигацией

- 1, 2 Приморские
- 3, 4 Континентальные
- 5 Ультраконтинентальные

Составлено автором

Рис. 2 (без подписи)

на всех заселенных континентах. Достаточно сказать, что в 200-километровой приморской полосе, которая занимает всего 16% площади суши, проживает около половины жителей Земли. Проведенное нами зонирование Квебека позволяет получить более детальное представление о территориальных различиях в степени “приморскости” его отдельных районов.

В *приморской зоне* (зона 1 и 2 на рис.1) расположено 42 из 50 крупнейших городов (агломераций), в том числе 30 – в прибрежной полосе. Они вмещают в себя 6.5 млн чел., то есть более 80% жителей провинции.

Особенность географии ведущих городских центров Квебека – их расположение не на океанических побережьях, а на реке Св. Лаврентия

(рис. 1), которая служит важнейшей транспортной артерией. На реке расположено 18 стратегических портов (из них 17 на отрезке с круглогодичной навигацией). Движение морских судов по реке стало возможным благодаря предпринятым дноуглубительным работам в 1954–1959 гг., а круглогодичная навигация до Монреаля впервые была открыта в 1964 г. Теперь же такие города, как Монреаль и Квебек, можно отнести к “прибрежным”. По функциям – они типичные морские порты (рис. 1). По глубоководному пути, который начинается от Монреаля выше по течению, зимняя навигация невозможна, главным образом, из-за многочисленных шлюзов. Таким образом, территории, примыкающие к Великим озерам, лишаются морской связи с Атлантикой [13]¹.

Река Св. Лаврентия стала важнейшим элементом опорного каркаса территории, аккумулирующим все выгоды приморского положения. Здесь расположено 7 из 10 городов (агломераций) с численностью населения свыше 100 тыс. жителей². Все они входят в обширную урбанизированную зону **мегалополиса Квебек – Монреаль**, протянувшегося вдоль реки. Он в свою очередь является частью ещё более крупного урбанизационного образования “Коридор Квебек Сити – Уинсор”. Данный мегарайон протяженностью свыше 1 тыс. км сосредотачивает более 50% населения и более 60% ВВП [8]. Своим образованием он также в значительной мере обязан водно-транспортной системе реки Св. Лаврентия и Великих озер.

Территория континентальной и ультраконтинентальной зон, занимающих 95% территории провинции заселена и освоена довольно слабо: плотность населения здесь в 1000 раз ниже соответствующего показателя приморской зоны. В континентальной зоне находятся 6 крупных городов, в том числе 3 – с численностью населения более 100 тыс. жителей: Гатино (близнец Оттавы), Шербрук (промышленный центр и транспортный узел, выгодно расположенный между низменностями р. Св. Лаврентия и канадско-американской границей) и Сагеней (один из крупнейших в мире центров алюминиевой промышленности).

В ультраконтинентальной зоне расположено 2 крупных городских центра – Руин–Норанда и Валь-д’Ор – это крупнейшие центры горнодобы-

вающей промышленности, основанные в период “золотой лихорадки” 20-х гг. XX в. Невыгодный характер их географического положения и ныне с лихвой компенсируется высокой ликвидностью добываемой руды.

Исследование выявило приморский характер размещения населения в провинции. Следует оговориться, что столь выраженная приморская модель размещения демографического потенциала Квебека объясняется не только влиянием морского бассейна и связанных с ним внутренних водных путей. Большое влияние на этот “сдвиг к морю” оказали, во-первых, исторические особенности колонизации территории провинции (хотя можно ли считать случайным, что заселения и освоение начиналось именно с прибрежных приатлантических районов и с берегов реки Св. Лаврентия). Во-вторых, влиянием комплекса природно-географических причин, обусловивших концентрацию населения в южной части провинции: средняя температура на территории Квебека составляет –4.4, а средняя температура для территории, где проживает основная часть населения Квебека составляет +5.5 градусов Цельсия. Наконец концентрация демографического потенциала в приморской зоне усиливается и её близким положением к границе с США – главным торговым партнером Квебека и всей Канады.

Территориальная организация “морезависимых”³ отраслей хозяйства. Приморское положение любой в достаточной степени заселенной и освоенной территории в значительной мере определяет специфику отраслевой и территориальной организации хозяйства. “Верными спутниками” морских побережий во все времена были судостроение, рыбная промышленность и рекреационная деятельность. Тем не менее современный морехозяйственный комплекс провинции Квебек выглядит довольно скромно как на региональном, так и на национальном уровне. Более того, морехозяйство Квебека, в основном проигрывая всем или почти всем другим канадским провинциям, аккумулирует около 1–2% от числа занятых и валового регионального продукта.

Несмотря на то, что очевидным следствием приморского положения должно быть развитое **рыболовство**, эта отрасль выглядит более чем скромно как на фоне других приморских регио-

² Монреаль и Квебек, Лаваль, Лонгёй и Тербон (расположенные напротив Монреаля), Леви (расположен напротив Квебека), Труа-Ривьер (один из крупнейших квебекских портово-промышленных комплексов, расположенный между Монреалем и Квебеком).

³ Под “морезависимыми” отраслями понимаются не только отрасли, возникшие на основе использования морских ресурсов (морехозяйственные отрасли), но также и отрасли, функционирование которых зависит от морского транспорта.

нов Канады, так и на фоне других отраслей Квебека. Так, доля Квебека в общем улове рыбы не превышает 7% (50 тыс. т по объему и 120 млн долл. кан. по стоимости), что не идет ни в какое сравнение с Новой Шотландией или Британской Колумбией. На рубеже XX–XXI вв. в рыболовной отрасли Квебека произошли существенные изменения в видовом составе и стоимостной структуре вылова: главными промысловыми видами стали снежный краб, креветки, омары, именно на них падает 90% объема и стоимости вылова вместо традиционных видов рыб (треска, палтус, сельдь) [9]. Главной причиной таких изменений стало истощение биологических ресурсов залива.

Переработка рыбы и морепродуктов в квебекских рыбных портах сводится по большей части к простейшим операциям: термической обработке, замораживанию, упаковке, а затем продукция отправляется в США, страны Европы и Азии. Это объясняет скромный вклад отрасли в ВРП, ведь основной объем добавленной стоимости “оседает” за пределами провинции.

Судостроение не является сильной стороной ни Канады в целом, ни Квебека в частности. Более того, по количеству предприятий (около 80) Квебек значительно уступает провинциям-лидерам: Британской Колумбии – 250, Онтарио – 170. В первом приближении можно выделить две группы производств в Квебеке: “крупное судостроение” (производство и ремонт судов коммерческого, гражданского, военного и прочего назначения) и производство судов личного пользования (яхты, моторные лодки, водные мотоциклы и пр.).

Для реализации первого направления в Квебеке работают 5 крупных судостроительных верфей (всего в Канаде работает 32 верфи). Крупнейшим судостроительным центром выступает порт Леви, еще три судостроительных предприятия размещены на побережье полуострова Гаспе (в Матан, Гаспе, Ле Мешен), одна – на острове Кудр в морской эстуарии реки Св. Лаврентия. В настоящее время на этих предприятиях осуществляется строительство буксирных судов, ремонт и конверсия коммерческих судов, производство куполов сонаров для ВМФ США, есть опыт производства газовых и нефтяных платформ [8]. Канадское производство судов личного пользования представлено большим числом предприятий (более 70). Наряду с Онтарио и Британской Колумбией Квебек – ведущий игрок на канадском рынке судов личного пользования. В целом отрасль переживает трудные времена. Даже при растущем спросе на суда на международном рын-

ке квебекское судостроение не выдерживает жесткой конкуренции с китайскими, корейскими и японскими производителями.

Рекреация не получила достаточного развития, занимая лишь 6% канадского рынка круизного туризма (Британская Колумбия и Онтарио – по 70 и 20% соответственно). В числе причин такого положения назовем природно-климатические условия и относительную удаленность провинции от главных регионов-клиентов – Бостона, Нью-Йорка (более ½ числа круизных лайнеров и более ¾ потока пассажиров⁴). В 2010 г. к портам Квебека причалило 150 круизных лайнеров с общим числом пассажиров более 165 тыс. (в том числе 125 – туристы и 40 – члены экипажей), а объем трат составил от 40 до 80 млн долл., что значительно ниже ожидаемых прогнозов докризисного периода [8].

В ряду морехозяйственных отраслей **морской транспорт** выступает ведущим видом экономической деятельности приморских регионов. Общий оборот квебекских предприятий морского и портового секторов в 2010 г. составлял 3 млрд долл., это почти 80% от всего морехозяйства. В морском секторе занято 12–18 тыс. чел. К инфраструктуре квебекского морского хозяйства относится 21 “стратегический” коммерческий порт, паромные переправы (13 линий) и прочие предприятия портового и морского обслуживания и береговых служб. В 2010 г. общий объем обработанных грузов в портах Квебека составил 105 млн т, а объем пассажирских перевозок превысил 6 млн чел. (паромные переправы и речные прогулки) [13].

Морской транспорт – отрасль, через которую реализуются различные виды экономико-географического положения Квебека (выход к районам интенсивного морского судоходства, близость к США и др.). Благодаря тесной связи морского транспорта и обслуживаемых им отраслей многие из них получили специфическую территориальную структуру.

Наиболее простую территориальную организацию имеют **отрасли, формирующиеся на основе привозного сырья**. В первую очередь сле-

⁴ В данном случае подразумевается не столько пространственная, сколько временная удаленность. Туристические агентства отреагировали на спад спроса на круизные путешествия вследствие финансового кризиса 2008 г. и повышение цен на топливо, сокращением продолжительности путешествий до 3–4 дней. В результате квебекские порты оказались в менее выгодном положении, чем порты атлантических провинций.

дует сказать о *нефтепереработке* и связанной с ней *нефтехимии*. Ежегодно в портах Квебека обрабатывается 9 млн т нефти, что составляет половину ее общего квебекского импорта (всего 18.8 млн т в 2010 г.). Нефть поступает преимущественно из Северной Европы и Северной Африки. Главным нефтяным портом является порт Квебек (терминалы в Леви), там же с 1971 г. работает ведущий в провинции нефтеперерабатывающий завод (НПЗ) – “*Ultramar*” (рис. 3). Положение в морском эстуарии реки Св. Лаврентия позволяет порту круглогодично принимать танкеры грузоподъемностью более 130 тыс. т, что ставит расположенный там НПЗ в более выгодное положение по сравнению с другими заводами, находящимися выше по течению (в Монреале). Небольшая часть нефти с приморского терминала поставляется на данные предприятия по железной дороге, а также автомобильным и морским транспортом.

С нефтеперерабатывающими заводами технологически связано около 20 предприятий нефтехимии (“*Air Liquide Canada*”, “*BOC Gaz*”, “*Praxair*” и др.), которые в свою очередь используют порты Квебека для вывоза готовой продукции (не менее 1.5 млн т в год) [14]. Степень зависимости от приморского положения сильно менялась на разных этапах формирования нефтепереработки и нефтехимии. В первом приближении можно выделить три стадии развития этих отраслей с разными типами “географической ориентации” образующихся производств.

На первых этапах производства имели ярко выраженную приморскую ориентацию, что выразилось в создании центров нефтепереработки именно в приморских районах. В период с 1915 по 1933 гг. были созданы НПЗ в Монреале, получавшие сырьё морским транспортом из Саудовской Аравии и Венесуэлы.

Второй период был связан с переориентацией отрасли на вновь строящиеся магистральные нефтепроводы. В период с 1941 до нач. 1980-х годов в эксплуатацию было введено 6 НПЗ, располагавшихся в границах Большого Монреала. Эти заводы ориентировались на нефть, поступающую из Портленда (нефтепровод Портленд – Монреаль, 1941 г.) и из Альберты (нитка Эдмонтон – Сарния – Монреаль, 1976 г.). Дополнительные объемы нефти по-прежнему доставлялись в период навигации до порта Монреала, а также на построенный в 1971 г. НПЗ в Леви. В результате на сочетании сухопутных и морских поставок к 1960–1970-м гг. сформировался гигантский узел нефтепереработки, концентрировавший более 30% канадских мощностей [12].

Основные изменения на третьем этапе были связаны с событиями нефтяного кризиса и с последовавшим за ним переделом канадского нефтяного рынка. К середине 1980-х гг. 4 из 6 НПЗ Монреала были закрыты, а совокупные объемы переработки оставшихся стали сопоставимы с мощностью ориентированного на морские поставки НПЗ в Леви.

“Сдвиг к морю” продолжился и в 2000-е гг. Этому способствовало закрытие заводов “*Shell*” и “*Petromont*” в Монреале и одновременное расширение завода “*Ultramar*” в Леви. В итоге перерабатывающие мощности старейшего узла-гиганта Монреала сократились вдвое, составив 160 тыс. бар. в день, что на 100 тыс. бар. в день меньше приморского комплекса в Леви.

Алюминиевая промышленность также в значительной мере зависит от морского транспорта и имеет весьма примечательную территориальную структуру. В Квебеке сложилось два основных района по производству алюминия, использующих исключительно привозное сырьё⁵. Ежегодно более 3 млн т бокситов и 4 млн т глинозема доставляется к портам и находящимся в них предприятиям, которые расположены на р. Св. Лаврентия и р. Сагений.

Самый крупный район сформировался в долине р. Сагений, долину которой не случайно называют алюминиевой (рис. 3). В небольших городках (Альма, Арвида, Гранд-Бэй, Латерьер) находятся 4 завода, принадлежащие алюминиевому гиганту “*Alcan*”. Главным портом, который обслуживает эти 4 завода, является Пор-Альфред, грузооборот которого в конце 2000-х приближался к 5 млн т. Основу грузооборота порта составляют бокситы, глинозем, кокс, каустическая сода и мазут – все, что необходимо для работы алюминиевых предприятий. Бокситы, доставляемые в Пор-Альфред, перерабатываются на глиноземном заводе в Арвиде, а затем распределяются на упомянутые выше производства.

Второй район сформировался вдоль главной экономической оси региона – р. Св. Лаврентия. Здесь работают три завода другого алюминиевого гиганта “*Alcoa*”, деятельность которых тесно свя-

⁵ В ближайшее время альтернативу привозному сырью составит месторождение высокоглиноземных глин Гранд-Вале в районе города Мюрдошвилль на п-ове Гаспе, и глиноземный завод в Кап Ша. Используя запатентованную технологию кислотного производства глинозема и других типов руд, канадская компания “*Orbite Aluminae*” прогнозирует уже в 2013 г. производить до 5 т высококачественного глинозема ежедневно.

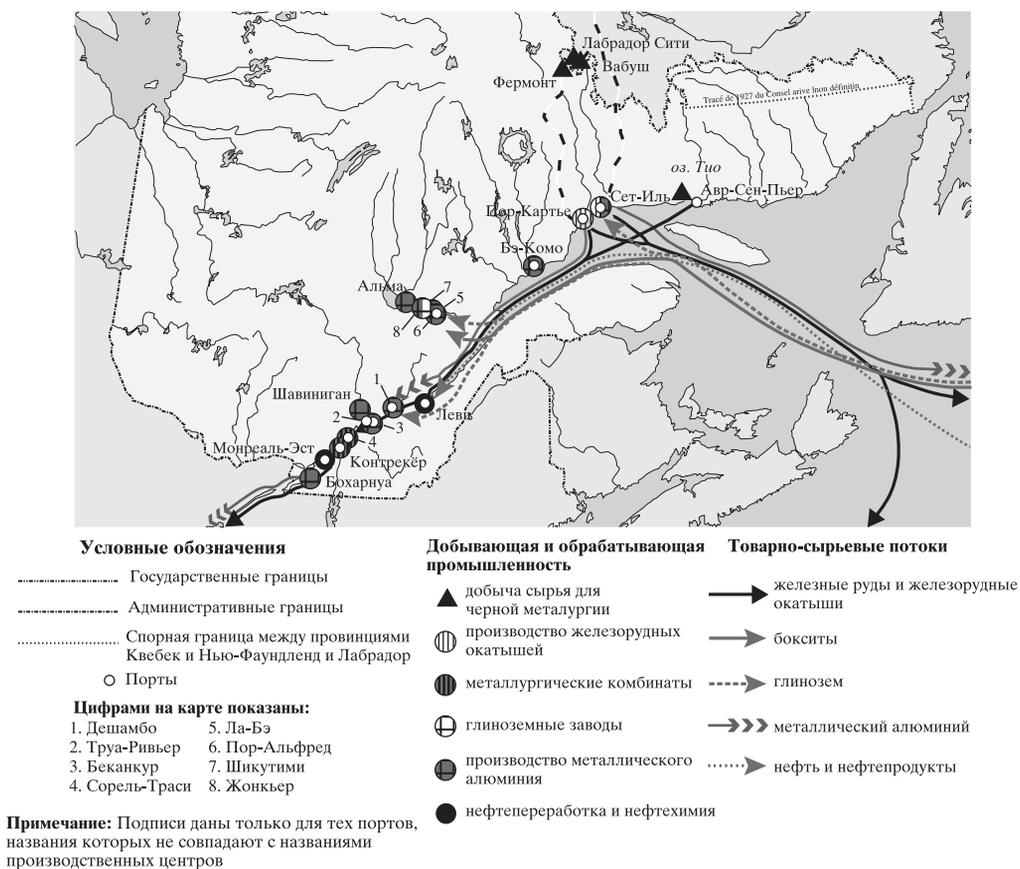


Рис. 3. Территориальная структура некоторых “морезависимых” отраслей Квебека.

зана с портами Бэ-Комо, Труа-Ривьер и Беканкур, обеспечивающих ритмичные поставки привозного глинозема. Активную конкуренцию “Alcoa” составляет уже упомянутый концерн “Alcan”, заводы которого располагаются в Беканкуре и Шавинигане. Следует обратить внимание, что все заводы расположены в приморской зоне и все, кроме одного (в Шавинигане), лежат в основе сформировавшихся здесь портово-промышленных комплексов (ППК) [7].

Особое место в территориальной организации алюминиевой промышленности Квебека занимает завод компании “Allouette”, расположенный в порту Сет-Иль на северном побережье зал. Св. Лаврентия. Это крупнейшее по объемам производства алюминиевое предприятие Канады (570 тыс. т алюминия в год). Географическая удаленность предприятия от наиболее освоенных районов компенсируется морским транспортом, с помощью которого осуществляется не только подвоз сырья (глинозема), но и вывоз готовой продукции. Наиболее крупный “грузовой мост”, по которому перевозится почти половина производимой продукции, сформировался по направлению Сет-Иль – Труа-Ривьер.

Благодаря уникальному сочетанию удачного приморского положения и наличию значительно гидроэнергетического потенциала алюминиевая промышленность Квебека достигла очень высокого уровня развития. Квебек замыкает тройку мировых производителей первичного алюминия (2.6 млн т.), а по экспорту алюминия Квебек является мировым лидером, при этом 85% продукции транспортируется в США.

Логистические схемы отличаются высокой гибкостью – предприятия используют интермодальные перевозки, комбинируя различные виды транспорта в зависимости от объемов и сроков поставок. Поскольку первичный алюминий относится к группе продукции со средней транспортабельностью, а транспортные издержки по вывозу готовой продукции не так велики, для транспортировки обычно используются наземные виды транспорта.

Наибольший интерес с точки зрения своей зависимости от морского транспорта и специфической территориальной организации отрасли вызывает **черная металлургия**. Несмотря на то, что и месторождения сырья, и металлургические заводы располагаются на территории провинции –

роль морского транспорта сложно переоценить. В первую очередь нельзя не упомянуть, что именно на морской транспорт возложена главная задача по транспортировке одного из основных экспортных товаров Квебека – железной руды и концентратов. Во-вторых, морской транспорт обеспечивает связь между территориально разобщенными предприятиями черной металлургии.

Железная руда и концентрат производятся на горно-обогатительных комбинатах, расположенных в соседней провинции Нью-Фаундленд и Лабрадор, а также на территории самого Квебека (рис. 3). Все разрабатываемые квебекские месторождения железных руд размещены в континентальной зоне, однако поставки сырья на внутренний и внешний рынки реализуются через приморскую зону. Преодоление сухопутных расстояний осуществляется по специальным рудовозным железным дорогам, связывающим районы добычи с портами вывоза.

Месторождения Фаер Лэйк и Монт Райт разрабатываются в районе г. Фермонт компанией “Arcelor Mittal”. После обогащения произведенный концентрат (с содержанием железа на уровне 65%) перевозится по принадлежащей компании железной дороге “Chemin de Fer Cartier” в порт Пор-Картье. По похожей схеме осуществляются поставки сырья и с других месторождений.

И в случае порта Пор-Картье, и в случае порта Сет-Иль часть поступающего сырья грузится непосредственно на рудовозы, часть складировается, а часть – перерабатывается прямо в портах в железорудные окатыши. Так, завод в Пор-Картье ежегодно производит около 15 млн т железорудного концентрата и более 9 млн т окатышей [7].

Особую роль в сырьевой базе черной металлургии Квебека играют ильменитовые руды. Канада занимает 1-е место по производству ильменитовых концентратов (2.8–3 млн т, 20% мирового производства). Ильменит-гематитовая руда из месторождения “оз. Тио” поступает по специальной железной дороге в порт Авр-Сен-Пьер, откуда сырье доставляется морским транспортом в металлургический комплекс Сорель-Траси. Компания “*QIT Fer et Titane*” производит пигментный диоксид титана, большая часть которого (около 85%) экспортируется, главным образом, в США и страны Западной Европы. Остальное количество потребляется внутри страны [7, 11].

Как видно, морскому транспорту во всех упомянутых случаях нет альтернативы. В первую

очередь, потому что в районе отсутствует другой транспорт, подходящий для перевозки массовых грузов. Во-вторых, потенциальная возможность строительства железной дороги здесь также не рассматривается, поскольку концентрат, как и железорудные окатыши – это сырье, отличающееся низкой транспортабельностью [1], что объясняется небольшой ценой единицы их массы.

Ежегодно порты Сет-Иль и Пор-Картье – крупнейшие рудные порты Канады – обрабатывают 35–40 млн т железной руды и концентрата, отправляемых в США, Европу и Азию. Более 75% отгружаемой руды и концентрата при этом направляется в США на металлургические комплексы района Великих озер и в Западную Европу.

Фактически все перерабатывающие мощности провинции концентрируются в портовых районах Контрекёр (Монреаль) и Сорель-Траси. Такое размещение объясняется прежде всего экономией транспортных затрат, то есть стремлением избежать ненужных перегрузок с одного транспорта на другой. Таким образом, морской транспорт, обеспечивая поставки железорудного сырья, сшивает территориальный разрыв технологических связей в черной металлургии.

Как видно, влияние приморского положения на территориальную организацию хозяйства морезависимых отраслей выражается не только в тяготении их к морю. Гораздо более важным следует считать их потребность в использовании морского транспорта как важного посредника на стадиях получения сырья и экспорта готовой продукции, но также и на этапе получения полупродуктов. Совокупность рассмотренных факторов приводит к возникновению как портово-промышленных комплексов (в наиболее освоенных регионах), так и к появлению систем специализированных портов (в регионах ресурсного типа).

Транспортноемкость хозяйства Квебека и ее экономические следствия. Потенциальный характер экономико-географического положения (ЭГП), установленный еще Н.Н. Баранским, требует оценки эффективности использования **транспортно-экономического потенциала приморского положения Квебека.**

В Квебеке на долю морского транспорта приходится почти 50% всего грузооборота и более 40% перевезенных грузов по массе. Именно повышенная роль в грузоперевозках экономического морского транспорта обуславливает относительно низкую долю транспортных издержек в себестоимости и цене продукции (в среднем не пре-

вышает 5–10% в развитых приморских странах, по данным Шлихтера [5]).

Соотношение между транспортом и производством отражает показатель *транспортноемкости хозяйства*, величина которого рассчитывается как отношение общего грузооборота к ВВП. Он же отражает размеры и конфигурацию хозяйственной территории, является мерой “пространственной” эффективности функционирования транспорта. Известный специалист по географии транспорта С.Б. Шлихтер отмечает решающее влияние отраслевой структуры производства и типа социально-экономического развития страны на величину транспортноемкости [5]. По нашим расчетам для Квебека он соответствует 1 ткм на 1 долл. США (таблица), что больше аналогичных показателей по Канаде в целом (0.88), Германии (0.35) и сопоставимо с Японией (1.03) или Великобританией (1.02). Эти данные свидетельствуют о решающем значении для транспортноемкости отраслевой структуры экономики Квебека, роли “тяжелых” (сырьевых) отраслей.

Вместе с тем следует признать, что в случае Квебека показатель транспортноемкости хозяйства не является в полной мере репрезентативным. Это связано с дешевизной морского транспорта, значение которого для провинции особенно велико. Для учета этого обстоятельства нами был рассчитан показатель “приведенной транспортноемкости хозяйства”, разработанный и впервые использованный Безруковым [1]. Для этого натуральные показатели наиболее экономичных видов транспорта – морского и внутреннего водного – с помощью специальных понижающих коэффициентов были приведены к натуральным показателям сухопутных видов транспорта⁶. Из таблицы следует, что приведенный грузооборот в 2 раза меньше его натурального выражения. То есть за счет эксплуатации морского транспорта наблюдается двукратное сокращение фактической транспортной работы.

Сопоставление приведенной транспортноемкости с ее натуральным выражением привели к аналогичным результатам. По нашим расчетам, реальная транспортноемкость хозяйства Квебека равняется 0.51 ткм на 1 долл., что вдвое меньше его натурального выражения (Канада – 0.49). Данный показатель количества транспортной работы (и транспортных издержек), приходящейся на единицу продукции подтверждает принадле-

Таблица. Расчет транспортноемкости и приведенной транспортноемкости хозяйства Квебека в 2009 г.

ВВП по ППС, 2009	253
Общ. грузооборот транспорта (без газопроводного), млрд. ткм	255
Транспортноемкость хозяйства, ткм/дол.	1
Удельный вес в общем грузообороте морского и внутреннего водного транспорта, %	47
Общий приведенный грузооборот транспорта (без газопроводного), млрд. ткм	127
Приведенная транспортноемкость хозяйства, ткм/дол	0.51
Экономия транспортной работы за счет морского и внутреннего водного транспорта, раз	2

Составлено автором

жность Квебека к океаническому типу территорий. Хотя квебекский показатель выше значений “классических” океанических стран (Великобритания – 0.22), он все же существенно ниже значений континентальных стран (Россия – 1.8).

Именно показатель приведенной транспортноемкости хозяйства характеризует полноту реализации экономикой государства своего макроразнообразия относительно моря, так как он учитывает непосредственно структуру грузооборота и экономии транспортной работы за счет эксплуатации эффективного морского и водного транспорта. Проведенные нами расчеты свидетельствуют об эффективном использовании экономикой провинции своего макроразнообразия относительно моря.

Экспортный потенциал приморского положения Квебека. Низкая транспортноемкость хозяйства провинции, обусловленная выходом региона к морскому пути с круглогодичной навигацией, позволяет реализовать участие Квебека и Канады в международном географическом разделении труда. Это отчетливо видно при оценке роли морского транспорта Квебека в его внешней торговле. Даже создание в 1994 г. Североамериканской зоны свободной торговли – НАФТА, сильно повлиявшее на транспортную структуру экспорта (по стоимости экспортных грузов на первое место вышел автомобильный транспорт, обеспечивающий связь провинции с США), скорее увеличило транспортные возможности Квебека, чем привело к непосредственной конкуренции морского и автомобильного транспорта. Более того, доля экспортных грузов, отправляемых морским транспортом, по стоимости выросла в 2 раза с 9% в 1994 г. до 18% в 2009 г., а доля водного

⁶ Для приведения натуральных показателей транспортной работы (грузооборота) морского транспорта к показателям сухопутного взят понижающий коэффициент 0.1, для внутреннего водного транспорта – 0.5 [1, с. 61].

транспорта в грузообороте едва не дотягивает до 50%. Это объясняется стремлением Канады расширить географию экспорта провинции, а также ростом морского экспорта в США. Необходимость такой диверсификации остро проявилась после трагических событий 11 сентября 2001 г.⁷ Более того именно для морского транспорта характерной чертой выступает “открытость”, т.е. ориентированность на внешнеторговые связи: соотношение массы грузов, предназначенных для внутреннего и внешнего рынка, составляет 1:4 [11].

Особенностью географической и товарной структуры экспорта является доминирующая роль двух товаров (железорудное сырье и пшеница) и двух регионов-импортеров (Европа и США), аккумулирующих по 80% рынка. Неоспоримое лидерство, принадлежащее железной руде и концентрату – 65% “морского” экспорта по массе и 15% по стоимости – объясняется разработкой богатых месторождений п-ова Лабрадор. Ежегодно порты Сет-Иль и Пор-Картье – крупнейшие рудные порты Канады – обрабатывают 35–40 млн т железной руды и концентрата, отправляемых в США, Европу и Азию [7, 11].



Рис. 5. Товарная структура “морского” экспорта Квебека, 2006 г. Составлено по [9]

Хинтерланд квебекских портов протягивается в глубь североамериканского континента, захватывая степные районы и “пшеничный пояс”, что объясняет прочную позицию сельскохозяйственной продукции в товарной структуре морского

⁷ Новые правила досмотра грузов и пассажиров очень дорого обошлись канадской экономике, даже, несмотря на отсутствие полной блокады (как это имело место в случае с воздушной границей).

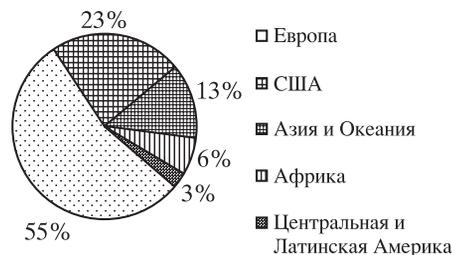


Рис. 4. География вывоза товаров из Квебека морским транспортом, 2010 г., %.

экспорта Квебека: 5.5 млн т, то есть 17% общего объема экспорта этой отнюдь не пшеничной провинции. Логистическая схема, позволяющая преодолеть более 25 тыс. км, сложна и включает несколько видов транспорта: до портов Великих озер пшеница доставляется железнодорожными составами, отсюда лейкерами⁸ по глубоководному пути в квебекские порты Бэ-Комо, Квебек, Монреаль, Пор-Картье и Сорель, далее океанскими судами – в страны Европы, Африки, Ближнего Востока, Америки (рис. 4). В ряде случаев в портах осуществляется перегрузка зерна с лейкера непосредственно на океанское судно без использования портового элеватора. В результате портовая

деятельность ограничивается погрузочно-разгрузочными операциями, и несмотря на значительные объемы данная продукция не приносит Квебеку значительной добавленной стоимости.

Как и в общей структуре экспорта, указанные массовые грузы с большим “перевесом” лидируют на отдельных потоках (рис. 5). На долю

⁸ Лейкер – озерное грузовое судно.

железорудного сырья приходится от 75 до 80% квебекских потоков в Европу и США и почти 100% потока в Азию и Океанию. Можно также отметить, что в указанных регионах руду из квебекских портов принимают небольшое число стран или металлургических районов: железная руда и концентрат из квебекских портов поступает в Великобританию и Германию, Приатлантический и Приозерный металлургические районы США, в Китай. В свою очередь, в экспорте в Латинскую Америку и Африку преобладает сельскохозяйственное сырье, на него падает 60–70% объема грузопотока из Квебека. Главными африканскими странами-импортерами зерна выступают Марокко, Египет и Алжир. В Латинской Америке почти весь поток пшеницы направляется в единственную страну – Венесуэлу.

Как видно, пример Квебека лишь подтверждает мировую практику: морской транспорт занимает сейчас перевозками массовой сырьевой и полупродуктовой продукции. Преобладание в структуре экспорта Квебека этих низкотранспортабельных категорий объясняется возможностью использовать крайне дешевый морской транспорт.

Проведенное исследование показало, что Квебек – приморский регион, но связано это не столько с его полуостровным географическим положением и значительной протяженностью береговой линии, сколько с антропогенным фактором – введением круглогодичной морской навигации по реке Св. Лаврентия – и концентрацией населения в приморской зоне. Иначе говоря, Квебек сам сделал себя “приморским”.

Парадоксально, но от приморского положения выиграли совсем не те отрасли, которые обычно ассоциируются с понятием “морского хозяйства”. Более того, морехозяйство Квебека в основном проигрывает морскому хозяйству всех или почти всех других приморских канадских провинций. В условиях Квебека выиграли те отрасли, которые сумели использовать внутренние преимущества (в основном ресурсного плана), внешнюю конъюнктуру и выгоды приморского положения. При этом некоторые из этих отраслей не могли бы снабжать своей продукцией даже внутренний рынок без участия морского транспорта. Как показывают проведенные исследования, канадская провинция Квебек являет собой пример удачного

использования преимуществ приморского географического положения для целей регионального экономического развития.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Академ. изд-во “Гео”, 2008. 369 с.
2. *Безруков Л.А.* Транспортно-географическая континентальность России: транспортноемкость хозяйства и адаптивные следствия // Изв. РАН. Сер. геогр. 2005. № 3. С. 48–55.
3. *Гладкий Ю.Н.* Сравнительный подход к оценке географического положения африканских стран // Экономическая и социальная география: проблемы и перспективы. Л.: Изд-во ГО СССР, 1984. С. 127–145.
4. *Илларионов А.Н., Пивоваров Н.А.* Размеры государства и экономический рост // Вопросы экономики. 2002. № 9. С. 18–45.
5. *Линец Ю.Г., Пуляркин В.А., Шлихтер С.Б.* География мирового хозяйства. М.: Гуманит. изд. Центр ВЛАДОС, 1999. 400 с.
6. *Ломакина А.И.* Транспортно-географическая континентальность Канады: неявное влияние северности // Проблемы канадологии в российских и зарубежных исследованиях. Вып. 6. Сб-к статей. Санкт-Петербург, 2013. 224 с.
7. Bilan annuel de conformité environnementale. Les effluents liquides du secteur minier 2009 // Ministère de développement durable, environnement et parcs. Québec, 2009/ <http://www.mddep.gouv.qc.ca>.
8. Industrie Canada – <http://www.ic.gc.ca>.
9. L'industrie de la pêche au Québec. Profil socio-économique 2009. Pêches et Océans Canada – <http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>.
10. Institut de la statistique du Québec. – <http://www.stat.gouv.qc.ca>.
11. Le transport des marchandises sur le Saint-Laurent 1995–2005 // Ministère des Transports du Québec. – <http://www.mtq.gouv.qc.ca>.
12. L'industrie pétrochimique québécoise. // Ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec – Québec, 2002. – <http://ville.montreal.qc.ca>.
13. Ministère des Transports du Québec. – <http://www.mtq.gouv.qc.ca>.
14. Société de développement économique de Saint-Laurent – <http://www.st-laurent.org>.

Socio-Economic Aspects of Maritime Location of Quebec, Canada

A.I. Lomakina

Institute of Geography, Russian Academy of Sciences

The paper deals with the social and economic aspects of Quebec's regional development under the influence of continental-oceanic dichotomy. The integral assessment of maritime location of Quebec is based on population distribution and the impact of inland waterways suitable for sea transport. It is shown that the anthropogenic factor is dominant source of maritime features of Quebec. The analysis of the impact of maritime location on the sectoral structure of the economy is made. The conclusion that traditional sea branches of economy are weakly developed but specific to Quebec sea-dependent industries are forming is made. The study proves the efficient use of economy of the province of its macroposition on the sea.