

远东沿海城市·问题和发展前景

М. Т. Романов, В. С. Бурилова, А. В. Мошков

苏联远东海岸线虽然很长,但是这里的滨海城市并不多,大约50个,而10万人口以上的大城市仅有4个:符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、马加丹和堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克。形成这种状况的原因很多,其中最主要的是:远东及其沿海地带经济开发较晚;太平洋沿岸适宜港湾数量有限;大部分近海域通航期较短,缺少运输干线(西伯利亚大铁路和贝加尔-阿穆尔大铁路除外)以保障沿海居民点与内地开发区的可靠联系;与海岸线平行的山系增大了由老开发区通往沿海适宜港湾铁路线敷设难度;重新开始的和跨年度的基本建设投资计划已经实施,这时新的生产部门的建立需要在已有的居民点上进行,而这里的生产和社会基础结构已经形成;远东与邻国的经济发展水平不同,使对外经济联系局限于狭窄的渠道,劳动地域分工迫使远东长期承担向全社会提供自然资源的任务大大削弱了它作为边疆地区的应有作用,因为西西伯利亚和东西伯利亚在提供自然资源方面占有明显的优势,那里的同类资源储备远远超过远东地区(除了海洋生物资源);远东的生产潜力明显低于国内其他地区(如苏联欧洲部分);而对外经济联系却死水一潭,徒然作为与邻国的边界地区。

每一个单独问题已经十分严重,综合在一起就更加困难,结果形成这样一种局面:作为一个大的区域,前途基本是光明的,但是直到目前这里仍然属于国内的落后地区。本区及其沿海城市社会经济发展的最严重的限制因素,正像近年来各种事态表明的那样,是“停滞不前”的国际政治和经济关系。最近一些年来,亚太地区国家的经济联系活跃起来,其前提首先是这些国家的经济实力明显增长。“亚太因素”在世界主要国家的对外政策中起着越来越大的作用。在不久的将来,它将成为世界政治生活中经常起作用的因素。在这种条件下,苏联必须更加积极地加强与邻国的对外经济联系,增大太平洋沿岸地区的经济实力,首先是建立水-陆生产综合体,其次是开发沿海城市和市镇。根据这些任务,制定苏联远东社会经济发展战略和2000年前长期发展规划。

作为加速发展的对策,远东未来社会经济发展战略的制定,应以彻底加强面向太平洋的经济为基

础,搞活与亚太地区邻国的对外经济联系,充分利用本地水-陆综合资源,首先是太平洋流域的生物资源,以及海上运输,在此基础上形成近海地带水-陆生产结构,同时进一步发展后方工业区和农工区,尽量扩大其进出口能力。未来沿海城市的发展必须纳入这一长期发展战略。

远东及其沿海城市快速发展战略顺利实现的条件 快速发展苏联远东社会经济的战略方针,其必要性不久将在区际和国际劳动分工中的特殊作用上体现出来。戈尔巴乔夫1986年7月28日在符拉迪沃斯托克群众大会上的讲话对此有过许多阐述。戈尔巴乔夫指出,“本区快速发展的战略目标,是建立在结构上把全苏的和国际的劳动分工合为一体的、高效的国民经济综合体,使它有自己庞大的资源和生产-科研基地、优化的经济结构、发达的社会环境。”必须尽快实行,这是快速发展战略的关键所在。戈尔巴乔夫进一步指出,“重要的是缩短解决问题的时间,迅速扩大远东对国民经济实力的贡献。”

要实现快速发展战略,必须根本改变经济结构,首先是经济实力向滨海地带的大规模转移,更多地向新开发区而不是向老开发区的现有生产部门投放少量的发展资金,求得本区域的发展。这一新的决策内容包括:通过发展综合体来完善已经形成的生产结构;深化区域开发,把新的资源和新的地区吸引到积极的经济活动中来;大规模发展混合型国际生产联合体以及可能的对外经济联系。

在远东现有条件下,由于开发水平较低,人口密度小,集约和粗放经营都被认为是可行的方法。但是在未来的新区经济中,在沿海地带和大型矿区及其他自然资源附近的新城市建设中,在农业土地开垦中,粗放方式将不再采用。

必须看到,本区经济快速发展战略如果没有下述条件作保障也是不可能实现的,这些条件是:相应的能源基地、通向沿海或大型矿区的新建铁路和公路、综合的区域资源以及发达的社会基础设施(首先是住宅)。由于这些问题没有解决,加之尚未建立新的生产实体,目前已出现十分紧张的局面。因此,应当首先在现有的有发展前途的居民点,特别是在将要建设城镇的地点,建立大型的建筑基地和能源基地,修筑铁路。与此同时,在不久的将来建设郊

区农业中心市镇，在这里发展温室联合企业、养猪场、肉禽蛋禽养殖厂和蔬菜-乳品农场。

快速发展战略的地域方面问题，首先在于根本改造地域经济组织。为此必须了解这个地域：它的独特的经济地理位置；资源保障率；农业气候条件；居民生活条件；经济潜力及其空间结构；远东地区生态状况和大自然的自净能力。

本区的沿海位置为广泛利用丰富的海洋资源和参与国际经济生活提供了方便条件。近年来，本区对外经济活动的准备工作活跃起来。前不久这类工作尚由中央部统管，现在不同部门的企业已经有能力插足对外经济活动。目前与我国有直接生产联系的邻国有朝鲜、中国、越南，以及亚太地区的其他国家。

为了更加广泛更有效的利用优越的经济地理位置，首先是大的行政-区域单位（边区、州、共和国）要面向太平洋资源，面向太平洋流域国家。这意味着这些行政-区域单位可以有而且应当有自己的出海口。为此，必须根据一定区域与经济浓聚地区之间的相互关系，修改行政-区域边界，建立新的开发路线。

为了完善远东的行政-区域划分，我们建议把捷尔涅伊下游行政区的北部——萨马尔加河流域从滨海边区划归哈巴罗夫斯克边区，把图古尔-丘米坎下游行政区从哈巴罗夫斯克边区划归阿穆尔州，把阿扬-迈斯克地区和鄂霍次克地区从哈巴罗夫斯克边区划归雅库特自治共和国（这两个地区也可以采取其他方式解决问题）。

通过各边区、州和共和国边界的这种修改，远东行政-区域单位变得更加紧凑，更便于今后的发展和管理，充分发挥其沿海经济地理位置的作用。上述措施将成为各大行政-区域单位建立出海口、开发海洋资源、发展对外经济联系的重要条件，可以形成新的水-陆经济综合体、新的沿海城市，最大限度地利用远东的沿海经济地理位置。但是，没有超前的、新的运输建设和现有开发路线的改建、各边区和各州新的经济杠杆的形成，这一重要措施仍不能获得应有的经济效益。现在，薄弱落后的运输网已成为彻底改造区域经济结构道路上的严重障碍。

为了进行区域开发，从20年代中期就开始研究制定各种铁路建设方案。我们认为，铁路网的下述基本发展方向是确保打开太平洋出口的最迫切问题。

1. 延长诺沃卡恰林斯克-西比尔采沃-诺沃丘古耶夫卡纬向铁路至东部海岸，在鲁德纳亚普里斯坦镇地区打开海上通道，接通至奥利加、弗拉基米尔湾的支线。随着这条铁路的建成，卡瓦列罗沃和

达利涅戈尔斯克矿山区、阿尔谢尼耶夫市机械制造中心将获得与本区其他工业中心和农业区以及与太平洋流域诸国的可靠运输保障。

2. 改建穿过哈巴罗夫市南由西伯利亚大铁路的克鲁戈利科夫火车站至苏克帕伊的窄轨铁路，并将其延长到东部沿海萨马尔加镇或斯特拉亚镇地区的出海口，这条干线将是连接哈巴罗夫斯克与沿海地区的最短的路线，而萨马尔加港将成为哈巴罗夫斯克边区最南端的“海上门户”。还应当指出，萨马尔加地区的海运地理条件要好于哈巴罗夫斯克边区最南部的港口瓦尼诺。这里通向日本、朝鲜、中国、越南等国家的路线可缩短250—300海里。

3. 还有一条铁路可以成为重要的经济开发线，它把共青城工业中心的一组城市居民点与纳霍德卡和东方港连接在一起。纳霍德卡是远东沿海地带最南部的港口城市之一，东方港则是全年通航的深水港。这条铁路建成以后，纳霍德卡市将获得新的发展动力。纳霍德卡是重要的国际港，不久将纳入苏联在太平洋的“自由”经济带。这条铁路的建设具有重要的政治意义和经济意义。它可以大大加快贝阿铁路沿线地带的经济开发速度。

建设共青城-纳霍德卡铁路还因为西伯利亚大铁路目前已经明显超载。这一事实要求尽快建成一条与之平行的路线，以承担越来越大的国内和国际运输任务。同时还要考虑到，为了保证区域的持续发展，十分有必要把新的地区、新的自然资源和新的矿区吸引到经济循环中来。

新铁路的最佳路线应选在帕尔基赞河河谷，沿着纳霍德卡至谢尔盖耶夫卡现有铁路延伸，然后沿乌苏里江河谷至旧诺沃丘古耶夫卡（在这里与西比尔采沃-阿尔谢尼耶夫-诺沃丘古耶夫铁路交叉）。建议将其延长至鲁德纳亚普里斯坦，接着向北沿锡霍特山脉的西部平原-丘陵山前地至共青城，再向北进入自然资源（包括潮汐水力资源）丰富的图古尔-丘米坎地区，与规划中的来自阿穆尔州的铁路线相接。

纳霍德卡-共青城铁路经过的地区有丰富的资源，其中有些地区已经开发或计划开发：铜共生矿（东方-2）、钨矿（斯韦特洛戈利耶）、水力资源（罗希诺水电站）等等。这些地区的自然环境也为远东居民提供了最适宜的生活条件。上述铁路沿线地带内的自然资源开发条件优于其他许多未开发的地区。因此，诺沃丘古耶夫卡-鲁德纳亚普里斯坦和哈巴罗夫斯克-萨马尔加的纬向铁路，以及纳霍德卡-共青城的铁路，是不可缺少的干线。同时，可以敷设一条与纳霍德卡-共青城铁路线平行的输气

1. 连接阿穆尔州南部高度开发区与哈巴罗夫斯克边区图古尔-丘米坎东北部地区的经向铁路, 可以成为重要的经济开发带。这条路线与西伯利亚大铁路、贝阿大铁路交叉, 在具有地区级意义、联盟级意义和国际级意义的矿区——有色金属矿、黑色金属矿、煤田和森林资源附近通过。在这条铁路的滨海地带出海口处有大型有色金属矿、大量的木材、潮汐资源, 在大陆架有燃料资源和矿物原料资源。

根据建设的技术-经济论证, 这条铁路应当穿过希马诺夫斯克-恰戈扬-加利-二月城。它的建设期为1983—1995年。它的继续延长(在2000年之后)应沿谢列姆贾河河谷向上游至乌加汉河谷出口, 再沿乌达河谷通向滨海地带(丘米坎镇地区), 在这里与纳霍德卡-诺沃丘古耶夫卡-共青团-别列佐韦伊-奥希宾克-图古尔-丘米坎铁路衔接。这条铁路的敷设, 可以把一些特大的工业点(布拉戈维申斯克、斯沃博德内、希马诺夫斯克)和阿穆尔州的最大开发区与滨海地带连接起来, 同时兴建起新的工业城: 恰戈扬(建筑材料开发基地)、加利(铁矿工业中心)、二月城(交通运输枢纽、木材加工和木材化学中心), 以及其他工业城市。

建筑材料基地是快速发展区域经济的重要条件。它的发展与效益的提高包括以下几个方面: 充分利用现有的生产能力; 成立新的建筑工业企业, 主要是在建设基础薄弱但有发展前途的居民点; 建立新的建筑工业中心, 保障新城市、新港口、新运输线的建设, 粗放与集约方式并举, 进一步开发远东地区。

太平洋沿海城市的发展前景 远东快速发展战略的实施, 必将推动现有滨海城市的进一步发展和太平洋沿海地区新的港口城市的建设, 或者为此以及为水-陆经济综合体(及海洋工业综合体)的形成创造有利条件。由此产生一个新的任务: 从长远的观点出发, 分析整个地区、市、镇、村的经济社会发展规划资料, 在此基础上对太平洋沿海地区的所有居民点, 首先是城市, 进行全面考察。现在, 本区的基本发展规划文献是《远东、赤塔州和布列亚特自治共和国2000年前社会经济长期发展规划》, 它主要反映了各部委和各部门的愿望。

在这个方案中, 探讨了滨海地带的所有工业中心, 从中可以看出现有的与规划中的企业具有较强的相互补充能力。但是, 最终估价其合理性时必须分析每个具体居民点的生态趋势, 因为现在有些地方, 如符拉迪沃斯托克, 已经出现了生态危机。

社会与经济长期发展计划应留有一定的余地。

即对经济和政治形势, 对不断出现的新技术等要有应变能力。否则, 只能是机械地扩大现有的生产规模。2000年前远东经济区、布列亚特自治共和国和赤塔州的国家生产力长期综合发展规划, 准备进一步发展港口城市, 在这里主要配置海洋工业企业。拟在38个港口和港口点兴建新项目, 扩大和改建捕鱼工业和海上运输、能源、森林工业、食品工业和建筑工业企业。2000年前海洋工业综合体的发展主要靠扩建和改建现有的港口(海港——符拉迪沃斯托克、东方港、堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克、马加丹、佩韦克、瓦尼诺、白令戈沃、普列斯杰尼耶、阿纳德尔、埃文斯克、莫斯科利沃、渔港——纳霍德卡、符拉迪沃斯托克、苏维埃港、马加丹); 在纳霍德卡、苏维埃、堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克、涅韦尔斯克改造扩建现有工厂, 在科尔萨科夫兴建新的工厂。1996年前建成新的驳船接收服务基地, 实现航运现代化。拟改建乌斯季堪察加斯克和马加丹的鱼类加工厂。

其他工业部门未来发展规划分析表明, 1990—1995年沿海地带的能源基地将得到明显加强, 因为这里计划兴建若干个新的和扩建10个现有的发电厂, 从而为经济潜力的增长创造有利条件。

根据长期发展计划, 在工业发展中最活跃的城市将是科尔萨科夫、纳霍德卡、马加丹。规划中确定, 将首先积极发展滨海边区经济(占项目的30%), 其次是萨哈林州(22%), 马加丹州(20%)、堪察加州(16%)、哈巴罗夫斯克边区(10%)和雅库特自治共和国(2%)。在改建和新建项目中, 海洋经济生产占有很大比重。在各边区和各州范围内, 计划中的海洋工业项目所占比例分别为: 滨海边区—27%, 萨哈林州—32%, 哈巴罗夫斯克边区—15%, 马加丹州—50%, 堪察加—33%。

太平洋沿海地带某些居民点经济地理位置评价表明, 发展条件较好的城市是纳霍德卡(及东方港)、堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克、马加丹、霍尔姆斯克、科尔萨科夫; 市镇中有斯拉维扬斯克、波西耶特、扎鲁比诺、普列奥勃拉热尼耶、奥利加、耶拉基米尔。在城市中发展条件最好的要属纳霍德卡(及东方港)。这里没有限制发展的重大因素, 仅缺少“都会”的地位。但这里却存在许多有利因素: 全年通航的闭合深水港、对外开放的港口城市、与西伯利亚大铁路相连的铁路线、持续发展的前进基地, 有利于居民生活的自然环境、靠近农业土壤—气候条件良好的帕尔基赞斯克和拉佐夫斯克农业区, 等等。不久将兴建一条经过港口城市纳霍德卡的铁路干线和一条输气管道, 从根本上改变这里的经济地位。

法国杰出的人文地理学家雅克琳·博热

—加尼埃(Jacqueline Beaujeu-Garnier)的成功之路

雅克琳·博热-加尼埃是法国巴黎大学的地理学教授、空间分析中心的负责人。她出生在法国奥顿的一个军人家庭。1935—1941年就学于巴黎大学地理系,毕业后留校当助理研究员一直到1947年,在那儿深受法兰西学派的影响。1947年获博士学位,是巴黎大学的第一个女地学博士。1959年任巴黎大学教授,而成为法兰西第一个女地学教授。

雅克琳兴趣广泛,涉及广阔的研究领域。最早从地貌学到后来有关世界人口和健康问题,以及近

年来城镇体系动态发展问题等她都做了研究。现在她是国际地理联合会应用地理方面的负责人。她主持过许多地区的地图集编制工作。她周游世界各国,她的区域地理方面的著作深受欢迎。

她曾任十年巴黎区国土整治委员会主席,最近又任大巴黎区研究科委主任。此外她还负责《地理信息》、《地理学纪事》等杂志的编辑出版工作。1988年她荣获国际地理联合会颁发的特殊荣誉奖(Laureat d'Honneur of the IGU)。

.....

置。随着自由经济带的建立,纳霍德卡市及其毗连地区将成为苏联远东太平洋滨海地带经济发展最活跃的区域。

苏维埃港市及其毗连市镇瓦尼诺、扎韦特伊里伊恰、十月镇、五月镇和洛索西纳具有美好的发展前景。但也存在严重的限制因素:分布零散,行政与经济处于隔绝状态。我们的观点是,目前已迫切需要把苏维埃港与瓦尼诺地区,以及苏维埃港与其毗邻市镇合并成一个多部门的城市,纳入统一的总体发展方案。苏维埃港及其毗邻市镇现有人口大约为9万,合并后将成为苏联太平洋沿海地区人口居第五位的城市。

• 现在太平洋沿海地带的最大城市是符拉迪沃斯托克,人口大约为65万人。长期发展规划中规定这个城市还要继续发展,将扩大旧的和增添新的项目。但是其中没有充分估计限制发展的严重因素。首先是市内和卫星城以及近海水域复杂的生态状况,其次是严重缺乏工农业生产的后备用地,水和农业产品供应困难,由于处于“绝境”,生产和生活废弃物无地处理排放。

堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克是个很有发展前途的城市。对于发展海洋工业和水-陆生产综合体来说,除了生产出来的成品销售地带距离较远、波动性较大以外,这里再不存在其他限制因素。

在沿海南部较小的居民点中,值得指出的首先是哈桑地区的扎鲁比诺镇、波西耶特镇、斯拉维扬卡镇,它们具有优越的经济地理地位。一在本区的南部与邻国接壤,有适宜的港湾,有铁路与本区和国内的经济开发区以及与邻国保持联系。

在东南沿海地带带有3个大的天然良港(在货运

量方面可与符拉迪沃斯托克和纳霍德卡相比)适合组织大型港口事业,它们是:普列奥勃拉热尼耶、奥加加、弗拉基米尔。此外还可以兴建几个小的港口——乌斯佩尼耶、瓦连京、叶夫斯塔菲耶、鲁德纳亚普里斯坦、伦达。在这些港湾附近的市镇中,最有发展前途的是奥加加、鲁德纳亚普里斯坦和谢拉非莫夫卡(季莫菲耶夫卡、弗拉基米尔湾),它们分布在太平洋沿海地带美丽的天然港湾之滨,面对达利涅戈尔斯克和卡瓦列罗沃这样的发达工业区,具有优越的经济地理地位。限制这些海湾港口城市以及达利涅戈尔斯克和卡瓦列罗沃镇迅速发展的主要因素,是缺少与远东发达地区的可靠的运输网络。

在哈巴罗夫斯克边区的太平洋沿海地带,目前尚无特别有发展前途的市镇(除了苏维埃港周围的市镇)。形势的转变可能出现在关于建设图古尔或丘米坎潮汐电站和修建来自阿穆尔州以哈巴罗夫斯克边区铁路的决议通过之后。但那已是遥远的未来。

在结束本文时应当强调指出,太平洋沿海地带可以建设港口城市的地点并不多。建设项目应当主要配置在这些数量不多但有前途的地点和现有居民点连接的开发线上。位于本区最南部的城市 and 市镇,发展速度可能最快。这里的自然条件优于其他地区,集中了诸多有利因素。

在制定太平洋沿海地带社会经济发展规划时,必须高度重视那些条件适宜的南部海湾居民点,为其提供必要的发展条件,建立通往远东发达地区的可靠运输线,保障足够的能源和建设力量,改善食品供应,调整行政-区域划分格局。

戴国良译自《География и природные ресурсы》, 1980, № 2, 胡庆阳校

.....

.....