

COĞRAFIYA

УДК-911.3

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС КАК ВАЖНЫЙ
ФАКТОР В РАЗВИТИИ БАКИНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

В.А.ЭФЕНДИЕВ, С.К.НАГИЕВ

Бакинский Государственный Университет
fira-9@rambler.ru

Рассматриваются проблемы изменения расселения и поведения жителей разных районов города. Рассматриваются также проблемы экономической деятельности, которые сконцентрированы в основном Бакинской агломерацией. Сюда сходятся все экономические, политические, научные, культурные и транспортные сферы. Показаны проблемы связанные с мигрантами, а также экономические и социально-географические проблемы, которые наиболее актуальны на современном этапе.

Ключевые слова: Бакинская агломерация, социально-пространственное неравенство, геоэкологический анализ, природно-антропогенные геосистемы

Глубокий социально-экономический кризис в бывших советских республиках привел к «выталкиванию» не только русскоязычного, но и коренного населения на постоянное и (или) временное жительство в Баку и в другие регионы Азербайджана. При отсутствии достоверной отчетности об этих потоках некоторое представление об их размерах можно получить по косвенным данным.

Бакинская агломерация является одной из крупнейших в стране как по численности входящего в нее населения, так и по занимаемой территории.

По коэффициенту сложности Бакинская агломерация занимает седьмое место в ряду агломераций стран СНГ, уступая агломерациям Москвы, Донбасса, Санкт-Петербурга, Луганска, Киева, Нижний Новгорода и относится к классу сильно-развитых. Седьмое место занимает Бакинская агломерация и в классификации Ф.И.Листенгурта, но в этой классификации несколько иной порядок агломераций, стоящих по уровню развития выше Бакинской: Московская, Санкт-Петербургская, Донецкая, Харьковская, Нижний Новгородская, Екатеринбургская.

Бакинская агломерация играет важнейшую роль в структуре хозяйства страны – ее основные функции – нефтедобыча и нефтяное машиностроение. Помимо этого, агломерация обладает рекреационными ресурсами международного значения, которые до настоящего времени не получили должного развития, но дают перспективы развития новых отраслей в этом регионе. Существенным также является возможность выращивания здесь некоторых уникальных сельскохозяйственных культур.

Хотя формирование Бакинской агломерации происходило в основном на базе развития нефтеносного района, тем не менее уровень развития агломерации в целом, в значительной степени связан с городом-центром. Отметим, что в большинстве случаев развитие агломерации детерминировано уровнем развития города-центра, являющегося основным фокусом развития ведущих функций региона. В связи с этим и место каждой из агломераций в ряду других агломераций страны зависит от уровня развития ее центрального города.

Существуют три типа формирования агломерации- развитие от города, развитие от района и смешанный тип развития. При смешанном типе происходит взаимное проникновение двух подсистем, причем настолько тесное, что их следует рассматривать как части единого целого. Также выделено два подтипа агломераций смешанного типа: 1- развивающиеся на основе крупного города и курортного района не местного значения (например, Рига и Рижское взморье); 2- развивающиеся на основе крупного города и района добывающей промышленности (например, Челябинск с прилегающим к нему бурогольным бассейном).

На первый взгляд, развитие Бакинской агломерации относится ко 2-му подтипу. Однако между развитием Бакинской и типичной для 2-го подтипа Челябинской агломерацией есть существенная разница: Абшеронский нефтяной район и г. Баку с самого начала промышленной нефтедобычи развивались не как две подсистемы (в изложенном выше понимании), а как единое целое. Нефть Абшерона придала резкое ускорение развитию Баку, наличие которого, в свою очередь, способствовало формированию нефтедобывающего района. Подобного единства, зависимости друг от друга, у Челябинска не наблюдалось.

По видимому, можно говорить о 3-м подтипе смешанного типа развития городских агломераций: развивающиеся на основе крупного города и района добывающей промышленности, генетически представляющих единое целое. Типичным представителем этого подтипа и будет Бакинская агломерация.

Необходимы глубокий анализ и осознанное использование зарубежного опыта развития городских систем, в том числе новейших тенденций формирования социально-экономической базы столичных регионов, обновления городской жизни, возрождения старых исторических центров городов. Заслуживает внимания также вопрос об изменении отношения к типу застройки за пределами окружной автомобильной дороги, т.е. по сути Бакинской субурбанизированной зоны. Необходим дифференциро-

ванный подход к освоению различных территорий с учетом экологических, ландшафтных и историко-культурных особенностей каждого конкретного участка. В некоторых случаях было бы целесообразно использовать плотную коттеджную одно-двухэтажную застройку (как это делается в пригородных зонах крупнейших агломераций мира), сохраняя, по возможности, существующие старые бакинские села с их сложившимся бытом, традициями, приусадебным хозяйством. Подобные зоны при обеспечении удобной связи с центром и полным набором коммунальных услуг и удобств окажутся наверняка популярными среди бакинцев тем более, что значительная часть современных бакинских жителей — недавние жители сел и малых городов, испытывающие значительные трудности социально-психологической адаптации. Путь обновления, на который вступило наше общество, должен затронуть этот столь важный аспект нашей жизни — формирование жилой среды, удобной и близкой человеку, создающей наиболее благоприятные возможности для всестороннего развития.

Тематика городского транспорта, в том числе системы расселения Большого Баку, слабо представлена в географической литературе. Это вызвало необходимость поиска и выбора системы адекватных приемов исследования.

Последние годы наиболее специфичным для систем расселения является автомобильный транспорт. Рост систем расселения в значительной степени зависит также от развития железнодорожного транспорта, а в последнее время — прежде всего от автомобильного, соответствующего по своим технико-экономическим показателям условиям перевозок в пределах высокоурбанизированных территорий.

Значительный объем транспортных потоков, направленных в обход города центра системы расселения, тесные связи между поселениями осуществляется на недавно созданной окружной магистрали. Явным преимуществом последней можно считать вынос из города Баку транзитных автомобилей, которые еще в пригородной зоне будут перераспределяться между лучевыми направлениями. Кольцевая магистраль позволит выбрать наиболее удобное место въезда в город, а при выезде уже за пределами города достиг нужной радиальной дороги. Кроме того, по ней могут осуществляться автомобильные перевозки между соседними периферийными районами города. Кольцевая магистраль будет способствовать также усилению связей между секторами системы расселения.

Особенно перспективной представляется окружная дорога вокруг Баку. В развитии транспортной инфраструктуры Большого Баку важную роль также играет Каспийское море, где до сих пор вне города не существует автомобильных мостов через Каспий. Это приводит к тому, что все внешние автотранспортные перевозки осуществляются по Бакинским улицам, создавая на них дополнительные нагрузки, кольцевая магистраль вынесет основную часть транзитных перевозок из города и улучшит экологическую ситуацию.

Территория Бакинской агломерации сегодня – это район с наиболее напряженной экологической ситуацией. Ее изучению посвящены многочисленные исследования. Наиболее глубоко исследованы геохимические аспекты загрязнения территории города. Также внимание уделяется загрязнению атмосферы, поверхностных и подземных вод, растительного покрова.

Для развития Баку характерны многие общие для урбанизированных территорий закономерности: расширение селитебных территорий интенсивный рост пригородов, усложнение функциональной структуры, расширение производственных и коммунальных зон, что неизбежно сопровождается необратимыми изменениями природной среды. Современная экологическая ситуация определяется не только существующими источниками антропогенного воздействия, но многовековой историей становления и развития производственной и территориальной структуры.

Важнейшей тенденцией развития экологической ситуации является нарастание роли автотранспорта в загрязнении города. Баку концентрирует 80% автопарка Азербайджана. Число автомобилей на 2010 г. составило более 800 тыс. Максимальный годовой прирост числа автомашин (19,1%) наблюдалось в начале 90-х гг., затем ситуация несколько стабилизировалась, пока в 1995 г. не наступил перелом в тенденции – прирост числа автомобилей стал снижаться. В последние годы темпы прироста автопарка города увеличились почти вдвое, что, очевидно свидетельствует о насыщении рынка.

Существенно повлияло на изменение экологической ситуации такое явление, как малоэтажное коттеджное строительство в ближнем пригороде в межмагистральных пространствах. Оно означало новый виток наступления на зеленые массивы, поэтому даже при незначительном росте объемов выбросов ситуация в городе резко ухудшилась. Зеленые насаждения и лесопарки столицы постоянно испытывают высокую антропогенную нагрузку.

Решение неотложных задач социально-экономического развития Большого Баку требует от исследователей и проектировщиков последовательного отхода от устаревших схем, отказа от эффективных, но нежизнеспособных проектных моделей, проведения сложной и кропотливой работы по комплексному изучению и трансформации территории с целью создания наиболее благоприятной среды обитания для человека XXI века. Важную роль в решении этой крупнейшей междисциплинарной задачи имеет применение социально-экономических подходов, нацеленных на всесторонний учет реальных процессов и особенностей развития территории и это должно отразиться в новом генплане г. Баку.

ЛИТЕРАТУРА

1. Нагиев.С.К. Демографический потенциал Азербайджана и города Баку. Киевский Национальный Университет им. Т.Шевченко. Экономическая и социальная география, вып. 58. Киев, 2008, с.344-349.

2. Нагиев С.К. Региональные особенности демографических процессов в странах СНГ. Труды XII съезда РГО. Санкт-Петербург, 2005, 185-189 с.
3. Перцик Е.Н. Геоурбанистика. 2009, 423 с.
4. Эфендиев В.А. Социально-демографический потенциал Большого Баку. Актуальные вопросы экономических наук. Новосибирск, 2011, с.103-106.
5. Эфендиев В.А., Нагиев С.К. География населения. Баку, 2005, 375 с.
6. Эфендиев В.А., Нагиев С.К. Бакинская система расселения транспорта. Современные исследования социальных проблем. Красноярск, 2011, с. 369-372.
7. Эфендиев В.А., Нагиев С.К. Социально-демографическая стратификация городского населения. Баку. АМЕА Xəbərләр. Yer elmləri. Bakı, 2011, s. 103-106.

BAKİ AQLOMERASIYASININ İNKİŞAFINDA VACİB AMİL KİMİ SOSİAL-İQTİSADİ PROSESLƏRİN ƏHƏMİYYƏTİ

V.Ə.ƏFƏNDİYEV, S.Q.NAĞIYEV

XÜLASƏ

Şəhərin müxtəlif rayonlarında əhalinin məskunlaşma problemləri və sakinlərin davranışına baxılır. Həmçinin iqtisadi fəaliyyət problemləri araşdırılır. Bu iqtisadi fəaliyyət əsasən Bakı aqlomerasiyasında cəmləşib və burada iqtisadi, siyasi, elmi, mədəni və nəqliyyat sahələri toplaşib. Müasir dövrdə aktual olan və eyni zamanda ekoloji, sosial-coğrafi problemlər göstərilir.

Açar sözlər: Bakı aqlomerasiyası, sosial məkan bərabərsizlikləri, geoeoloji təhlil, təbii-antropogen geosistemlər.

THE IMPORTANCE OF SOCIAL-ECONOMIC PROCESSES FOR THE DEVELOPMENT OF BAKU AGGLOMERATION

V.A.AFANDIYEV, S.G.NAGIYEV

SUMMARY

The article studies distribution of population in the city. Problems of economic activity are studied.

Key words: Baku agglomeration, social and spatial inequalities, geo-environmental analysis, natural - anthropogenic geosystems

Поступило в редакцию: 14.06.2013 г.

Подписано к печати: 02.07.2013 г.