

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Шерстобитов Ю.В. Положение Ленинграда-Санкт-Петербурга в системе авиационных пассажирских перевозок // Географический вестник = Geographical bulletin. 2017. №3(42). С. 5–17. doi 10.17072/2079-7877-2017-3-5-17

Please cite this article in English as:

Sherstobitov Yu.V. Leningrad – St. Petersburg in the system of airline passenger transportation // Geographical bulletin. 2017. № 3(42). P. 5–17. doi 10.17072/2079-7877-2017-3-5-17

УДК: 911.3:338

Е.А. Шерин

**НАПРАВЛЕНИЯ ПОСТАВОК И ЗОНЫ ПОТРЕБЛЕНИЯ КУЗНЕЦКИХ УГЛЕЙ:
ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ***

Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск

Статья посвящена экономико-географическому анализу направлений поставок и выделению зон потребления углей Кузнецкого каменноугольного бассейна (Кузбасса). Показаны место Кузбасса среди угольных бассейнов России и его вклад в экономику Кемеровской области и страны. Рассмотрены внутрироссийские и внешние (экспортные) направления поставок и применения кузнецкого угля и продуктов его переработки, в том числе вопросы конкурентоспособности указанных углей и кокса на мировом рынке. Раскрыты основные проблемы перевозки кузнецких углей за пределами Кемеровской области, связанные прежде всего с загруженностью железных дорог и завышенными грузовыми тарифами на железнодорожную перевозку угля. Автором произведено зонирование территории использования кузнецких углей согласно удалённости от мест их добычи, масштабам потребления и роли в теплоэнергетике регионов. Выделены три зоны: зона ближнего концентрированного потребления, зона умеренно удалённого потребления, зона удалённого и рассеянного потребления кузнецких углей. Дана экономико-географическая характеристика этих зон.

Ключевые слова: угольная промышленность, уголь, транспортировка углей, Кузбасс, Кемеровская область.

E.A. Sherin

**SUPPLY DIRECTIONS AND AREAS OF KUZNETSK COALS CONSUMPTION: ECONOMIC
AND GEOGRAPHIC ANALYSIS**

V.B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Irkutsk

This article provides an economic and geographical analysis of the supply directions and identifies the coal consumption areas of Kuznetsk coalfield (the Kuzbas). The place of Kuzbas among Russian coal basins and its contribution to the economy of the Kemerovo region and the country are highlighted. Domestic and foreign (export) supply directions and use of coal and its processing products, including issues of coal and coke competitiveness on the world market, are considered. Disclosed are the main problems of coal transportation outside the Kemerovo region, primarily related to the railroad workload and overpriced freight rates for the railway transportation. The author has made consumption zoning of the Kuznetsk coal according to the distance from the mining site, the scale of consumption and its role in the power system of regions. Three such areas have been identified: an area of nearby concentrated consumption, an area of moderately remote consumption, and an area of remote and scattered consumption. Economic and geographical description of these areas is given.

Keywords: coal industry, coal; coal transportation, Kuzbas, Kemerovo region.

doi 10.17072/2079-7877-2017-3-17-23

© Шерин Е.А., 2017

* Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ и РГО в рамках проекта 17-05-41057 РГО_а «Транспортно-коммуникационный фактор развития Сибири: возможности, ограничения, перспективы».

Роль Кузбасса в стране и мире. Кемеровская область является одним из ведущих индустриальных регионов России. На её территории располагается Кузнецкий бассейн (Кузбасс), входящий в число крупнейших разрабатываемых каменноугольных бассейнов мира и являющийся также крупнейшим по балансовым запасам углей промышленных категорий бассейном России. Угольный цикл производств, сложившийся на основе использования кузнецких углей, характеризуется в настоящее время как развитой комплекс со значительным вкладом в экономику области и страны [9]. Сегодня Кузбасс добывает угля больше, чем потребляет весь российский рынок (более 200 млн т в год), обеспечивая более 56% общероссийской добычи каменных углей, в том числе около 83% коксующихся марок. Экономика Кемеровской области напрямую связана с угольной промышленностью региона. Именно добыча и экспорт кузнецких углей дают значительные поступления в бюджет региона, создают рабочие места, стимулируют развитие инфраструктурных отраслей, устойчиво являются «центром притяжения» инвестиций, оставаясь единственным надёжным способом выживания и развития региона [8].

К 1995 г. из недр Кузнецкого бассейна было добыто около 5,5 млрд т угля, с учётом потерь – около 8 млрд т [3]. За весь многолетний период эксплуатации бассейна было добыто около 8,5 млрд т угля, а с учётом потерь – не более 12 млрд т, что составляет менее 2% его общего ресурса. Таким образом, при достигнутом в последние годы уровне добычи более чем в 200 млн т/год, даже при максимально возможных потерях, угля в Кузбассе хватит на практически необозримый период. Сегодня в области потребляется около 35% всего объёма добываемого угля и продуктов его переработки, остальная часть вывозится за её пределы: почти 15% на внутрисоветский рынок и более 50% на экспорт (109 млн т в 2013 г.), что составляет 85–88% общероссийского экспорта угля и кокса [10].

На внутрисоветском рынке кузнецкие угли и кокс имеют широкое применение: вывозятся во все федеральные округа России. Значительную часть кузнецких энергетических углей используют в Кемеровской области и субъектах РФ, примыкающих к Кемеровской области: Томской и Новосибирской областях, Алтайском крае. Остальную часть энергетических углей Кузбасс поставляет в другие регионы Сибири, на Урал, в Европейскую Россию, на Дальний Восток. Кузнецкие коксующиеся угли и кокс применяют практически все металлургические и коксохимические предприятия России. Только кузнецкие угли и кокс потребляют металлургические и коксохимические предприятия Кузбасса, Алтая, Урала. Начиная с 1990-х гг. на западном направлении внутрисоветского рынка наметилась тенденция к уменьшению потребления кузнецких углей: если в начале 1990-х гг. доля этого направления составляла более 50% общего потребления, то в 2012 г. этот показатель опустился ниже 13%.

На внешнем рынке кузнецкие угли и кокс вывозятся в 55 стран мира. Начиная с появления экспортных поставок в 1980-х гг., их доля непрерывно растёт и с 2012 г. составляет более половины добытых кузнецких углей (50,5% в 2012 г., 53,7% в 2013 г.). Это даёт 85–88% общероссийского экспорта угля и кокса, выводя Кемеровскую область в абсолютного лидера по объёму перевозок грузов по железным дорогам России. Экспорт углей энергетических марок превышает экспорт коксующихся марок и кокса. Можно выделить западное и восточное (относительно Кемеровской области) направления экспорта кузнецких углей и кокса (рис. 1).

В западном направлении кузнецкие угли идут через порты Мурманска, Усть-Луги, Туапсе, порты Прибалтики и Украины, а также через погранпереходы с Казахстаном, Украиной, Беларусью и Финляндией в страны Европы, Ближнего Востока, Северной Африки, Южной и Центральной Азии, Карибских островов и Южной Америки. На западное направление приходится около $\frac{3}{4}$ экспорта кузнецких углей. При этом Великобритания, Финляндия, Польша и Румыния потребляют больше энергетические угли, а Бельгия, Германия, Испания, Венгрия, Словакия, Турция, ОАЭ, Иран, Казахстан и Индия – больше коксующиеся угли и кокс [2; 4; 6]. Главным европейским импортёром кузнецких углей является Великобритания (первое место со значительным отрывом).

В восточном направлении кузнецкие угли идут через порты Ванино, Восточный, Посьет, Находка и через погранпереходы с Китаем в Японию, Республику Корея, Китай и Китайскую Республику (Тайвань). Восточноазиатские страны приобретают как энергетические, так и коксующиеся угли и кокс. Доля этих стран в кузбасском угольном экспорте медленно, но неуклонно растёт. Быстрыми темпами увеличивается потребление кузнецких углей Китаем (около 5% экспортных поставок в 2011 г. и около 10% – в 2013 г.).

Конкурентоспособность кузнецких углей на мировом рынке обеспечивают, прежде всего, высочайшие качественные показатели углей: малая зольность (4–22%), низкое содержание серы (0,3–0,6%), высокая калорийность и удельная теплота сгорания (6000–8500 ккал/кг). Так же как и более низкая экспортная цена на европейском рынке, что связано, в первую очередь, с низкой себестоимостью добычи кузнецкого угля, вследствие благоприятных горно-геологических условий залегания угольных пластов.

Проблема транспортировки кузнецких углей. Вместе с тем транспортировка кузнецкой угольной продукции имеет существенные проблемы. Основная сложность перевозок кузнецких углей заключается в ультраконтинентальном положении Кузбасса: находится практически в центре Евразии, в то время как основные потребители (помимо самой Кемеровской области) расположены, главным образом, в Зарубежной Европе и Восточной Азии. Это определяет большие расстояния до портов и границ: средняя дальность перевозок кузнецкого экспортного угля до морских портов в пределах России – 5075 км (до Балтийского – 4360 км, Чёрного – 4740 км, Баренцева – 5060 км, Японского – 6040 км), до погранпереходов – 4093 км [7]. Транспортировка угля из Кузнецкого бассейна сегодня осуществляется практически полностью по железным дорогам. Как известно, сухопутные перевозки несоизмеримо дороже перевозок морскими путями.



Рис. 1. Направления поставок кузнецких углей и кокса по России и странам мира:
1 – регион добычи кузнецких углей (Кемеровская область), 2 – регионы России, потребляющие кузнецкие угли и кокс, 3 – основные зарубежные страны-получатели кузнецких углей и кокса. Основные направления перевозок кузнецких углей и кокса, млн т/год: 4 – более 90, 5 – 40–60, 6 – 25–40, 7 – менее 25

Кемеровская область является абсолютным лидером по объёму перевозок грузов железнодорожным транспортом в России (по объёму погрузки), делая уголь главным грузом железных дорог страны. Вследствие больших объёмов перевозимого угля даёт о себе знать недостаточная пропускная способность железных дорог. Мощностей железных дорог не достаточно, чтобы удовлетворить потребность сбыта: Транссибирская магистраль перегружена, а на выездах из

Кузбасса постоянно образуются «пробки». По итогам 2012 г. каждые сутки из Кемеровской области в среднем отправлялось 7,6 тыс. вагонов с углем. При этом, чтобы избежать затоваривания складов, необходимо отправлять ежедневно как минимум 8,5 тыс. вагонов. Сделать это оказалось практически невозможно из-за ограниченной пропускной способности Западно-Сибирской железной дороги.

Следующая немаловажная сложность – высокие железнодорожные тарифы. С начала 1990-х гг. наблюдается опережающий рост транспортных тарифов по сравнению с ценами на перевозимую продукцию. Например, за период 1991–2009 гг. оптовые цены на продукцию промышленности увеличились в 34 тыс. раз, в то время как железнодорожные грузовые тарифы возросли в 53 тыс. раз [1]. Далее данная тенденция сохранилась. Сегодня транспортная составляющая в цене кузнецких углей доходит до 60%, вследствие чего при доставке до портов стоимость угля увеличивается более чем вдвое. Для сравнения, транспортная составляющая в цене чёрных металлов составляет около 12% [7].

Наметившееся увеличение транспортной составляющей в цене угля, скорее всего, будет расти. В период низких мировых цен угольные компании работают в убыток, так как поставки угля становятся невыгодными. Таким образом, железнодорожные тарифы в условиях внутриконтинентального положения и гигантских расстояний перевозки могут «свести на нет» все благоприятные факторы Кузбасса (запасы угля, его качество и спрос). В этой ситуации главными мировыми конкурентами кузнецких углей становятся угли Австралии, Индонезии, Колумбии и ЮАР, имеющие много меньшую транспортную составляющую в цене, а также получающие льготы на перевозку от государства [5].

Зоны потребления кузнецких углей. Угольный цикл производств, сложившийся на основе использования кузнецких углей, в настоящее время вышел за пределы Кузбасса, России и даже Евразии. Подавляющая часть кузнецких углей и кокса вывозится в страны Европы, Ближнего Востока, Америки, Южной, Центральной и Восточной Азии. Значительная же их часть потребляется в Кемеровской области и сибирских регионах, непосредственно примыкающих к ней с запада, а также на Восточном Урале. В то же время сибирские регионы потребляют малое количество кузнецких углей и кокса. К ним относятся Омская и Тюменская области, Восточная Сибирь. Это связано, в первую очередь, с конкуренцией кузнецких углей с другими видами энергоносителей в данных регионах. На основе подсчётов объёмов использования кузнецких углей и их роли в теплоэнергетике по регионам России и странам мира и сообразно удалённости от районов угледобычи выделено три зоны влияния угольного цикла производств (три зоны потребления кузнецких углей).

Первая зона – зона ближнего концентрированного потребления кузнецких углей – включает территории в радиусе до 600 км от районов угледобычи в Кузбассе и охватывает, помимо самой Кемеровской области, прилегающие регионы юго-восточной части Западной Сибири – Томскую и Новосибирскую области, Алтайский край и Республику Алтай. В пределах этой зоны потребляется около 40% добываемых кузнецких углей. Кузнецкие угли и кокс играют неотъемлемую роль в теплоэнергетике и промышленности регионов данной зоны. Основные потребители энергетических углей находятся в городах Новокузнецк, Мыски, Калтан, Белово, Кемерово, Томск, Северск, Новосибирск, Куйбышево, Барнаул, Бийск, Рубцовск, Яровое и рабочем посёлке Степное Озеро. Главные потребители кузнецких коксующихся углей и кокса в зоне ближнего потребления находятся в Новокузнецке (ОАО «ЕВРАЗ ОЗСМК»), Кемерово (ОАО «Кокс») и Заринске (ОАО «Алтай-кокс» и ТЭЦ ОАО «Алтай-кокс»). Потребители углей и кокса ближней зоны находятся относительно недалеко от угольных месторождений, что определяет невысокую транспортную составляющую в конечной цене угля и кокса – 5–15%. Границы этой зоны обусловлены конкуренцией углей Кузбасса с востока (Красноярский край, Республика Хакасия) с бурными углями Канско-Ачинского бассейна и дешёвой электроэнергией крупных гидроэлектростанций; с северо-запада (Тюменская область) – с газом и нефтью крупных нефтегазовых месторождений; с запада (Омская область) – с более дешёвым, хотя и низкокачественным казахстанским углем. Примечательно, что получившаяся таким образом зона ближнего концентрированного потребления кузнецких углей территориально близка к границам бывшей Томской губернии (рис. 2).

Вторая зона – зона умеренно удалённого потребления кузнецких углей – находится на расстоянии от 600 до 2000 км от районов добычи кузнецких углей в западном направлении и занимает часть регионов юга Западной Сибири (Омская область, Тюменская область без округов) и востока Урала (Свердловская, Челябинская, Курганская области и часть Оренбургской). Зона сформировалась

исторически в связи с созданием Урало-Кузнецкого комбината. В пределах этой зоны в настоящее время используется менее 10% добываемых кузнецких углей, и подавляющая их часть представляет собой коксующиеся угли и кокс, играющие важную роль в промышленности. Основными потребителями здесь выступают металлургические предприятия Урала в городах Челябинск, Магнитогорск, Верхний Уфалей, Аша, Екатеринбург, Нижний Тагил, Серов и Новотроицк. Удорожание углей и кокса в зоне умеренно удалённого потребления не превышает 30%. Северная граница зоны обусловлена конкуренцией кузнецких углей с крупными нефтегазовыми месторождениями Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, а западная – с волго-уральскими нефтегазовыми месторождениями. Данная зона не распространяется в восточном направлении из-за отсутствия там (Восточная Сибирь, Дальний Восток) металлургических комбинатов.



Рис. 2. Зоны потребления кузнецких углей и кокса: 1 – регион добычи кузнецких углей (Кемеровская область), 2 – зона ближнего потребления, 3 – зона умеренно удалённого потребления, 4 – регионы России и страны мира, входящие в зону удалённого и рассеянного потребления

Третья зона – зона удалённого и рассеянного потребления кузнецких углей – располагается на расстояниях свыше 2000 км от районов добычи кузнецких углей в западном направлении и 500 км – в юго-западном направлении, непосредственно примыкая к районам угледобычи в восточном направлении. Данная зона охватывает не только подавляющую часть территории России (кузнецкие угли и кокс поставляются во все федеральные округа), но и целого ряда стран Европы, Ближнего Востока, Южной, Центральной и Восточной Азии и стран других регионов мира. В пределах России кузнецкие угли и кокс поставляются во все федеральные округа, за её пределами – в большинство стран Евросоюза, Беларусь, Украину, Турцию, Ливан, Египет, Иран, ОАЭ, Индию, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Китай, Республику Корея, Японию, Тайвань, Виргинские острова, Чили и другие страны мира. Уже при доставке кузнецких углей и кокса до российских морских портов

транспортная составляющая возрастает до 60%. Кузнецкие угли и кокс играют значительную роль в хозяйстве стран и регионов данной зоны, однако они могут быть заменены иными энергоресурсами. Эта зона является наиболее динамично меняющейся, так как её границы зависят от заключения договоров кузбасских компаний на поставки угля потребителям. Здесь в настоящее время потребляется более 50% добываемых кузнецких углей.

Исходя из учёта выделенных зон, целесообразно размещение дополнительных предприятий переработки (в том числе глубокой) добываемых углей в пределах зоны ближнего концентрированного потребления кузнецких углей. В зоне умеренно удалённого потребления, учитывая сложившиеся транспортно-логистические проблемы перевозки углей, логична организация альтернативных железным дорогам способов перевозки кузнецких углей. В зоне удалённого и рассеянного потребления наиболее целесообразна модернизация грузовых портов перевалки угольной продукции, вследствие дефицита их мощностей, особенно российских. Авторская методика выделения зон может быть применена к условиям иных угольных бассейнов, а при её доработке – и к другим ресурсам.

Заключение

Современный угольный цикл производств Кузбасса характеризуется как развитой комплекс со значительным вкладом в экономику области и страны. Кузнецкие угли и кокс имеют широчайшее применение на внутрироссийском и внешних рынках, однако имеются существенные проблемы с их транспортировкой. Территория распространения цикла производств, сложившегося на основе использования кузнецких углей, в настоящее время вышла за пределы Западно-Сибирского экономического района, России и даже Евразии. Расчётным путём было выделено три зоны распространения влияния угольного цикла производств или, другими словами, потребления кузнецких углей. Первая зона – зона ближнего концентрированного потребления кузнецких углей – охватывает, помимо самой Кемеровской области, прилегающие регионы юго-восточной части Западной Сибири. Вторая зона – зона умеренно удалённого потребления кузнецких углей – занимает часть регионов юга Западной Сибири и востока Урала. Третья зона – удалённого и рассеянного потребления кузнецких углей – охватывает не только подавляющую часть территории России, но и целого ряда стран Европы, Азии, Африки, Америки. Учёт зон потребления углей должен помочь при разработке стратегий и программ развития Кузбасса, направленных на повышение экономической эффективности и модернизацию его индустриального комплекса.

Библиографический список

1. Безруков Л.А., Бонадысенко Е.А. Межрегиональные контрасты проявления в России глобального кризиса 2008–2009 гг. // Российские особенности глобального кризиса: территориальный анализ. Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2010. С. 5–49.
2. Жигир И. Рынок кокса СНГ: куда пойдёт профицит? // Металлоснабжение и сбыт. 2012. № 2. С. 28–34.
3. Зайденварг В.Е., Яновский А.Б. Об углублении процессов реструктуризации угольной промышленности России // Мат-лы конференции по угольной промышленности. М.: РАГС, 1995. С. 10–13; 26–31.
4. Логинова Е. Инвесторы «подогрели» импорт // Деловой Кузбасс. 2012. № 2(118). С. 20–21.
5. Маркова В.М., Чурашёв В.Н. Путь угля // Эксперт Сибирь. 2013. № 22(377) С. 10–17.
6. Самсонов Н. Экспорт-кингстон // Эксперт Сибирь. 2013. № 36(388). С. 34–48.
7. Тулеев А.М., Шатилов С.В. Уголь России в XXI веке: Проблемы и решения. М.: Коллекция “Совершенно секретно”, 2002. 304 с.
8. Фридман Ю.А., Речко Г.Н., Логинова Е.Ю., Крицкий Д.В., Писаров Ю.А. Конкурентные стратегии угольного бизнеса в Кузбассе // ЭКО. 2013. № 10. С. 57–75.
9. Шерин Е.А. Экономико-географический анализ развития угольного цикла производств Кузбасса // Известия Иркутского гос. ун-та. Серия Науки о Земле. 2014. Т.10. С. 115–124.
10. Шерин Е.А. Экономико-географический анализ развития угольного цикла производств Кузбасса за пределами Кемеровской области // Известия Иркутского гос. ун-та. Серия Науки о Земле. 2015. Т.14. С. 128–138.

References

1. Bezrukov, L.A. and Bonadysenko, E.A. (2010), “Mezhregional'nye kontrasty proyavleniya v Rossii global'nogo krizisa 2008–2009 gg”, *Rossiyskie osobennosti global'nogo krizisa: territorial'nyy analiz*, Irkutsk, Izd-vo IG SO RAN, pp. 5–49.

2. Zhigir, I. (2012), “Rynek koksa SNG: kuda poydet profitsit?” *Metallosnabzhenie i sbyt*, no. 2, pp. 28–34.
3. Zaydenvarg, V.E. and Yanovskiy, A.B. (1995), “Ob uglublenii protsessov restrukturizatsii ugol'noy promyshlennosti Rossii”, *Mat-ly konferentsii po ugol'noy promyshlennosti*, Moscow, Russia, pp. 10–13; 26–31.
4. Loginova, E. (2012), “Investory «podogreli» import”, *Delovoy Kuzbass*, no. 2(118), pp. 20–21.
5. Markova, V.M. and Churashev, V.N. (2013), “Put' ugl'ya”, *Ekspert Sibir'*, no. 22(377), pp. 10–17.
6. Samsonov, N. (2013), “Eksport-kingston”, *Ekspert Sibir'*, no. 36 (388), pp. 34–48.
7. Tuleev, A.M. and Shatirov, S.V. (2002), *Ugol' Rossii v XXI veke: Problemy i resheniya*, Kolleksiya “Sovershenno sekretno”, Moscow, Russia.
8. Fridman, Yu.A., Rechko, G.N., Loginova, E.Yu., Kritskiy, D.V. and Pisarov, Yu.A. (2013), “Konkurentnye strategii ugol'nogo biznesa v Kuzbasse” *EKO*, no. 10. pp. 57–75.
9. Sherin, E.A. (2014), “Ekonomiko-geograficheskiy analiz razvitiya ugol'nogo tsikla proizvodstv Kuzbassa” *Izvestiya Irkutskogo gos. un-ta. Seriya Nauki o Zemle*, T. 10. pp. 115–124.
10. Sherin, E.A. (2015), “Ekonomiko-geograficheskiy analiz razvitiya ugol'nogo tsikla proizvodstv Kuzbassa za predelami Kemerovskoy oblasti”, *Izvestiya Irkutskogo gos. un-ta. Seriya Nauki o Zemle*, T. 14. pp. 128–138.

Поступила в редакцию: 31.10.2016

Сведения об авторе

Шерин Егор Александрович

кандидат географических наук,
младший научный сотрудник
Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН;
664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1;

About the author

Egor A. Sherin

Philosophy Doctor (PhD in Geography)
Junior researcher, V.B. Sochava Institute
of Geography SB RAS;
1, Ulan-batorskaya st., Irkutsk, 664033;

e-mail: egor-sherin@mail.ru

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Шерин Е.А. Направления поставок и зоны потребления кузнецких углей: экономико-географический анализ // *Географический вестник = Geographical bulletin*. 2017. №3(42). С. 17–23. doi 10.17072/2079-7877-2017-3-17-23

Please cite this article in English as:

Sherin E.A. Supply directions and areas of Kuznetsk coals consumption: economic and geographical analysis // *Geographical bulletin*. 2017. № 3(42). P. 17–23. doi 10.17072/2079-7877-2017-3-17-23

УДК 911.37

Е.А. Романова ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РИСУНКА РАССЕЛЕНИЯ В ПРИГРАНИЧНЫХ РАЙОНАХ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКИ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Балтийский федеральный университет им. И.Канта, Калининград

Приграничные районы традиционно являются объектом пристального внимания не только управленцев и политиков, но и географов – обществоведов. Системы расселения в приграничных районах развиваются иначе, чем во внутренних частях государства, так как на них действует дополнительный фактор приграничья, степень влияния которого зависит от степени осуществления границей контактной функции. Кроме этого, значительные деформации системы расселения приграничных районов могут быть вызваны изменением географического положения границы и