

**Учредители:**  
Институт географии РАН  
Географический факультет  
Московского государственного  
университета им. М.В. Ломоносова  
Институт географии  
Санкт-Петербургского  
государственного университета  
Смоленский гуманитарный университет

**Издатель:**  
Смоленский гуманитарный университет

**Журнал зарегистрирован  
в Министерстве печати РФ**  
Рег. св. № ПИ № 77-7284 от 19.02.01

**Главный редактор:**  
д.г.н., проф. Катровский А.П. (Смоленск)

**Заместители главного редактора:**  
д.г.н., проф. Артоболевский С.С. (Москва)  
к.г.н., доц. Шувалов В.Е. (Москва)  
д.г.н., проф. Чистобаев А.И. (С.-Петербург)

**Редакционный совет:**  
д.г.н., проф. Алексеев А.И. (Москва); акад. РАН, д.г.н.,  
проф. Бакланов П.Я. (Владивосток); д.э.н., проф.  
Вишневский А.Г. (Москва); проф. Лентц С. (Герма-  
ния); член-корр. РАО, д.г.н., проф. Гладкий Ю.Н.  
(С.-Петербург); акад. РАН, д.г.н., проф. Касимов Н.С.  
(Москва); д.г.н., проф. Колосов В.А. (Москва); д.г.н.,  
проф. Лаппо Г.М. (Москва); д.г.н., проф. Мироненко  
Н.С. (Москва); д.г.н., проф. Пирожник И.И. (Беларусь);  
д.г.н., проф. Федоров Г.М. (Калининград)

**Редакционная коллегия:**  
д.г.н., проф. Белозеров В.С. (Ставрополь); д.э.н., проф.  
Бильчак В.С. (Калининград); д.э.н., проф. Вардом-  
ский Л.Б. (Москва); д.э.н., проф. Воробьева О.Д.  
(Москва); к.г.н., доц. Ковалев Ю.П. (Смоленск); д.г.н.,  
проф. Кочуров Б.И. (Москва); к.г.н., доц. Мажар Л.Ю.  
(Смоленск); д.г.н., доц. Потоцкая Т.И. (Смоленск); д.э.н.  
проф. Регент Т.М. (Москва); д.г.н., проф. Родионова  
И.А. (Москва); д.г.н., проф. Рудский В.В. (Смоленск);  
д.г.н., проф. Смирнягин Л.В. (Москва); д.г.н., проф.  
Ткаченко А.А. (Тверь); д.г.н., проф. Шарыгин М.Д.  
(Пермь); проф. М. Фрюауф (Германия)

**Ученый секретарь:**  
к.г.н., доц. Ковалев Ю.П.

**Адрес редакции:**  
214014, Смоленск, ул. Герцена 2  
Смоленский гуманитарный университет  
Тел.: (4812) 68-36-88  
e-mail: [region@shu.ru](mailto:region@shu.ru)

Подписано в печать 16.01.09 г.  
Формат 70x108/16. Гарнитура «Times»  
Тираж 500 экз.

**Отпечатано:**  
ООО «Универсум»  
214014, Смоленск, ул. Герцена 2  
Тел.: (4812) 64-70-49 Факс: (4812) 64-70-49  
e-mail: [unm@shu.ru](mailto:unm@shu.ru)



# РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Научный журнал  
Основан в мае 2002 года  
Выходит 6 раз в год

№ 1 (22), 2009

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ</b> .....	<b>3</b>
<b>Гладкий Ю.Н.</b> Теоретическая география: кризис или «бифуркация» идей? .....	3
<b>Gladkiy Yu. N.</b> Theoretical geography: crisis or “bifurcation” of ideas? .....	3
<b>РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА</b> .....	<b>11</b>
<b>Валев Э.Б.</b> Проблемы развития и взаимодействия приморских территорий в Европе .....	11
<b>Valey E.B.</b> The problems of development and interaction of seaside territories in Europe .....	11
<b>Кретинина Л.В.</b> Механизмы государственного регулирования развития туризма в свете подготовки проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу.....	23
<b>Kretinina L.V.</b> Mechanisms of state regulation of tourism development in view of preparation and carrying out a final part of the European football championship 2012 in Ukraine .....	23
<b>Кротков А.И.</b> Сравнительный анализ современного состояния и перспектив развития фармацевтической промышленности Индии и Китая .....	27
<b>Krotkov A.I.</b> The comparative analysis of a modern condition and prospects of development in pharmaceutical industry India and China .....	27
<b>Пименова Р.А.</b> Роль этнических факторов в «левом повороте» стран Латинской Америки .....	34
<b>Pimenova R.A.</b> The role of ethnic factors in «the left turn» countries of Latin America .....	34
<b>Попов И.В.</b> Виды и степень интенсивности терроризма в Европейском Союзе .....	37
<b>Popov I.V.</b> Kinds and degree of the terrorism intensity in the European Union .....	37
<b>ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ</b> .....	<b>43</b>
<b>Скатерщиков С.В., Чистобаев А.И.</b> Территориальное планирование Брянской области: особенности, стратегия, решения .....	43
<b>Skaterschykov S.V., Chistobayev A.I.</b> Spatial planning of Bryansk region: characteristics, strategy and solutions .....	43
<b>Кузнецова О.В.</b> Федеральная региональная политика в России: современное состояние и перспективы.....	52
<b>Kuznetsova O.V.</b> Federal regional policy in Russia: basic features and perspectives .....	52
<b>СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ</b> .....	<b>60</b>

---

---

# ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

---

---

Ю.Н. Гладкий  
(г. Санкт-Петербург)

## ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ КРИЗИС ИЛИ «БИФУРКАЦИЯ» ИДЕЙ?

Gladkiy Yu.N.

### THEORETICAL GEOGRAPHY: CRISIS OR "BIFURCATION" OF IDEAS?

*Аннотация.* Автор привлекает внимание к современному состоянию теоретической географии. Идентификация данного пласта научного знания не подразумевает автоматического слияния физической и гуманитарной географии, она означает взаимодействие и взаимообогащение в интересах решения комплексных проблем географии. Утверждается, что в теоретической географии наблюдается не кризис, а период накопления концептуальных идей. Подчеркивается ценность научных рефлексий на стыке физической и гуманитарной географии (особенно в рамках экологической географии, антропогеографии, этногеографии, экономической географии и т.д.).

*The summary.* Attention is drawn to the modern position of theoretical geography. The identification of this scientific knowledge layer doesn't imply of automatic confluence of physical and human geography. It means interaction and interenrichment for decision of complex geographical problems. It is assert that not crisis but the period of conceptual ideas accumulation has a place in theoretical geography. The value of scientific reflections on the junction of physical and human geography is underlined (especially within the framework of ecological geography, anthropogeography, ethnical geography, economic geography etc.).

**Ключевые слова:** теоретическая география, кризис, накопление концептуальных идей.  
**Key words:** theoretical geography, crisis, conceptual ideas accumulation.

---

Неизвестному автору принадлежит следующая сентенция: теория – это когда все известно, но она не работает; эксперимент – это когда мы работаем, ничего не зная; а сложение теории и эксперимента – ничего не работает, и мы ничего не знаем. Географы сколько угодно могут забавляться подобными упражнениями ума «веселых и находчивых», утверждать, подобно мужественному Всеволоду Анучину, что теоретическая география – это «химера», но «витание в спасительных эмпириях» не избавляет их от решения своей прямой задачи: искать и находить наиболее общие, если не законы, то хотя бы свойства и эвристические принципы построения пространственно-временных систем и структур «Без подобных абстракций, – писал Юлиан Саушкин – продвижение вперед географии теперь уже трудно» (13, с. 363).

А почему собственно «уже трудно», и нельзя ли действительно обойтись без «абстракций»? Многими почитаемый Альфред Геттнер, полагавший географию наукой идиографической, вовсе не считал, что ее должны интересовать какие-то законы и родовые понятия – истинной географией он провозглашал страноведение: «цель географии... заключается не в познании каких-то всеобщностей..., а в познании фактической действительности, отдельных действительных фактов, будто состояния или процессы» (2, с. 200). Подобно Страбону, он и его сторонники в различных странах (в т.ч. в СССР и США, где идеи Геттнера настойчиво пропагандировал Ричард Хартшорн) исходили из того, что убедительному и ясному тексту просто нет замены среди методов коммуникации. Некоторые авторы (в частности,

тот же В. Анучин) не без оснований выступили резко против идентификации теоретической географии как *самостоятельной отрасли научного знания*: «Совершенно несостоятельны... попытки обоснования еще одной «особой» науки «теоретической географии», противопоставляемой географии как якобы не теоретической. Наук, лишенных теории, не существует. Конечно, могут быть и есть специальные разделы, учебные предметы внутри той или иной науки (вроде, например, теоретической физики), но это не особые науки с каким-то своим предметом изучения и методологическими особенностями. В каждой из наук есть своя теория, свои теоретические концепции, синтезирующие все разделы данной области человеческих знаний. Есть теория науки, а не «теоретическая наука», есть теория географии, а не «теоретическая география» (1, с. 221–222).

Паническая боязнь отдельных представителей естественной географии даже отдаленной ассоциации теоретической географии с поисками общих объектов исследования или общей географической теории вызывает «умиление». «В качестве новейшего воплощения этого (хорологического – Ю.Г.) подхода некоторые географы рассматривали так называемую теоретическую географию, возникшую на Западе в начале второй половины прошлого столетия. Ее стали возводить в степень высшей формы общегеографического синтеза и чуть ли не вершины всей географии. Однако теоретическая география, сводившаяся к морфологии или геометризации всякого рода социальных пространственных структур, вряд ли могла быть воспринята всеми или хотя бы многими географами» (3, с. 153). Строго-неукоснительное «черно-белое» деление географии на физическую и общественную, фактическое отрицание множества связующих структур и процессов (вспомним хотя бы «географический» антропоцентризм Р. Хартшорна, Д. Хусона, Л. Гумилева и др.), не дает возможности даже сблизить (а не то, что «слить» или взаимно «растворить») родственные научные ветви.

Остается непонятным: почему яростным противникам теоретической географии не согласится со следующей достаточно очевидной вещью: если существует география «описательная», «хорологическая», идиографическая, номотетическая, etc., то конструкция «география теоретическая» имеет «автоматическое» право на жизнь. Разве названием своей без преувеличения выдающейся работы «Теория и

методология географической науки» (2004), в которой анализируются основные принципы и подходы методологии «всей» географии, Анатолий Исаченко не дает фактическое «благословение» термину «теоретическая география»? Так ценимое им «сохранение сложившейся двуединой структуры географии, признание собственных предметов исследования и научных задач у каждого блока» (там же, с. 154) не подвергается никакой ревизии в случае использования этого «злосчастного» термина. Конечно, многое зависит от того, какой смысл вкладывается другими авторами в понятие «теоретическая география», и в каком контексте оно используется? Но если даже теоретическая география у представителей естественной и гуманитарной географии своя, то и в этом случае устранить термин из научно-го обихода невозможно.

Чтобы дать ответ на возникающие вопросы, надо разобраться в аксиологической сущности так называемой теоретической географии. Уильям Бунге полагал, что теоретическая география – это наука о пространственных процессах и пространственных структурах в их наиболее общем, абстрактном, математическом выражении. Саушкин исходил из того, что теоретическая география есть результат развития всей системы конкретных географических наук и ставит своей задачей выявление наиболее общих законов и построений пространственно-временных систем и структур изучаемых географическими науками. При этом ученый считал, что не может быть и речи о каком-то противопоставлении теории (методологии) географии и теоретической географии, хотя у каждой из них свои «философские камни», свои интересы. В отличие от теории географии, отличающейся «положенным» классическим периодом развития, теоретическая география (подобно теоретической физике или теоретической биологии) – «дитя» второй половины XX столетия, порождение современного «неклассического» периода развития науки.

Интересно мнение Саушкина о причинных мотивах появления теоретической географии. Он полагал, что «она вызвана к жизни необходимостью *исчисления структур* (курсив наш – Ю.Г.). Теоретическая физика возникла в результате исчисления структуры атома, теоретическая биология – исчисления структуры гена, теоретическая география – исчисления структуры пространственных (территориальных) систем и сетей. Во всех науках первостепенное

значение приобретает исследование конфигураций – сопоставление пространственных соотношений, соединений, изменений со скоростями развития, качественных изменений» (12, с. 17). С подобным подходом, наверное, можно согласиться, но с известной условностью, поскольку теоретический охват практически любой науки выходит за рамки геометрии геопространства и простого «исчисления структур». Не меньшего интереса заслуживают вопросы моделирования и динамики процессов, взаимосвязи структуры и процесса и т. д. По отношению, например, к квантовой механике выражение «исчисление структур» явно узковато, хотя бы потому что теория эволюции микроскопических систем оперирует и такими понятиями, как «волновая функция» (по Шредингеру), «матрица рассеяния» (по Гейзенбергу) и т. д. Конечно, это тоже структуры но совсем иного смыслового порядка.

Борис Родоман ассоциирует теоретическую географию с метагеографией, призванной заниматься генерализацией, упрощением географических знаний путем поиска некоей обобщающей теории, поскольку «именно в таких обобщениях, – соглашается он с другим автором, – а не в сборе фактов, и заключается главная роль науки» (11, с. 92). «Когда в ящиках письменного стола скапливается слишком много вещей и бумаг – образно резюмирует он, – нет лучшего способа навести порядок, чем вытряхнуть все на стол, перебрать, многое выбросить, а оставшееся разложить заново. Вот так же и наука постоянно пересматривает свои истины, строит из них все новые, более удобные системы» (там же).

Этому географу, действительно, принадлежит пиетет в привлечении внимания к идеям теоретической географии в СССР (см.: 13, с. 363), хотя фактических «отцов» у теоретической географии немало. Подобно тому, как ее появление на Западе обязано трудам Кристаллера, Бунге, Айзарда, Хагерстранда, Чорли, Хаггета, Берри и других, так в СССР к ее становлению были причастны около «дюжины» авторов. По словам самого Родомана, выдающимися метагеографами были В.П. Семенов-Тянь-Шанский и Н.Н. Баранский. «С идеями метанучного характера выступали советские физико-географы С.В. Калесник, К.К. Марков, Д.Л. Арманд, Ю.К. Ефремов, а специально физической метагеографии посвящено несколько книг и статей географа и писателя И.М. Забелина (11, с. 93).

Внимательное рассмотрение позиции Б. Родомана показывает, что он не столь прямолинеен в своих рассуждениях, как некоторые «обскурантски» настроенные авторы, настаивающие на том, что главная и непрременная цель теоретической географии – выявление *обще-географических* принципов и законов (позиция вышеупомянутого автора, как мы увидим далее, вполне соответствует трактовке других теоретических дисциплин, в частности теоретической физики). Во всяком случае, поиск им «кистин, составляющих теоретическую географию», а также улавливаемые им ассоциации между природными зонами Гумбольдта–Докучаева–Берга и социально-экономическими зонами Тюнена – Лёша (11, с. 94-95), не дают оснований упрекать автора в расширенной трактовке понятия (тем более что к метагеографам он причисляет даже Страбона и Варениуса, не говоря уже о его учителях).

Болеерадикально излагает суть теоретической географии ученик Родомана и его верный соратник Владимир Каганский: «Теоретическая география – не общая теория географии, не одна из теорий отраслевых географических дисциплин, не просто частная теория – это *теоретическое осмысление всей географии*. Ее идеал – выявление системы *обще-географических эвристических принципов и закономерностей*; мы на полпути. . . *Центральная идея теоретической географии* – выражение отношений мест как отношений общих понятий, представление всех понятий и их отношений как пространственных» (4). В этой позиции «смущает» акцент на «*обще-географические закономерности*» и «*теоретическое осмысление всей географии*». В условиях продолжающейся дискуссии о реальности «единой географии» уповать на него – значит ставить под сомнение для многих географов существование самой теоретической географии.

Часть географов полагает, что теоретическая география – это полный аналог метагеографии. Так ли это? Возможно, но не принципиально. В современной логической терминологии сочетание «мета» употребляется, в частности, для обозначения таких систем, которые служат, в свою очередь, для исследования других систем. В географии первым к нему обратился, по всей вероятности, Торстен Хегерstrand (Лундский университет), использовав выражение «*метакартография*». В философском словаре Розенталя М.М. и др. (на который кстати, ссылается Родоман), предметом исследования

метатеории определена некоторая «другая теория», система ее положений и правил, границы, способы доказательств и т. д. Причем в качестве примера наиболее развитых метанаук Родоманом приводятся метаматематика, металогика, металингвистика, но, конечно, не «метафизика», поскольку аристотелевские сочинения «*Meta ta physika*» звучат сегодня «суровым приговором» частице «мета», присовокупляемой конкретно к физической науке (которая гораздо в большей мере, чем география, заслуживает этой приставки). *С учетом хотя бы этого обстоятельства (т.е., из чувства «сострадания» к физике – «fear play»)*, на наш взгляд, следовало бы полностью отказаться от термина «*метагеография*» в пользу «*теоретической географии*».

Для ответа на вопрос: каков же статус теоретической географии по отношению к самой географической науке, логично обратиться к статусному положению именно теоретической физики, возникшей до «бунге-родомановской» метагеографии. Согласно широко распространенной точке зрения, теоретическая физика – скорее *способ познания* природы, чем научная дисциплина, с помощью которого изучаются не свойства самой природы, а свойства предлагаемых математических моделей «самых по себе», без привязки к конкретным природным явлениям. Идеологи теоретической физики не ставят задачи выявления «системы общефизических закономерностей» и «теоретического осмысления всей физики», они прямо подчеркивают, что продуктом теоретической физики являются *физические теории, и более ничего*. В этой связи «выпячивание» такого автономизированного статуса теоретической географии, ее признание в качестве безусловного подтверждения существования единой географии (4) объективно работают против географической науки. Против потому что в нынешнем виде теоретическая география – это далеко *еще* не теория единой географии (так же как и теоретическая физика – не теория единой физики), сущность которой сводилась бы к изучению единых, общих географических закономерностей, действующих и в природе, и в обществе.

Конечно, проведение прямых аналогий между теоретической географией, с одной стороны, и теоретической физикой или теоретической биологией, с другой – неуместно. Но вовсе не потому что «теоретическая физика, как и теоретическая биология, отражают лишь

одну из форм движения материи, а теоретическая география – несколько форм движения, а также переходы между ними» (6, с. 11). (Абсолютизация «научно-отраслевых» форм движения – одна из идеологем партийно-классовой науки, вошедшая в научный обиход благодаря классификации наук, предложенной в свое время Фридрихом Энгельсом). Неуместность аналогий обусловлена прежде всего, крайне диверсифицированным естественно-гуманитарным характером географической науки, призванной исследовать характер взаимодействия и использования разнокачественных закономерностей специфически действующих в природных и общественных геосистемах. Тем не менее, нельзя допускать такой ситуации, чтобы толкования теоретической географии и других теоретических дисциплин различались совсем уж диаметрально, происходило в разных «системах координат», чтобы полностью исчез общий знаменатель систематизации.

Самое общее сравнение положения дел в теоретической физике и теоретической географии позволяет сделать еще одно умозаключение методологического характера. Продуктом любой теоретической дисциплины является теория. Общая структура физической теории обычно содержит, во-первых, некие аксиомы, определяющие математическую модель; во-вторых, аксиомы, связывающие воедино математический аппарат и исследуемые физические объекты; в-третьих, вполне «осознаваемые следствия математических аксиом и соответствующие эквиваленты в реальном мире, которые оправдывают данную теорию. Но если теоретическая физика работает именно с математическими моделями, то трудно представить, чтобы они могли составлять основу теорий в области культурной или поведенческой географии.

В одном случае наблюдается примат количественного анализа над качественным, в другом – наоборот. Выразителям гуманитарного начала в науке (может быть, даже «скрепя сердце») необходимо признать, что математика не чужда любой дисциплине, что математика лежит в основе каждого элемента, слагающего область наших исканий истины; что, в сущности, любая научная теория, вне зависимости от ее «отраслевой» принадлежности и «оснащенности» цифрами, математична по своей сути, поскольку *абстрактное мышление сродни математике*. Отсюда: «слегка» математизировать, например, культурную географию – достаточно

упорядочить систему знаний о ней с четко установленными постулатами и допущениями. И все же, несмотря на известное выражение Канта «во всяком знании столько истины, сколько в нем математики», позиция Родомана, разделяющего мысль о том, что «ни математической географией», ни «географической математикой» теория нашей науки не исчерпывается, нам ближе (11, с. 97).

Иное дело – картоиды, на которые много лет усердно, надо признать, оправданно «молится» Борис Родоман и вместе с ним, поскольку закономерности и проекты, действительно, «выражаются языком картоидов – картоподобных изображений теоретических объектов красивых симметричных (? – Ю.Г.) рисунков лаконично выражающих интереснейшие идеи» (4). По всей вероятности, первым, кто прочно связал идеи теоретической географии с «картоидным брендом» стал именно Родоман, который в опубликованной еще в 1956 г. (! – Ю.Г.) в статье «Способы индивидуального типологического районирования и их изображение на карте» предложил «разработать специальное учение о логических формах районирования и сложных классификаций в географии и их изображении на карте, которое так же относилось бы к методологии районирования отдельных географических наук, как грамматика к словарю, как алгебра к арифметике, как картография к остальным географическим наукам» (10, с. 67). Конечно, это была во многом еще интуитивная догадка юного автора, однако последующие десятилетия он, как нам представляется, убедительно сумел доказать интегративную мощь языка картоидов в становлении теоретической географии.

Не все, однако, разделяют убежденность сторонников магического значения карт и картоидов, особенно в компьютерном исполнении. Есть мнение, что акцент на компьютерную картографию «увечивает» эмпиризм в географии, «ограничивает реальность наблюдаемыми измеримым, уведит от постановки теоретических проблем территориальной структуры организации общества, ... препятствует развитию теории взаимодействий между экономическими районами, местами и ландшафтами» (8, с. 43). Несколько «запальчивый» стиль американского автора отражает чрезмерный упор в США на компьютерную картографию и космические снимки, что действительно ведет к преобладанию карт и снимков над исследованием человеческой деятель-

ности на конкретных местах. Фактом является то обстоятельство, что компьютерная картография в США не придала соответствующий импульс разработкам в области методологии гуманитарной географии, что косвенным образом свидетельствует о шаткости триединства «картоиды – теоретическая география – методология географии».

Мы исходим из того, что продуктом теоретической географии являются любые теоретические конструкции (в диссертациях они обычно артикулируются пунктом «теоретическая значимость»), не «привязанные» к конкретным пространственным таксонам, но «водружающие» географическую науку на *качественно новый уровень познания* благодаря совершенствованию ее методологического аппарата, реальному творческому «прорыву» в той или иной отрасли географической науки. Они могут возникнуть как в сфере ландшафтоведения, так и области гуманитарной географии.

Так, в 70-х гг. прошлого столетия основные направления теоретической географии на Западе, по мнению Юрия Медведкова и Юлия Липеца, специально использовавших метод выборочного изучения, ассоциировались: 1) с геометрией геопространства; 2) структурно-системным анализом географических феноменов; 3) моделированием процессов; 4) взаимосвязью формы и процесса; 5) динамикой геосистем (7, с. 25). Произведенная этими авторами несколькими годами позже аналогичная выборка показала, что еще тогда наметились сдвиги в пользу более усложненных подходов «от статичных моделей геометрии геопространства произошел некоторый поворот в сторону структурно-системного анализа, связанного с представлениями о полях взаимодействия географических масс и их типичных сочетаниях в рамках анализа размещения различных видов деятельности, форм расселения и физико-географических феноменов. Одновременно, от анализа и моделирования изолированных процессов наметился переход к исследованию воздействия этих процессов на морфологию пространства» (там же).

Хотелось бы обратить внимание на последнюю мысль авторов, фиксирующую расширение интереса географов к структурно-системному анализу, что находит свое отражение и в исследованиях современных западных и российских географов. Последний нацелен на решение таких задач, как идентификация и параметризация геосистем, моделирование

внутрисистемных связей с использованием факторного анализа, методов корреляции и регрессий и т.д. В рамках системно-структурного анализа могут и должны изучаться территориальные системы как природного, так и антропогенного характера.

В этой связи, например, идеи «свежего» нобелевского лауреата по экономике, географа, автора «новой экономической географии» Пола Кругмана, относящиеся к моделированию пространственных эффектов экономической интеграции, вполне могут составлять одну из «истин теоретической географии» (равно как и региональной экономики). Напомним, что модели новой экономической географии «инкопорировать пространственную структуру межрегиональные издержки торговли (прежде всего транспортные), несовершенную (монополистическую), конкуренцию экономии на размере производства (факторы размера рынка и растущей отдачи от размера, масштаба операций). . . . Баланс между силами географического преимущества места и торговыми барьерами (транспортными издержками) приводит к перевернутой U-образной зависимости – географическое преимущество будет максимальным в промежуточном среднем уровне издержек торговли. Теория предсказывает что при движении от очень высоких торговых барьеров к средним деятельность будет сосредотачиваться в регионах с хорошим доступом к рынку – развитие центральных районов за счет периферии» (9, с. 4).

А разве нельзя отнести к области теоретической географии, например, идеи нынешней мировой «региональной революции», связанной с кризисом старопромышленных регионов и выходом на «авансцену» тех регионов, которые более успешно смогли «вмонтировать» глобальный рынок? Некоторые авторы акцентируют сегодня внимание на так называемых законах «региональной революции», действующих в глобальном экономическом пространстве и ведущих к образованию «новой региональной иерархии». «Во-первых, – считают В. Княгинин и П. Щедровицкий, – *локальные замкнутые рынки* (курсив первоисточника – авт.) в новую организацию глобализованного мира просто не входят. Они выключены из активной экономической жизни и, по сути дела, не существуют для мира «геоэкономики». В Российской Федерации на сегодняшний день часть регионов тяготеет к внутренней замкнутости и очень сильно напоми-

нает локальные рынки. Их будущее в современном мире в силу этого видится проблемным» (5, с. 123–124). Во-вторых, полагают они, пришло время, когда в лучшем положении находятся те, кто управляет потоками товаров, а не те, кто производит их. Выигрывают те, кто привлекает финансы, права, наиболее профессиональные кадры, кто придумывает и распространяет инновации. «Для территории способность влиять на глобальные рынки конвертируется в стоимость активов, к которой добавляется своеобразная региональная рента: возможность более эффективно и диверсифицировано распорядиться финансами, большую плату за рабочую силу, обеспечить большую ликвидность недвижимого имущества и пр. Это выражается в направленности перемещения в пространстве экономической активности, когда они регионы сознательно выносят за пределы своей территории, определенные виды хозяйственной деятельности, передавая их на аутсорсинг другим территориям» (там же, с. 124).

Приведенные примеры отражают область наших приоритетных научных интересов, но идеи аналогичного критериального уровня можно обнаружить во многих дисциплинах как естественной, так и гуманитарной географии. На наш взгляд, к ним можно отнести не только разработки географических подходов к моделированию в рамках общей теории систем, но и геоэкономику (А.М. Берлянт); разработку А.Н. Ласточкиным «единого системно-морфологического основания геолого-географических наук», интегрирующего геотопологию, структурную географию и общую теорию геосистем; концепцию геоэкологической экспертизы (К.Н. Дьяконов, А.В. Дончева и др.), направленной на комплексную оценку целостного процесса развития региональных и локальных природно-хозяйственных систем; и др. (Ясно, что некоторые теоретические концепты в географии не оправдывают возлагающихся на них надежд. Но утверждения типа «а вдруг теория относительности неверна?» – бессмысленны, поскольку если теория удовлетворяет нужным требованиям в данный момент, она уже верна. Может быть, какая-то теория не сходится с экспериментом – в этом случае потребуется поиск новой теории, в которой старая будет играть роль отдельного элемента и т. д.).

Становление теоретической географии таит в себе немало «подводных камней», и некоторые неверно расставляемые коллегами акценты

достаточно очевидны уже сейчас. Трудно согласиться с утверждением, что «теоретическая география – теоретическое выявление, исследование, обобщение, объяснение того, как именно устроен культурный ландшафт» (4). Подобный «культурноландшафтоцентрический» крен трактовки не оставляет многим географам-гуманитариям, оперирующим иными пространственными таксонами, творческого «поля», не говоря уже об игнорировании первозданных неолитических ландшафтов, ландшафтов Антарктиды и др., к которым прилагательное «культурный» малоприменимо или неприменимо вообще. В конце концов, существуют понятия «география почв», «распространение многолетней мерзлоты» и т. п. Сводить суть теоретической географии к тому, «как именно устроен культурный ландшафт» – недальновидно и неверно по определению.

Неоднозначна в географической науке оценка так называемой парагеографии или квазигеографии. В представлении Б. Родмана «исследование воображаемых пространств географическими методами можно было бы назвать *парагеографией*, их наглядное изображение – *паракартографированием*, разбиение этих пространств – *парарайонированием*, а учение о парарайонировании – *парарегионалистикой*, если бы приставка «пара-» не скомпрометировала себя в парapsихологии или, соответственно, квазигеографией и т. д., по аналогии с квазиоптикой и квазилингвистикой, не несомненно, что речь идет уже не о географических дисциплинах, а о некоторых направлениях логики математики» (11, с. 101). Отношение теоретической географии к подобной сфере изысканий может быть связано, прежде всего, с использованием географических методов при исследовании тех объектов, которые к географии отношения не имеют.

«Нюанс» заключается в том, что провести четкую линию размежевания между парагеографией и, скажем, поведенческой географией, зачастую не представляется возможным из-за ... несовершенства методологии гуманитарной географии, в связи с чем установить, какие объекты являются истинно географическими, а какие нет – удается далеко не всегда. Изотропия (изотропность), т. е. одинаковость свойств объектов по всем направлениям (равно как и квазиизотропия, проявляющаяся, например, в областях горных пород), легко обнаруживается лишь в газах, жидкостях, иногда в твердых телах. Что же касается географических

и негеографических (псевдо-, квазигеографических) объектов, то здесь ситуация существенно иная – нам неизвестны методы, с помощью которых можно в точности определить степень изотропии в географии, особенно – гуманитарной. Почему-то «рельефная поверхность» со своими «путями сообщения» и «потоками», представленная множеством людей с двумя равноправными координатами и третьим измерением в виде «стоимостной, интеллектуальной, морально-этической или иной оценки» (11, с. 101) безоговорочно относится к сфере парагеографии, что для нас отнюдь не очевидно. В таком случае, не следует ли объявить квазигеографией географию туризма, «образа жизни» и т. д., не говоря уже о поведенческой географии?

Возвращаясь к названию заявленной темы («Теоретическая география: кризис или «бифуркация идей?»), еще раз подчеркнем, что идентификация теоретической географии вовсе не подразумевает автоматического слияния и взаимного растворения физической и гуманитарной географии. Она означает взаимодействие и взаимообогащение в интересах решения комплексных проблем. Поэтому вряд ли правомерно ставить вопрос о каком-то кризисе теоретической географии, поскольку в развитии ее методологического арсенала участвуют все «парциальные» части географической науки. Можно говорить о *своеобразной «бифуркации» накапливающихся концептуальных идей, что, в конечном счете, может привести к формированию новой дисциплинарной парадигмы*. Пока же этого не произошло, хотя многое свидетельствует о наступлении периода повышенного интереса к теоретическим проблемам географии, что связано как с экологизацией ландшафтоведения и поисками рационального применения количественных методов в физической географии, так и выше упоминавшейся мировой «региональной революцией». Последняя выразилась в том, что в ведущих странах мира трансформировалась внутренняя организация экономического пространства, вследствие чего там возникли многочисленные сетевые (наряду с централизованной) структуры (*networks of place*), ассоциирующиеся с производственными кластерами (слегка напоминающими ТПК, но функционирующими в условиях развитой рыночной экономики).

Итак, даже если согласиться с теми авторами, которые утверждают, что теоретическая

география не находит общих объектов исследования, не устанавливает общих географических законов, не формулирует общей географической теории и не свидетельствует о «единстве» географии, она все же имеет право на существование. Мы ни в коем случае не стремимся возвести теоретическую географию в ранг высшей формы общегеографического синтеза и, тем более, «вершину» всей географии. (В слишком «прямолинейной» ассоциации этой отрасли научного знания с картами и картоидами существует реальная опасность солидаризироваться с позицией Геттнера и его сторонников и тогда проблема интеграции гео-

графии действительно полностью «отпадет», поскольку эта наука в чисто хронологическом понимании, игнорирующая существенные качества естественной и гуманитарной географии, окажется единой «по определению»).

В нашем понимании, теоретическая география призвана, с одной стороны, аккумулировать и развивать теоретические «ноу-хау» в физической и гуманитарной географии «по отдельности», с другой – пытаться интенсифицировать научные рефлексии на стыке этих наук, особенно в рамках экологической географии, антропогеографии, этногеографии, экономической географии и т.д.

#### Библиографический список

1. Анучин В.А. Теоретические основы географии. – М., 1972.
2. Геттнер А. География, ее история, сущность и методы». – Л.,-М., 1930.
3. Исаченко А.Г. Теория и методология географической науки. – М., 2004.
4. Каганский В.Л. Теоретическая география – единая география сегодня // География (Методическая газета...), № 10, 16–31 мая 2008.
5. Княгинин В., Щедровицкий П. Промышленная политика России. – М., 2005.
6. Колотиевский А.М. Состояние и тенденции развития основных теоретических концепций в советской географии / в Сб.: Теоретические проблемы географии. – Рига, 1976.
7. Медведков Ю.В., Липец Ю.Г. Направления в теоретической географии за рубежом / в Сб.: Теоретические проблемы географии. – Рига, 1976.
8. Наука и искусство географии: спектр взглядов ученых СССР и США. – М., 1989.
9. Пилясов А.Н. Европейская региональная наука накануне расширения Евросоюза // Известия РГО. – 2003. – Т. 135. Вып. 6.
10. Родоман Б.Б. «Способы индивидуального и типологического районирования и их изображение на карте». – В сб.: Вопросы географии, № 39. – М., 1956.
11. Родоман Б.Б. География. Районирование. Картоиды. – Смоленск, 2007.
12. Саушкин Ю.Г. Теория географии и теоретическая география / В кн.: Теоретическая география. – Рига, 1973.
13. Саушкин Ю.Г. История и методология географической науки. – М., 1976.

---

# РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА

---

Э.Б. Валев  
(г. Москва)

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИМОРСКИХ ТЕРРИТОРИЙ В ЕВРОПЕ\*

Valev E.B.

### THE PROBLEMS OF DEVELOPMENT AND INTERACTION OF SEASIDE TERRITORIES IN EUROPE

*Аннотация.* В статье рассматриваются вопросы роли приморских территорий в социально-экономическом развитии европейских субрегионов. Автором предложена типология и осуществлена характеристика портово-промышленных комплексов, проанализирована роль и разработана типология и классификация морских портов Европы.

*The summary.* The article runs about the questions of the role of seaside territories in social and economic development of the European subregions. The author offers typology and the characteristic of port-industrial complexes is carried out, the role is analysed and the typology and classification of seaports of Europe is developed.

*Ключевые слова:* Европа, приморские территории, морские порты, социально-экономические функции.

*Key words:* Europe, foreland, port, socio-economic functions.

---

#### Общий обзор экономических функций приморских территорий Европы

Одно из главных направлений изменений европейского хозяйства за послевоенные годы – это ускоренное развитие приморских территорий. Намного расширился объем и круг социально-экономических функций, выполняемых хозяйством этих территорий. По расчетам автора, приморские зоны Европы при условной ширине в 50 км занимают 12% ее территории, но в них сосредоточено настоящее время около 30% ее населения.

Роль приморских зон в развитии европейского хозяйства характеризуется следующими чертами:

– Они являются территорией активных экономических контактов, способствующих в том числе, расширению участия стран в международном разделении труда

– С этой целью в них достигла высокого уровня инфраструктурная обустроенность

– Важнейшими фокусами их развития являются портово-промышленные центры и узлы.

– Приморские зоны служат экономическими плацдармами для освоения ресурсов прилегающих к Европе морей.

Существует большое разнообразие в видах использования человеком приморских территорий. Но большинство их можно свести к двум типам: 1-й – это «контактный тип», а 2-й – «ресурсный тип». К 1-му относится прежде всего транспортно-промышленная деятельность, а ко 2-му, например, рекреационная деятельность.

Многоцелевые возможности использования одного и того же ресурса обуславливают возникновение конфликтных ситуаций между отраслями. А это нередко ведет к нерациональному использованию ресурсов и

---

\* Выполнено по гранту Президента РФ для государственной поддержки ведущих научных школ (проект № НШ-3592.2008.5).

экологическим кризисным ситуациям. В частности, распространены конфликты между освоением биологических ресурсов и другими видами хозяйственной деятельности, или между промышленными объектами и курортным хозяйством.

*Приморские территории подвергаются усиленному антропогенному прессу, что ведет к деградации природной среды в ряде регионов.*

Высокая концентрация промышленной и транспортной деятельности в приморских зонах загрязняет воздушное пространство, прибрежную акваторию и пляжи.

Современное положение с хозяйственным освоением приморских районов требует определения приоритетов их территориального развития.

В размещении хозяйства в приморских районах наблюдается определенная дифференциация береговых территорий и прибрежных акваторий по видам преимущественного использования, а именно: промышленно-транспортные зоны, зоны сельскохозяйственного производства, курортно-рекреационные зоны, зоны прибрежного рыболовства и марикультуры. Однако во многих случаях возникло одновременное использование территории разными видами деятельности, в результате чего формируются типы комплексного использования приморских территорий.

Можно утверждать, что в территориальной организации хозяйства Европы сформировалось важное своеобразное звено. Оно может быть определено как *приморские производственные комплексы (ППК)*. Формирование этих комплексов – одна из наиболее интересных экономико-географических проблем при изучении Европы.

К настоящему времени среди разнообразных ППК можно выделить несколько типов, отличающихся прежде всего своими функциями.

В обобщенном виде все ППК Европы можно отнести к одному из 4-х типов:

1. Многофункциональные ППК; к этому типу относится большинство ППК Европы.
2. Столичные ППК, для которых наряду с другими функциями характерны и специфические столичные функции.
3. Третий тип – это ППК узкой специализации, т.е. на одну или немногие отрасли.
4. Четвертый – это тип ППК с преобладанием курортно-рекреационного развития и обслуживающих его отраслей.

Рассмотрим кратко основные особенности каждого из типов ППК.

**1-й тип.** Характерная особенность многофункциональных ППК – преобладание транспортно-коммуникационных промышленных функций. В них хорошо развита портовая инфраструктура и налажена тесная связь с хинтерландом. Промышленность представлена разнообразными отраслями, причем многие предприятия имеют между собой тесные взаимовыгодные связи. Широко представлено машиностроение, притом не только характерными для приморской зоны судостроением и судоремонтом, но и электротехнической промышленностью, электроникой, а также автомобилестроением. В них много крупных предприятий черной и цветной металлургии, нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности. Ряд из этих ППК, особенно в Северном секторе Европы, являются плацдармами для освоения нефтяных и газовых ресурсов шельфовой морской зоны. В этом типе ППК развиты и отрасли пищевой промышленности, связанные с импортом и экспортом сырья, а также рыбопереработка.

К этому типу относятся крупнейшие ППК: Роттердам, Антверпен, Гамбург, Марсель, а также Ливерпуль, Глазго, Бремен, Росток, Любек, Гдыня-Гданьск, в Южном секторе – это Марсель, Генуя, Триест, Барселона и др.

**2-й тип** столичных ППК. В нем наряду с развитыми промышленными и портово-транспортными функциями широко представлены торговые-финансовые системы, научные, культурные и туристические учреждения и институты. К этому типу относятся Амстердам, Лондон, Стокгольм, Хельсинки, Копенгаген, Дублин, Лиссабон, Афины, Рига, Петербург.

**3-й тип** включает ППК более узкой специализации. Таковы комплексы, специализированные на судостроении и судоремонте (Брест, Шербур, Висмар, Штральзунд, Гданьск, Риека и др.), на черной металлургии (Кардифф, Порт-Толбот).

Особо много комплексов, специализированных на приеме нефти и ее переработке (Гавр и Лавера во Франции; Вильгельмсхафен в Германии; Милфорд-Хейвен, Саутгемптон в Великобритании; в Испании – это Таррагона, Лакорунья Хихон; в Италии – это Кальяри, Аугуста, Милаццо; в России – Новороссийск в Болгарии – Бургас; и некоторые другие).

**4-й тип** включает, как мы отметили, ППК с преобладанием курортных функций и обслуживающих курортно-рекреационные организации.

отраслей (пищевая промышленность, производственная и социальная инфраструктура).

Такие комплексы получили наибольшее развитие в Средиземноморье, особенно в Испании, Италии, Франции, а также в Хорватии, Греции. Это комплексы Лазурного Берега во Франции (с опорой на Марсель), Итальянской Ривьеры (с опорой на Геную) и др.

При территориальном анализе типов ППК выявляются существенные отличия в разных частях Европы. В обобщенном виде в регионе Европы выделяются 2 субрегиона ППК: *Северный и Южный* (или Средиземноморский). Различия между Северным и Южным субрегионами (или секторами) проявляются уже на уровне географического положения.

ППК Северного сектора с их портовыми ядрами сформировались в большинстве своем в эстуариях и устьях судоходных рек, они часто совмещают функции морских и речных портов и имеют хорошо развитые связи с хинтерландом.

Многие ППК Южного субрегиона возникли на берегах открытых бухты вынуждены были создавать системы волноломов и других припортовых сооружений.

Существенные различия выявляются при сравнительном анализе уровня развития ППК Северного и Южного секторов. Приморские производственные комплексы Северного субрегиона характеризуются более высоким уровнем развития. К ним тяготеют наиболее густонаселенные и крупнейшие индустриальные районы Европы, где, в том числе, залегают основные топливно-энергетические ресурсы зарубежной Европы.

**ППК Северного субрегиона** отличаются от ППК Южного:

1. Во-первых, более крупными универсальными портами в «ядрах» ППК (в Средиземноморье одно исключение – Марсель).

2. Во-вторых, разносторонним характером и большей долей обрабатывающей промышленности, особенно «верхних» ее этажей, развитием ряда видов деятельности, не связанных непосредственно с морем (например, отрасли науки).

3. В-третьих, большой концентрацией населения, в том числе квалифицированных кадров в крупнейших приморских городских агломерациях.

4. В-четвертых, развитой и разнообразной производственной инфраструктурой и хорошо налаженными связями с обширным хинтерландом.

Кроме того, в Северном субрегионе более четко представлен тип столичных ППК. Например, все столицы Скандинавских стран, Дании и Великобритании являются и морскими портами. К многоцелевому использованию морей у Западной Европы добавилось в конце 1960 – начале 1970-х годов открытие, а затем и интенсивная разработка крупных нефтяных и газовых месторождений Северного моря. В результате отдельные участки побережья к концу XX в. превратились в зоны «нефтяного развития».

На территории Северного субрегиона сформировались акваториально-территориальные комплексы, состоящие: а) из акваториального блока шельфа, где ведется добыча углеводородов и б) территориального блока, где ведется переработка и распределение нефти и газа. Однако в Северном секторе по сравнению с Южным меньшее развитие получил рекреационный тип использования приморских территорий.

**Для Южного**, Средиземноморского сектора, напротив, одним из основных типов освоения побережья является рекреационный. Это обусловлено благоприятными климатическими условиями, наличием многочисленных островов.

Деятельность, связанная с обслуживанием рекреации и туризма, стала главной специализацией хозяйства многих средиземноморских территорий, особенно в Испании, Хорватии, Греции. В Южном секторе, по сравнению с Северным, более распространены зоны сельскохозяйственного освоения побережья.

В последние десятилетия в средиземноморских странах ускорилось развитие промышленности, в том числе в связи с близостью средиземноморских портов к одним из основных путей доставки нефти и газа в Европу. А именно из стран Среднего Востока, Северной Африки и России из ее черноморских портов. Поэтому в Южно-европейском субрегионе значительно представлены приморские комплексы с нефтепереработкой и нефтехимическим производством.

Можно выделить следующие черты социально-экономического развития ППК Южного субрегиона

1. «Усеченность» ППК при недостаточном освоении «верхних» этажей промышленности.

2. Уклон на развитие отраслевых специализированных приморских зон с преобладанием переработки привозной нефти и местного сельскохозяйственного сырья.

3. Меньшее развитие столичных ППК как центров знаний.

4. Широкое развитие курортно-рекреационных комплексов

В развитии приморских зон и в формировании приморских производственных комплексов *особо значима роль морских портов*. Европейская система морских портов – одна из наиболее развитых в мире. Ее доля в общемировом грузообороте морских портов еще недавно превышала 1/3.

В последние десятилетия под влиянием процессов либерализации мировой торговли, глобализации производства и экономической интеграции ускорились темпы роста грузооборота морских портов. В результате по сравнению с 1960-ми годами в конце 1990-х грузооборот многих значимых европейских портов удвоился. Росту грузооборота портов способствовали важные технические и организационные инновации на транспорте, в первую очередь, контейнеризация, модернизация судов, создание системы скоростных морских паромных переправ и др. Но по сравнению с российскими портами последние годы много быстрее рос грузооборот морских портов Восточной Азии. Например, в 2006 г. среди 35 крупнейших портов мира (с грузооборотом свыше 100 млн т) в Восточной Азии было расположено уже 18 портов, в а Европе – 3.

Конец XX в. ознаменовался также важными качественными изменениями в сфере деятельности морских портов. Так, тенденция на рост перевалки массовых грузов, господствовавшая в 50–60-е гг., все больше сменяется обработкой генеральных (штучных) грузов. Этому во многом способствует развитие *процесса контейнеризации*.

В европейской системе морских портов доминирующее положение занимают комплексы крупнейшего в мире производственно-портового района Гамбург–Гавр. Включая всего 10 крупных портов, он сосредотачивает около четверти совокупного грузооборота всех 993 европейских морских портов (на 2006 г.). В сфере влияния портового района Гамбург–Гавр входит не только Западная Европа, но и ряд стран Центрально-Восточной Европы и СНГ. Здесь находится лидер среди европейских портов по величине годового грузооборота порядка 360 млн т – Роттердам. Кроме того, в данном районе сосредоточены крупнейшие контейнерные порты Европы. Морские порты района Гамбург–Гавр играют важную роль в между-

народной торговле, они связаны судоходными линиями со всеми регионами мира. Доминирующее положение портов района Гамбург–Гавр объясняется выгодным географическим положением, развитой транспортной сетью и высоким уровнем обслуживания.

Географическая обособленность Великобритании от остальной территории Европы позволяет выделить морские порты данной страны в отдельную группу. Вследствие того, что Великобритания ведет морскую добычу нефти и газа, ряд портов этой страны имеют нефтяную специализацию. Островное положение Великобритании способствовало возникновению многочисленных паромных портов, связанных линиями с континентальной Европой и с Ирландией.

Большой неоднородностью отличается Балтийская портовая зона, в ней можно выделить две группы морских портов, отличающихся некоторыми особенностями.

Так, морские порты Скандинавских стран и востока Германии характеризуются высоким уровнем развития паромных сообщений и ориентацией на переработку генеральных, в основном контейнерных, грузов. Морские порты данной зоны, как правило, играют роль подчиненных контейнерных узлов, связанных с крупными контейнерными портами района Гамбург–Гавр.

Морские порты постсоциалистических прибалтийских стран, образующие вторую группу, специализируются, в основном, на перевалке массовых грузов (нефти, угля, руды, химикатов и т.д.), доля же генеральных грузов намного меньше, чем в портах Скандинавских стран. Контейнерные терминалы только создаются. Для развития портов в странах Восточной Европы основным препятствием было низкое качество транспортных связей с хинтерландами, особенно из-за плохого состояния автомобильных дорог. Но положение там меняется к лучшему, особенно в связи с формированием российского портово-промышленного комплекса Финского залива.

Средиземноморский субрегион внутренне неоднороден. Его можно подразделить на западное и восточное Средиземноморье. Страны западного Средиземноморья находятся на более высоком уровне экономического развития по сравнению с восточными, что отражается на величине и структуре грузооборота морских портов.

Хотя Средиземноморский субрегион находится в стороне от экономического ядра

Европы, роль морских портов западного Средиземноморья в международной торговле постепенно возрастает. Все большее число портов западного Средиземноморья вовлекается в сферу контейнерных перевозок. Яркие примеры тому в Испании – порты Алхесирас у Гибралтарского прилива, Валенсия и Барселона; во Франции Фосс у Марселя; Генуя и Специя – в Италии.

Морские порты постсоциалистических стран восточного Средиземноморья в Азово-Черноморском и Адриатическом бассейнах сильно отставали в развитии. Испытав обвальное падение грузопереработки после распада СССР и прекращения деятельности СЭВ, многие из них с трудом приспосабливались к новым рыночным отношениям.

Что касается российских европейских портов, то они уступают западноевропейским по многим показателям. Общий грузооборот всех российских портов в 2005 г. составлял около 320 млн т в год. Это существенно меньше, чем грузооборот одного Роттердама. Кроме того, российские порты специализируются в основном на перевалке массовых наливных и навалочных грузов, тогда как на Западе отдается предпочтение переработке контейнерных и других генеральных грузов, приносящих больше прибыли. В российских портах контейнерных терминалов еще мало, и их мощности пока еще намного меньше, чем в портах западноевропейских стран.

После распада СССР Россия столкнулась с проблемой дефицита портовых мощностей. Ряд современных перегрузочных комплексов остался за пределами России. Так, в Северо-Западном бассейне у России к началу XXI в. не было специализированных комплексов по перевалке химических грузов, удобрений, нефти и нефтепродуктов, руды, зерна. На юге страны отсутствовали контейнерные терминалы. В результате Россия вынуждена была использовать иностранные порты и платить за транспортные услуги зарубежным компаниям, теряя на этом ежегодно большие средства.

Россия стремится ослабить зависимость от портов иностранных государств. Ее основной стратегической линией является развитие в Европе крупных портово-промышленных комплексов на берегах Финского залива с опорой на Санкт-Петербург и Черного моря с опорой на Новороссийск. Эти комплексы уже встали в ряд самых крупных в Европе. Так, грузооборот портового комплекса России в Финском заливе

в 2005 г. превысил 130 млн т, а в течение ближайших лет превысит 200 млн т. Это произойдет в первую очередь за счет расширения портов Приморск и Усть-Луга.

При изучении деятельности морских портов Европы важно сделать обобщения, выводящие нас на *их типологию и классификацию*.

Как отмечалось выше, морские порты Европы многочисленны и разнообразны. Существует ряд видов классификации морских портов по различным критериям, начиная от географического положения и навигационных условий, и заканчивая выполняемыми функциями и ролью в международных морских перевозках.

Как известно, главный показатель работы морского порта – *его грузооборот*. Наиболее важную роль в мировом хозяйстве играют те порты, которые имеют грузооборот более 50 млн т в год. Это так называемые «мировые» порты, связанные с важнейшими судоходными линиями мира. Их в мире порядка 50.

В странах ЕС находится 11 «мировых» портов: Роттердам, Антверпен, Гамбург, Амстердам, Гавр, Лондон, Иммингем, Тис и Хартлпул а также Марсель, Алхесирас и Таранто. Они играют решающую роль в формировании международных грузопотоков. Наиболее крупные порты сосредоточены в высокоразвитых странах северо-запада Европы (в Германии, Нидерландах, Бельгии, Великобритании, Франции), тогда как в странах Средиземноморского субрегиона с менее высоким уровнем экономического развития (за исключением французского порта Марсель, испанского порта Алхесирас и итальянского Таранто) нет портов, грузооборот которых превышал бы 50 млн т. Обращает на себя внимание также отсутствие крупных портов в Скандинавских странах. Нарастание грузооборота портов в этих государствах частично лимитирует зона датских проливов, имеющих небольшие глубины, что препятствует проходу крупнотоннажных судов. При классификации морских портов Европы по грузообороту наиболее многочисленной является группа портов, грузооборот которой не превышает 10 млн т, однако их влияние редко распространяется за пределы национального уровня. Морские порты с грузооборотом 10 до 50 млн т, как правило, имеют и региональное значение.

Классификация всех портов Европы с годовым грузооборотом свыше 3 млн т (их около 160) по странам и с распределением по группам

Таблица 1

## Классификация портов Европы по грузообороту (в млн т), 2006 г.

Страны	Грузооборот, млн т				
	3–10	10–25	25–50	50–100	Свыше 100
Германия	Киль, Любек, Висмар, Засниц, Мукран	Росток, Эмден	Вильгельмсхафен (49)	Бремен с Бремерхафеном (56)	Гамбург (116)
Нидерланды	Харлем, Хелдер, Гаага	Флиссенген		Амстердам (75)	Роттердам (354)
Бельгия	Брюссель, Брюгге	Гент (24)	Зебрюгге (45)		Антверпен (152)
Великобритания	Глазго, Бристоль, Манчестер, Ньюкасл, Плимут, Портсмут, Эдинбург, Белфаст, Харидж, Кардифф, Абердин, Данди	Феликстоз, Дувр, Халл, Порт-Голбот, Медузэй, Оркней	Форт, Милфорд-Хейвен, Саутгемптон, Ливерпуль, Салом-Во	Лондон (55), Иммингем (64), Тис и Хартпул (53)	
Ирландия	Корк	Дублин			
Франция	Кале, Брест, Ницца, Тулон, Шербур, Ла-Рошель	Руан, Нант, Сент-Назар, Бордо	Дюнкерк (50)	Марсель (97), Гавр (70)	
Финляндия	Хельсинки, Турку, Котка, Хамина, Коккола	Скелдвик			
Швеция	Стокгольм, Лулео, Евле, Хельсинбург, Окселесунд, Треллеборг		Гетеборг (40)		
Норвегия	Осло, Нарвик			«Большой» Берген (68)*	
Дания	Копенгаген, Ольсборг, Орхус				
Испания	Альмерия, Вито, Малага, Сантандер, Кадис, Картахена, Аликанте	Барселона, Хихон, Ла-Корунья, Валенсия, Таррагона, Уэльва, Пальма	Бильбао (40)	Алхесирас (64)	
Португалия	Порту	Лиссабон			
Италия	Палермо, Барии, Анкона, Равенна, Порто-Торри, Фьюмигино, Джела	Неаполь, Милаццо, Ливорно, Специя, Савона	Триест с Монфальконе (45), Генуя (44), Венеция, Кальяри, Аугуста	Таранто (51)	
Греция	Афины, Коринф, Элефсис	Пирей, Салоники			
Словения		Копер			
Хорватия	Сплит, Омишал, Плоче	Риека			

Таблица 1. Окончание

Страны	Грузооборот, млн т				
	3–10	10–25	25–50	50–100	Свыше 100
Болгария		Бургас, Варна			
Румыния			Неводари	Констанца с Аджиджа	
Польша	Гдыня	Гданьск, Щецин, Свиноусьце			
Литва		Клайпеда			
Латвия	Лиепая	Рига	Вентспилс		
Эстония	Пярну		Объединенный порт Таллинн (41)		
Россия	Архангельск, Высоцк, Кали- нинград, Таганрог	Туапсе, Усть-Луга	Южная Озереевка, Мурманск		
Украина	Херсон, Николаев, Мариуполь, Керчь, Бердянск, Ялта, Феодосия				

\* Примечание: «Большой» Берген, помимо самого порта Берген, включает еще 6 ближайших портов. Составлено по: Перспективы роста..., 2008; Rotterdam: Gateway..., 1996, Amerini..., 2008.

в зависимости от величины грузооборота на 2006 г. приведена в таблице 1.

Кроме грузооборота, важнейшим критерием морского порта является его специализация.

По характеру обрабатываемых грузов порты делятся на два типа:

К *первому типу* относятся универсальные порты, способные принимать и обрабатывать различные виды грузов (насыпные, навалочные, наливные, генеральные).

В связи с этим отдельные части порта (гавани, участки, районы) специализированы по видам грузов (нефтяные, лесные, рудные, зерновые и др.).

Ко *второму типу* относятся специализированные порты, ориентированные на перевалку какого-либо одного массового груза. Как правило, специализированные порты характерны для развивающихся стран. Однако их достаточно и в высокоразвитых странах Европы. Большинство из них – это нефтяные порты, выросшие на пути нефтяных потоков из стран Среднего Востока и Северной Африки в Средиземноморском регионе, а также порты, обслуживающие добычу нефти на шельфе Север-

ного моря. Есть в Европе и специализированные рудные и лесные порты. Они в основном сосредоточены в Скандинавских странах, богатыми данными видами ресурсов.

В Европе преобладают универсальные морские порты. Однако в структуре грузооборота большинства из них доминирует какой-либо один вид грузов. Поэтому в группе универсальных портов выделяют порты, ориентированные на переработку насыпных и навалочных, нефтяных или генеральных грузов (табл. 2).

#### Современное состояние и перспективы развития северной портовой зоны Гамбург–Гавр

Северная портовая зона Европы, протянувшаяся от эстуария Эльбы до устья Сены, является крупнейшей в мире. Она состоит из двух крыльев, расположенных в Германии и Франции, и ядра, находящегося в Нидерландах и Бельгии. Наиболее крупными портами зоны являются с востока на запад Гамбург, Бремен с Бренерхафен, Вильгельмсхафен, Амстердам, Роттердам, Антверпен, Гент, Зебрюгге, Дюнкерк, Гавр (рис. 1).

## Функциональные типологии морских портов

Универсальные порты	
1) с преобладанием насыпных и навалочных грузов в структуре грузооборота	Эмден, Амстердам, Гент, Дюнкерк, Нант, Сен-Назер, Медуэй, Хихон, Таранто, Афины, Салоники, Констанца, Варна, Росток, Висмар, Гданьск, Гдыня, Щецин, Свиноусьце, Клайпеда, Калининград, Мурманск, Архангельск, Усть-Луга, Ильичевск, Южный, Херсон
2) с преобладанием нефтяных грузов в структуре грузооборота	Гетеборг, Роттердам, Гавр, Марсель, Форт, Ньюкасл, Тис и Хартлпул, Иммингем, Саутгемптон, Милфорд-Хейвен, Ливерпуль, Савона, Генуя, Ливорно, Венеция, Триест с Монфальконе, Анкона, Порто-Торрес, Бильбао, Аликанте, Бургас, Риека, Омишал, Вентспилс, Новороссийск, Туапсе, Одесса
3) с преобладанием генеральных грузов в структуре грузооборота	
а) в контейнерах	Осло, Орхус, Копенгаген, Стокгольм, Хельсинки, Хамина, Котка, Гамбург, Антверпен, Бремен с Бремерхафен, Лондон, Феликстоу, Лиссабон, Алхесирас, Валенсия, Барселона, Специя, Ливорно, Неаполь, Равенна, Джойл-Тауро, Пирей, Рига
б) вне контейнеров	Хельсинборг, Мальме, Киль, Любек, Халл, Харидж, Дувр, Белфаст, Дублин, Корк, Хуксхафен, Зебрюгге, Кале, Брест, Пальма, Санкт-Петербург
Специализированные порты	
1. Нефтяные	Вильгельмсхафен, Оркней, Салом-Во, Абердин, Берген, Картахена, Альмерия, Малага, Таррагона, Ла-Корунья, Уэльва, Кастильон, Аугуста, Милаццо, Кальяри, Бари, Джела, Мууга Приморск, Южная Озереевка
2. Лесные	Евле, Кеми, Оулу, Сундсваль, Умео
3. Рудные	Торнио, Коккола, Лулео, Нарвик, Пори, Шелефтео, Порт-Толбот, Кардифф, Ньюпорт

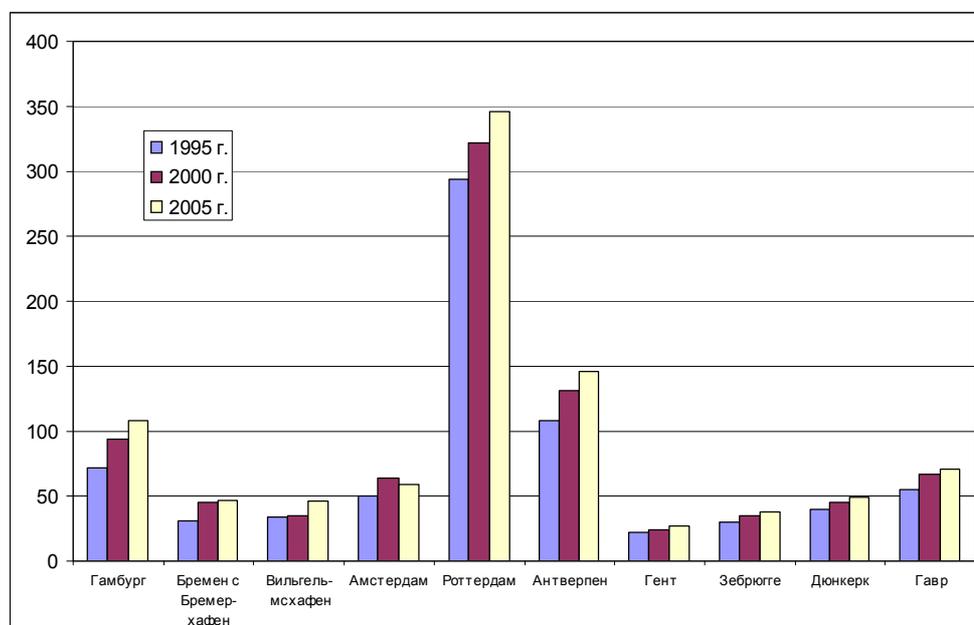


Рис. 1. Динамика грузооборота морских портов зоны Гамбург-Гавр

Составлено по: Перспективы роста..., 2008; Rotterdam: Gateway..., 1996.

Таблица 3

## Грузооборот портов зоны Гамбург-Гавр (млн т), 2000 г.

	Гамбург	Бремен с Бремер-хафен	Вильгельмс- хафен	Амстердам	Роттердам	Антверпен	Гент	Зебрюгге	Дюнкерк	Гавр	Всего
Руда	8,2	4,3	0,1	10,8	46,3	13,1	4,4	0,3	12,1	0,1	99,7
Уголь	1,3	0,9	1,7	9,3	17,9	8,8	3,6	1,8	5,0	1,4	51,7
Сырая нефть	4,9	–	23,8	1,0	96,5	5,2	0,0	–	6,7	30,4	138,1
Нефтепродукты	6,4	2,3	7,4	7,2	17,0	16,1	0,2	5,2	4,0	3,6	69,4
С/х грузы	6,7	1,8	–	7,9	15,5	2,3	3,7	0,1	1,5	0,3	39,8
Другие насыпные и наливные грузы	8,7	1,5	1,1	7,4	29,9	12,0	6,6	1,9	2,7	4,5	76,3
<i>Общий грузооборот балкерных грузов</i>	<i>36,2</i>	<i>10,7</i>	<i>34,1</i>	<i>43,5</i>	<i>223,7</i>	<i>57,4</i>	<i>18,5</i>	<i>9,3</i>	<i>32,0</i>	<i>40,2</i>	<i>505,0</i>
Грузы Ро-Ро	–	–	–	0,7	8,2	4,8	1,2	13,4	4,8	4,3	37,4
Контейнерные	29,4	15,1	–	1,1	52,5	25,8	0,1	6,4	0,8	9,1	140,3
Другие генеральные грузы	6,5	5,4	0,23	5,0	10,5	20,0	1,8	1,5	1,7	0,2	52,8
<i>Общий грузооборот генеральных грузов</i>	<i>35,9</i>	<i>20,5</i>	<i>0,2</i>	<i>6,7</i>	<i>77,2</i>	<i>50,7</i>	<i>3,7</i>	<i>27,3</i>	<i>8,0</i>	<i>13,6</i>	<i>213,2</i>
<b>Весь грузооборот (1995 г.)</b>	<b>72</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>50</b>	<b>294</b>	<b>108</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>55</b>	<b>736</b>
<b>Весь грузооборот (2000 г.)</b>	<b>94</b>	<b>45</b>	<b>35</b>	<b>64</b>	<b>322</b>	<b>131</b>	<b>24</b>	<b>35</b>	<b>45</b>	<b>67</b>	<b>862</b>
место	3	6	8	5	1	2	10	9	7	4	–
<b>Весь грузооборот (2005 г.)</b>	<b>108</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>59</b>	<b>346</b>	<b>146</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>49</b>	<b>71</b>	<b>937</b>
место	3	7	8	5	1	2	10	9	6	4	–

Составлено по: Перспективы роста..., 2008; Rotterdam: Gateway..., 1996; Amerini..., 2008.

Суммарный грузооборот этих портов в 2005 г. составлял почти 1 млрд т.

Все порты данной зоны связаны с прилегающими хинтерландами высоко развитой сетью железных дорог и автомагистралей. Но все же для большинства портов особую роль в обеспечении связи с хинтерландами играют речные артерии. Речные системы Рейна, Мааса, Шельды, Сены, соединенные между собой каналами, позволяют морским судам проникать на сотни километров вглубь континента. Так, свыше половины грузов, составляющих грузооборот Роттердама, транспортируются по Рейну.

Порты данной зоны многофункциональны и способны обрабатывать все виды грузов. Однако в структуре грузооборота портов, как правило, преобладает какая-то определенная специализация. Так, Гент и Амстердам – преимущественно порты для насыпных и навалочных грузов. Вильгельмсхафен – в основном нефтяной порт, Зебрюгге – порт для генеральных грузов. В Дюнкерке доля генеральных грузов

мала, и почти весь грузооборот порта составляют наливные и навалочные грузы, а в Бремене 2/3 грузооборота приходится на генеральные грузы, из которых 3/4 составляют контейнерные грузы. В Гамбурге на долю контейнерных грузов приходится свыше 60% от общего грузооборота порта.

Гамбург занимает 2-е место, а Антверпен 3-е место в Европе после Роттердама по количеству ежегодно обрабатываемых контейнеров.

Антверпен кроме того специализируется на генеральных, нефтеналивных и насыпных грузах.

А главный порт севера Франции – Гавр – это прежде всего нефтяной порт, а также через него проходит много грузов в контейнерах.

Все порты зоны Гамбург–Гавр ведут жесткую конкуренцию за привлечение грузов и расширение границ своих хинтерландов.

Первенство в этом соперничестве бесспорно принадлежит порту мирового значения – Роттердаму. Это главные морские ворота Европы.

Экспортно-импортные грузы составляют основную часть его деятельности. Грузооборот порта в последние годы колеблется от 350 до 380 млн т в год в зависимости от конъюнктуры мирового рынка. Это больше чем грузооборот следующих за ним трех портов: Гамбурга, Антверпена и Амстердама вместе взятых. В 2006 г. в мире по грузообороту Роттердам (377 млн т) уступали лишь Шанхаю (443 млн т) и Сингапuru (423 млн т). В грузообороте Роттердама 3/4 составляют наливные и навалочные грузы. Через порт ежегодно проходит порядка 100 млн т нефти, что намного превышает количество нефти, перегружаемой всеми остальными портами зоны.

Высокая конкурентоспособность Роттердама объясняется двумя факторами:

- 1) его положением в устье Рейна (наиболее важной внутренней водной артерии Европы);
- 2) наличием удобного выхода в Северное море.

Однако удобная связь с морем существовала не всегда. До 1870 г. морские суда могли достигать Роттердама, расположенного в устье Рейна, только обходным путем, через лабиринт рукавов реинской дельты. Пока использовались суда с небольшой осадкой, это не вызывало проблем. По мере увеличения тоннажа флота возникла необходимость поиска более прямой и короткой связи порта с Северным морем. Эта связь появилась в 1870 г. благодаря сооружению глубоководного канала, получившего название «Новый водный путь», протяженностью 32 км (до этого путь из моря в порт составлял 115 км).

С этого времени Роттердам становится главным сухогрузным портом Европы. В 1906 г. была сооружена гавань для навалочных грузов Ваал, которая и по сей день является одной из крупнейших в мире.

Значительный рост мировой торговли сырьем и топливом в 1950–1960-е годы, особенно нефтью и нефтепродуктами, обусловил создание нефтяных терминалов на территории Роттердама. Сначала был сооружен комплекс для судов грузоподъемностью 65 тыс. т, а в 1960 г. в связи с увеличением тоннажа танкерного флота было решено создать гавань, куда могли бы заходить суда грузоподъемностью до 365 тыс. т. Так появился Европорт.

В росте грузооборота Роттердама с начала XXI в. важную роль стали играть крупные поставки нефти и нефтепродуктов из портов России.

В 2006 г., например, танкерами в Роттердам было доставлено 47 млн т нефти и 20 млн т нефте-

продуктов из балтийских портов России (Приморск и Высоцк). В Роттердаме эти танкеры разгружаются, нефть попадает далее в *единую европейскую распределительную сеть*. В сумме через Роттердам реализуется 1/5 часть всего российского экспорта нефти и нефтепродуктов.

Постепенно Роттердам становится и крупнейшим нефтеперерабатывающим центром Европы. В порту имеют свои НПЗ важнейшие нефтяные компании мира. Из Роттердама система нефтепроводов идет в Амстердам, Антверпен, где также сосредоточены нефтеперерабатывающие мощности, а доступ в порты крупнотоннажных танкеров ограничен небольшими глубинами подходных каналов. Роттердамский ППК вместе с соседними ППК Амстердама и Антверпена превратились в особую область «нефтяного развития». Роттердам стал европейской нефтяной биржей. Цены на нефть и нефтепродукты в Бельгии, Германии, Дании, Швеции и самих Нидерландах складываются в определенной степени в зависимости от ситуации в Роттердаме. Итак, как глубоководный порт, находящийся в устье главной речной артерии Европы, Роттердам обладает неоспоримыми преимуществами в сфере перегрузки насыпных и наливных грузов.

По числу обрабатываемых контейнеров среди европейских портов также лидирует Роттердам. В Роттердаме ежегодно перегружается более 9 млн контейнеров (в международных единицах TEU).

Для многих портов зоны Гамбург–Гавр, особенно для Роттердама и Антверпена, внутренний водный транспорт всегда играл ведущую роль в обслуживании хинтерланда. Это большое преимущество при работе с насыпными и наливными грузами. Контейнерные же перевозки требовательны к скорости доставки и сохранности грузов, поэтому в Европе 3/4 контейнерных грузов перевозятся автомобильным транспортом, около 20% – железнодорожным и только 5–6% – внутренним водным.

Порты зоны Гамбург–Гавр стремятся к расширению границ своих хинтерландов.

Наиболее обширные хинтерланды имеют Роттердам, Антверпен, Гамбург. Так, в зоне влияния Роттердама входит почти вся Европа. В целом через Роттердам проходили, например в 2005 г., до 3/5 импорта и 3/4 экспорта стран ЕС, не считая их взаимной торговли. Однако наиболее сильное влияние порт оказывает на Нидерланды, Германию, Бельгию, Люксембург, Францию, Австрию, Великобританию

Так, например, в первые годы XXI в. свыше 60% железной руды, прибывшей морем в Роттердам, было направлено в Германию, 12% – во Францию. Эти же страны импортируют через Роттердам нефть и нефтепродукты. Через Роттердам идет значительная доля импорта и экспорта контейнерных грузов Бельгии, Люксембурга, Германии, Великобритании, Ирландии, Испании, Португалии и Норвегии.

Вслед за Роттердамом по размерам хинтерланда и грузообороту (152 млн т) стоит Антверпен. В его грузооборотена транзитные грузы приходится более 2/5. Из них 1/3 составляют грузы Германии, 1/4 – Франции, свыше 1/10 – Нидерландов.

Значительный потенциал для расширения хинтерланда имеет Гамбург (116 млн т). Объединение Германии, политические и экономические преобразования в Восточной Европе, а также расширение ЕС способствуют увеличению притока грузов в порт. Зона влияния Гамбурга распространяется не только на всю Германию, но также на Австрию, страны Центрально-Восточной Европы и Скандинавию. Гамбург имеет выгодное ЭПП: помимо водных путей он расположен на пересечении пяти автомагистралей, имеющих связь с трансевропейскими коридорами. Кроме того, Гамбург имеет высокоразвитую железнодорожную связь с хинтерландом. Около 80% перегружаемых в порту контейнеров перевозится по железным дорогам, четверть всех контейнерных грузов Гамбурга составляет транзит Скандинавских и Восточноевропейских стран.

В октябре 2007 г. северо-восточнее Гамбурга состоялось открытие моста о-в Рюген – материковая часть Германии. Общая длина моста около 4 км. Это событие важно и для России, ибо существует грузовая паромная связь по Балтийскому морю между Россией и Германией: п. Усть-Луга – Балтийск (Калининградская обл. России) – о-в Рюген.

Морские порты европейского Средиземноморья в целом уступают североевропейским по грузообороту и значению в международной торговле. Это связано в первую очередь с более низким уровнем развития средиземноморских стран, за исключением Франции и Северной Италии, а также удаленностью от экономического ядра Европы. Негативное влияние оказывает и горный рельеф значительной части территории этих стран, что затрудняет установлению прочных связей с внутренними районами и расширению границ хинтерландов морских портов.

Морские порты Южной Европы отличаются от северных и по характеру обрабатываемых грузов. Расположены на пути нефтяных потоков из арабских стран и России предопределило нефтяную специализацию многих морских портов этого региона.

К западному Средиземноморью относятся морские порты Франции, Италии и Испании, а к восточному – морские порты Греции, республик бывшей Югославии, в первую очередь Хорватии, а также порты стран Черноморско-Азовского бассейна: Болгарии, Румынии, Украины и России.

Крупнейшим морским портом всего Средиземноморья и четвертым по величине грузооборота портом Европы является Марсель. Подобно Роттердаму Марсель представляет собой портовый комплекс, состоящий из крупных автономных бассейнов. Их 5: Лавера, Каронт, Порт-де-Бук, Фосс и собственно Марсель. Лавера (к западу от г. Марсель) – нефтяной порт, где разгружаются танкеры грузоподъемностью до 250 тыс. т и где берет начало крупнейший из западноевропейских сухопутных нефтепроводов Лавера-Карлсруэ (ФРГ). Порт-де-Бук – рудный порт, который получает руду из Бразилии, Австралии, Мавритании и коксующийся уголь из США и Австралии. На их базе построен металлургический завод. Здесь же находится терминал, получающий сжиженный газ из Алжира. Каронт – порт для насыпных грузов. Наиболее важным структурным звеном Марсельского портового комплекса считается Фосс, который специализируется на обработке контейнерных и насыпных грузов. Собственно Марсель – это порт для генеральных грузов.

Ежегодный оборот Марсельского портового комплекса достигает 100 млн т.

В Италии насчитывается 115 морских портов с грузооборотом более 1 млн т, однако крупных, грузооборот которых превышает 10 млн т в год, всего 11. Все вместе морские порты Италии перерабатывают в год свыше 500 млн т грузов (второе место в Европе после Великобритании), из которых почти половину составляют наливные грузы.

Крупнейшие порты Италии – Таранто, Триест и Генуя. Они обрабатывают порядка 50 млн т грузов в год каждый. При этом Триест и Генуя в большей степени специализированы на наливных грузах, а Таранто – на сухогрузах.

Крупные нефтяные порты Италии расположены и на островах Сицилия (Аугуста, Джела, Милаццо) и Сардиния (Кальяри).

Для испанских портов, так же, как и для итальянских, характерна высокая доля нефти в структуре грузооборота. Главными нефтяными портами страны являются – Таррагона, Картахена, Уэльва и Малага.

Однако период постиндустриального развития экономики усиления роли международного товарообмена наиболее конкурентоспособными оказываются порты, специализированные на переработке генеральных грузов. Поэтому, в Испании, как и во всем мире, отдается предпочтение развитию именно таких портов.

Основными морскими портами Испании, специализирующимися на обработке генеральных грузов, являются Алхесирас, Валенсия, Бильбао, Барселона. Они же – главные контейнерные порты страны.

Крупнейшим контейнерным портом не только Испании, но и всего Средиземноморья является Алхесирас. Через него в год проходит свыше 3 млн контейнеров (международного эквивалента TEU).

Успешному развитию порта во многом способствовало благоприятное географическое положение. Алхесирас расположен на берегу Гибралтарского пролива, через который проложен маршрут большинства контейнерных линий, идущих из стран Юго-Восточной Восточной Азии в Западную Европу.

Среди морских портов Европы в восточном Средиземноморье выделяются греческие порты в районе Афин. Это Пирей (самый крупный порт Греции), Афины и Коринф.

В структуру порта Пирей входят три комплекса – пассажирский, контейнерный и грузовой. Ежегодный пассажирооборот порта достигает 12 млн чел. По этому показателю порт занимает первое место на Средиземном море<sup>1</sup>. Причалы пассажирского терминала обеспечивают качественное обслуживание новейших круизных и линейных судов, автомобильных паромов. Контейнерный терминал порта, на котором перерабатывается порядка 1,4 млн стандартных контейнеров в год, крупнейший в восточной части Средиземноморья. Порты Афин и Коринфа стали основными нефтяными портами страны.

Важную роль играет на севере Греции порт Салоники, в том числе благодаря его транзитным функциям по обработке грузов из и в Болгарию, Македонию, Сербию.

1990-е годы были очень неблагоприятны для морских портов бывшей Югославии. После распада страны и военных конфликтов грузооборот сильно сократился. Большинство портов расположены в Хорватии, в том числе и главный порт бывшей Югославии – Риека. В начале XXI в. положение улучшилось. Можно считать, что постепенно формируется Риекский портово-промышленный комплекс в составе Риеки, Бакара и Омишалья. Что касается Омишалья, то этот глубоководный нефтяной порт, расположенный на острове Крк, имеет хорошие перспективы развития. Микрогеографическое положение порта Риеки имеет сходные черты и проблемы с портом Одессы (Южный, Ильичевск). Успешно развивается единственный большой порт Словении на Адриатике – Копер.

В Черноморско-Азовском бассейне сформировались и продолжают развиваться 3 главных портовых комплекса, играющих все более ощутимую роль в транспортной системе Европы.

Это Констанцкий портовый комплекс в Румынии, Одесский комплекс на Украине и Новороссийский – в России.

1. Констанцкий комплекс в составе Констанцкого порта и 4-х портов-спутников (Аджиджа, Нэводари, Мангалия и Мидия) в настоящее время среди портов Черноморья по грузообороту (свыше 80 млн т в год) уступает только Новороссийскому комплексу.

Возможности Констанцкого портового комплекса претендующего на звание «Восточных ворот Европы», расширились в связи с постройкой судоходного канала Чернавода-Аджиджа. Этот канал сократил путь из Дуная до Черного моря на 400 км.

2. На юге Украины сформировался и имеет перспективы расширения Одесский портовый комплекс, в составе портов Одесса, Ильичевск и Южный. Этот комплекс в состоянии обрабатывать порядка 60 млн т грузов в год.

3. Наиболее активно развивается Новороссийский портовый комплекс. Помимо действующих портов Новороссийск-1 и Новороссийск-2 (Южная Озереевка) суммарный грузооборот которых составил в 2005 г. свыше 113 млн т, будет построен новый порт неподалеку от Новороссийска-1 (в районе Пенайских банок), рассчитанный на пере-

<sup>1</sup> Порты Греции по пассажирообороту занимают первое место в Европе (в 2006 г. он превышал 90 млн чел.). Среди них выделяются 3 порта – Пирей, Паолюкиа Саламинас и Перама. Пассажирские порты Греции, также как Италии и Испании, обслуживают прежде всего внутренние, национальные перевозки.

валку еще 30 млн т грузов в год. В ближайшей перспективе грузооборот Новороссийского портового комплекса может достигнуть 180–200 млн т.

Таким образом, портовые комплексы развивающиеся в Черноморско-Азовском бассейне по грузообороту уже вошли в группу крупнейших портовых комплексов Европы.

#### Библиографический список

1. Алехин А.В. Контейнеризация мировой транспортной системы // География инновационной сферы мирового хозяйства / Под ред. Н.С. Мироненко. – М., 2000.
2. Артоболевский С.С., Зимин Б.Н. Прибрежные районы Северного моря – опыт развития нефтегазового хозяйства // Приморский районы: географические и социально-экономические проблемы развития. – Владивосток, 1987.
3. Валев Э.Б. Особенности формирования единой транспортной системы Европы // Вестник Московского университета. – Серия 5. – География – 1997. – № 7.
4. Долотов Ю. Проблемы рационального использования и охраны прибрежных областей мирового океана. – М., 1996.
5. Европа. Атлас мира. – М., 2003.
6. Европейские транспортные коридоры. – М., 2002.
7. Перспективы роста морских перевозок внешнеторговых грузов в Западной Европе // БИКИ. – 2008. – №11–12.
8. Amerini Y. Maritime transport of goods and passengers 1997–2006. Eurostat. Statistics in focus. 62/2008.
9. Containerization International Yearbook. L., 1990; 2000; 2005; 2007.
10. Rotterdam: Gateway to Europe. // 28th international geographical congress. 1996.
11. Shipping Statistics Yearbook. Bremen, 2006.
12. American Association of Port Authorities – сайт в интернете: [www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)
13. Institut Supérieur d'Économie Maritime – сайт в интернете: [www.isemar.asso.fr/2005](http://www.isemar.asso.fr/2005)

Л.В. Кретинина  
(г. Донецк)

### МЕХАНИЗМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В СВЕТЕ ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ В УКРАИНЕ ФИНАЛЬНОЙ ЧАСТИ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ 2012 ГОДА ПО ФУТБОЛУ

Kretinina L.V.

#### MECHANISMS OF STATE REGULATION OF TOURISM DEVELOPMENT IN VIEW OF PREPARATION AND CARRYING OUT A FINAL PART OF THE EUROPEAN FOOTBALL CHAMPIONSHIP 2012 IN UKRAINE

*Аннотация.* Статья посвящена проблемам развития туризма в Украине на государственном и региональном уровнях в свете подготовки к ЕВРО-2012 и формированию конкурентоспособного украинского туристического продукта.

*The summary.* The article is devoted to problems of tourism development on Ukraine at the state and regional levels in view of preparation for EURO-2012 and formation of a competitive Ukrainian tourist product.

**Key words:** Ukraine, tourism development, EURO-2012.

**Ключевые слова:** Украина, развитие туризма, ЕВРО-2012.

Перед украинской экономикой стоит задача преодоления структурного перекоса – неоправданно высокой доли ресурсных отраслей и их односторонней ориентации на экспорт. Требуется развитие высокотехнологичных отраслей,

инфраструктуры внутреннего туризма. Регулирование этих процессов осуществляется с учетом сложного переплетения и столкновения интересов на глобальном, национальном и региональном уровнях [1].

Неотъемлемой составляющей частью мирового туристического процесса является туристическая отрасль Украины, которая из года в год без привлечения государственных дотаций стабильно наращивает объемы производства туристического продукта. В Украине уже зарегистрировано более 5 тыс. туристических компаний [2]. Растёт также количество туристов, объёмы оказания туристических услуг, и увеличивается число квалифицированных специалистов. Но особенность отечественного туристического рынка в том, что он больше развивается количественно, а не качественно. Темпы и качество роста не отвечают современным мировым тенденциям и реальному туристическому потенциалу нашей страны [2]. Туризм в Украине может и должен стать сферой реализации рыночных механизмов, источником пополнения государственного и местных бюджетов, средством общедоступного и полноценного отдыха и оздоровления.

Приоритетным видом туризма для Украины остается въездной туризм. По данным Государственной службы туризма и курортов поток иностранных туристов ежегодно увеличивается на 25% [3]. Это весомый фактор пополнения валютных поступлений в государственную казну и создания дополнительных рабочих мест.

На первой Всемирной научной конференции в Австралии «Глобальный геотуризм – 2008» эксперты из разных стран мира сошлись в прогнозах относительно того, что Украина в ближайшее время войдёт в число наиболее популярных регионов массового туризма, таких, как Китай и страны Центральной Европы. Обусловлено это тем, что здесь наименьшей является угроза терроризма.

Целью исследования являются механизмы государственного регулирования развития туризма в Украине и формирование конкурентоспособного на мировом рынке туристического продукта на основе эффективного использования естественного и историко-культурного потенциала Украины.

Задача исследования – выработка механизмов государственной поддержки в деле создания новых туристических продуктов и туристической инфраструктуры международного общегосударственного и местного значения в свете подготовки к Евро-2012.

Государственные механизмы должны включать правовые, социальные, экономические и организационные условия для успешной ре-

ализации поставленных целей. В последние годы в Украине создана неплохая нормативно-правовая база развития туризма. Основу её составляют Закон Украины «О туризме», Закон Украины «О курортах», Государственная программа развития туризма 2002–2010 годы, Программа развития туристической инфраструктуры по направлениям национальной сети международных транспортных коридоров и основных транспортных магистралей в 2004–2010 годах и т.д.

В то же время из-за слабого финансирования и бюрократизации экономические, организационные и социальные условия развития туризма в Украине оставляют желать лучшего. В государственных программах записано, что 80% инвестиций должны быть профинансированы за счёт внебюджетных источников негосударственных компаний. Но частных инвестиций явно не хватает. Примером может послужить реализация программы подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу в Киеве. Несмотря на то, что в феврале этого года Кабинет Министров принял данную программу, в приложении к которой перечислены все проектируемые и реконструируемые в Киеве гостиницы (65 объектов), ревизия этих объектов показала, что начались работы по сооружению не более десяти гостиниц. Из всех заявленных гостиниц уровня 4 и 5 звёзд, таких как четырёхзвёздочный отель Holiday Inn, NOVOTEL, пятизвёздочный отельный комплекс IBIS [3], возводятся только Fairmont и Hilton. В то же время, эксперты считают, что особое внимание должно уделяться развитию малых отелей и хостелов, на которые ляжет основная нагрузка при приёме гостей чемпионата. По прогнозам УЕФА, летом 2012 года Киев могут посетить 200–300 тыс. гостей, основная масса которых будет селиться в дешёвых отелях. «В то же время, по информации Ассоциации малых отелей Украины, в столице сейчас не ведётся ни строительство, ни даже проектирование хотя бы одного хостела или гостиницы низкого класса (до 100 номеров), хотя период окупаемости таких объектов составляет всего 4–5 лет, а прибыльность приближается к офисным центрам» [4].

Среди основных причин медленной реализации этих проектов – непрозрачная процедура выделения земельных участков и согласования проектов. На этапе от выделения участка до сдачи объектов в эксплуатацию инвес-

торам необходимо получить около 200 подписей на различных уровнях. Чтобы изменить ситуацию, Национальное агентство по вопросам подготовки Евро-2012 закончил разработку законопроекта «О мерах по государственной поддержке развития туристической индустрии в Украине при подготовке проведения чемпионата Европы по футболу 2012 года», который позволит создать благоприятный предпринимательский и инвестиционный климат и активизировать привлечение инвестиций в туризм. Цель данного документа – создать упрощённую процедуру согласования проектов, реализация которых должна завершиться к финалу чемпионата Европы по футболу, а также гарантии возврата инвестиций и окупаемости затрат.

Рассмотрим несколько принципиальных положений этого законопроекта. Во-первых, предусмотрен механизм обязательного резервирования и продажи земельных участков под строительство гостиничных комплексов в объёме не менее 5% от всей площади земли, которая выделяется под объекты градостроительства. Предлагается также отменить участие заказчиков строительства туристических объектов в развитии инженерно-транспортной инфраструктуры, что позволит удешевить стоимость проектов на 10–15%.

Во-вторых, предусматривается механизм передачи в концессию архитектурных и природных объектов культурного наследия, которые находятся на реконструкции или восстановлении.

В-третьих, предлагается освободить от налогов ввезённые на территорию Украины материалы и оборудование, используемые для строительства объектов туристической инфраструктуры. Также предлагается освободить от земельного налога собственников земельных участков и землепользователей, на которых осуществляется строительство объектов туристической инфраструктуры.

В-четвёртых, собственник нового или реконструированного отеля (если он сертифицирован) получает право на налоговые льготы: уменьшение суммы налога на прибыль от предоставления гостиничных услуг – 50%, уменьшение суммы НДС – на 50%, освобождение от налога на рекламу отеля [5].

Реализация данного законопроекта поможет преодолеть многие негативные явления в подготовке финальной части Евро-2012. Серьёзное внимание подготовке Евро-2012 уделяет

Кабинет министров. В проекте Госбюджета на 2009 г. планируется выделить 13,5 млрд. гривен на финансирование программы по подготовке организации Евро-2012, что в 2,1 раза больше, чем в прошлом году (в 2008 г. – лишь 6,5 млрд. гривен).

Проблемы с подготовкой Евро-2012 года общенационального характера нашли своё отражение и на региональном уровне в четырёх украинских городах – Киеве, Львове, Днепропетровске и Донецке. В Донецке утверждена целевая программа подготовки проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу. Соответствующее решение было принято на сессии Донецкого городского совета в ноябре 2008 года. Цель программы заключается в создании правовых, социальных, экономических и организационных условий для успешного проведения в Донецке чемпионата 2012 года по футболу. В соответствии с данной программой в Донецке будет создана инфраструктура на уровне европейских стандартов. В частности, в городе появятся новые и реконструированные дороги, реконструированные спортивные комплексы, новые железнодорожный вокзальный и аэровокзальный комплексы. В распоряжении Кабинета министров Украины № 998-р, подписанном Премьер-министром Украины 23.08.2008 речь идёт о строительстве в Донецке суперсовременного международного аэропорта, общая сметная стоимость которого составит более 972 млн. гривен. Кроме того, в Донецке будет возведена новая многопрофильная медицинская поликлиника, новые жилые комплексы, появятся новые и реконструированные гостиницы, отремонтированные общежития высших учебных заведений. Также планируется отреставрировать памятники архитектуры, парки культуры и отдыха.

Сдан в строй новый стадион «Днепр-Арена» в Днепропетровске, одна из площадок Евро-2012, стоимость презентации которого намного превышала стоимость открытия финала Лиги чемпионов. Демонтирован торговый центр «Троицкий» перед НСК «Олимпийский» в Киеве, а на самом стадионе идут подготовительные работы. И хотя в начале декабря 2008 года начинается монтаж новых конструкций, актуальным остаётся своевременная сдача его в эксплуатацию. Крайний срок – 30 июня 2011 года. Быстрыми темпами продвигается модернизация стадиона «Металист» в Харькове. Строятся стадионы в Одессе и во Львове [6].

Такие позитивные сдвиги в этой области объясняются тем, что новые стадионы строятся за средства крупных украинских финансово-промышленных групп.

Тем не менее, по каждому из этих объектов экспертам УЕФА и исполнительной дирекции ФФУ Евро-2012 предстоит ещё немало дискуссий с хозяевами арен. Главная проблема строительства стадионов – отсутствие необходимого опыта, адаптированного под стандарты глобальных футбольных турниров. Иными словами, даже то, что приемлемо на уровне наиболее рейтинговых клубных соревнований – Лиги чемпионов или Кубка УЕФА, не всегда подходит для чемпионата Европы.

Существенно также и то, что из всех заявленных на участие в Евро-2012 городов лишь столицы Украины и Польши обрели официальный статус принимающих центров [7].

Организационные особенности проведения Евро-2012 состоят в том, что Украина находится на значительном расстоянии от стран Европы, откуда как планируется, прибудет наибольшее количество болельщиков. Поэтому определяющими элементами инфраструктуры в процессе подготовки являются стадионы и аэропорты. По предварительным подсчётам, для реконструкции аэропортов нужно 9,5 млрд. гривен., для строительства и реконструкции автомобильных дорог – 37,5 млрд., ещё несколько миллиардов – для того, чтобы построить определённые ветви «Укрзалізниц» [8].

Особенностью данного чемпионата является его наиболее широкая география проведения за всю историю турнира. Например, расстояние от Гданьска до Донецка составляет 1900 км. Поэтому предполагается, что 70% гостей прибудет в Украину авиатранспортом и вопрос финансирования транспортных магистралей в Донецке стоит особенно остро. Сегодня на эти цели необходимо из государственного бюджета выделить 32 млн. гривен, но в данный момент финансирование проведено только на 30% [9].

Всё вышесказанное говорит о том, что механизмы реализации государственных программ на национальном и на региональном уровнях ещё не отработаны. До сих пор не

принят ни один из ряда законов (Закон о концессиях и Закон о частно-государственном партнёрстве), необходимых для привлечения в страну крупных инвестиций. Подготовка к проведению финала чемпионата Европы по футболу 2012 ориентировочно обойдётся Украине в 120–130 млрд. гривен без учёта инфляции. 20% этой суммы профинансирует государство, 80% – частный бизнес [8]. Однако правительство выделяет скудные средства на Евро-2012. Государственная программа подготовки Евро-2012 так и не стала законом. Нет генерального плана подготовки.

Главная же проблема на сегодняшний день лежит не столько в экономической области, сколько в политической, так как именно политический кризис повлечёт неизбежные кадровые и финансовые потери.

К другим факторам, оказывающим негативное влияние на подготовку к Евро-2012, можно отнести мировой финансовый кризис и падение Украины в мировом антикоррупционном рейтинге с 118-го места в 2007 г. до 134-го в 2008 г. Не прекращаются разговоры о готовности Италии, Шотландии, Германии принять турнир у себя, поскольку эти страны обладают достаточным количеством стадионов и необходимой инфраструктурой.

Таким образом, стремительно интегрируясь в мировую туристическую индустрию, туризм в Украине приобретает всё большее значение. Необходимо создать украинский национальный туристический продукт – популярный, креативный, нестандартный, узнаваемый. Для его эффективного развития государство должно поддерживать развитие материально-технической базы отрасли и стимулировать развитие проектов обустройства и модернизации туристической инфраструктуры – гостиниц, аэропортов, стадионов, дорог и т.д. В настоящее время назрел вопрос о создании отдельного дееспособного центрального органа исполнительной власти, например министерства туризма, которое будет заниматься подготовкой к проведению Евро-2012. Иными словами, нужны новые механизмы взаимодействия в треугольнике туризм – государство – международные, национальные и региональные интересы.

#### Библиографический список

1. Довгаль О.А. Національні економіки у процесі глобалізації: об'єднання через фрагментацію? // Економіка і управління – 2007. – № 3. – С. 25–33.
2. Захарин С. Планы государства и бизнеса не совпадают // Украинская туристическая газета. – 2008. – № 9. – С. 6.

3. Пенсійний кур'єр – 2008, № 39.
4. Хватит ли на всех гостей Евро-2012 гостиниц? // Новости турбизнеса. – 2008. – № 11–12. – С. 26–27.
5. Захарин С. Законодательная модернизация // Украинская туристическая газета. – 2008. – № 9. – С. 7.
6. Левенштейн И. Два судных дня для еврочемпионата // Экономические известия. – 2008. – № 170. – С. 12.
7. Линник И. На фронтах Евро-2012 // Зеркало недели – 2008. – № 42. – С. 3.
8. <http://ndgazeta.org.ua>
9. <http://www.rbc.ua>

А.И. Кротков  
(г. Москва)

## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ФАРМИНДУСТРИИ ИНДИИ И КИТАЯ

Krotkov A.I.

### THE COMPARATIVE ANALYSIS OF A MODERN CONDITION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT IN PHARMACEUTICAL INDUSTRY INDIA AND CHINA

*Аннотация.* Статья посвящена рассмотрению места и роли в Индии и Китае одной из важнейших отраслей мирового хозяйства – фармацевтической промышленности, основным факторам роста и сравнительному анализу развития фарминдустрии в этих странах.

*The summary.* The article is addressed to such a vital issue as the place and the role of two giants of the developing world – India and China – in one of the most important industries of the world economy – pharmaceuticals. The author covers the major growth factors and carries out a contrastive analysis of the development of the pharmaceutical industry in these two countries

*Ключевые слова:* Индия, Китай, фармацевтическая промышленность, факторы роста, перспективы развития.

*Key words:* India, China, pharmaceutical industry, growth factors, development outlook

Рост продаж фармпрепаратов на мировом рынке за последние 5 лет в среднем составлял от 6% до 8%, но страны с развивающейся экономикой растут по этому показателю с огромной скоростью (Табл. 1). Крупнейшие фармацевтические ТНК, теряющие доходы от постоянного истечения сроков действия патентов на ЛС, все чаще и чаще уделяют внимание самым быстрорастущим рынкам в мире – Индии и КНР.

Доля Индии и КНР в мировой фарминдустрии пока весьма незначительна (в сумме около 3% от общего объема рынка), по сравнению, например, с таким «гигантом», как США (45%). Однако, темпы роста продаж в них опережают среднемировые величины и темпы на развитых рынках в 2–3 раза.

Индию и Китай нередко ставят «в один ряд» – население обеих стран превосходит миллиард человек, и обе испытали скачок в экономиче-

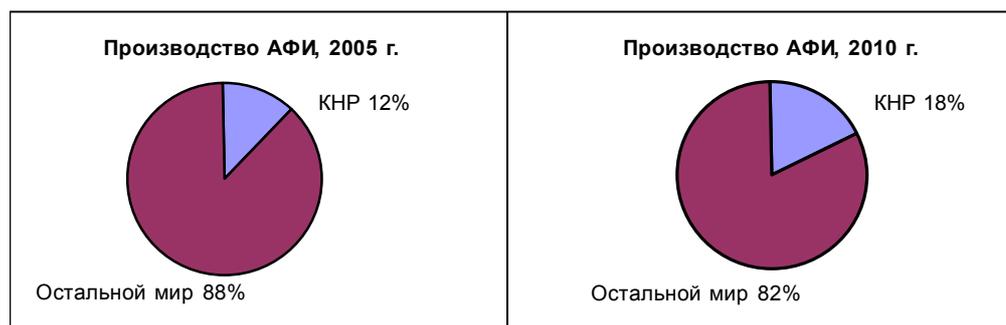
ском развитии в последние годы. На долю Китая и Индии приходится в сумме 30% мирового роста, начиная с 2001 г. Несмотря на то, что еще 50 лет назад страны были практически на одной стадии развития, с одинаковым валовым доходом на душу населения, сейчас различия в их развитии весьма ощутимы. Индийское общество и экономика переживают в начале XXI в. трансформацию, которую можно сравнить с переменами в Китае начала 90-х XX века – с поправкой на культурные и политические особенности. То, что в КНР происходит довольно быстро с помощью невероятного административного напряжения всех имеющихся ресурсов, в Индии растягивается: пока еще не слишком очевидное индийское экономическое чудо происходит в итоге государственной программы развития, как в Китае, а в результате почти случайного сложения разрозненных частных усилий. В Индии в ближайшее

Таблица 1

## Мировые продажи фармпрепаратов по регионам и странам, 2004–2007 г.

	2004		2005		2006		2007	
	в млрд. долл.	Годовой прирост, в %	в млрд. долл.	Годовой прирост, в %	в млрд. долл.	Годовой прирост, в %	в млрд. долл.	Годовой прирост, в %
Мир	560	8,0%	605	7,3%	643	7,0%	712	6,4%
Северная Америка	248	8,0%	265,7	5,2%	290,1	8,3%	304,5	4,2%
Европа	144	5,7%	169,5	7,1%	181,8	4,8%	206,2	6,7%
Китай	9,5	28,0%	11,7	20,4%	13,4	12,3%	16,8	25,7%
Индия	4,6	10,0%	6	8,0%	7,3	17,5%	8,5	13,0%

Источник: IMS Health.



Источник: Chemical Pharmaceutical Generic Association

Рис. 1. Производство АФИ, в 2005 г. и в 2010 г.

время стабильно будет не хватать той роли государства которую оно играет в КНР; такой открытости инвестициям и разработке стандартов для привлечения иностранного капитала.

#### Сравнение производства фармпродукции в странах

Индия специализируется на выпуске дженериковых препаратов<sup>1</sup> и на сегодняшний день является одним из ключевых производителей дженерической продукции в мире. В 2005 г. доля Индии в производстве дженерических препаратов составила 22% от мировой, а в ближайшие два года, по прогнозам, достигнет 30% (Assocham, 2005).

В КНР же ситуация обстоит иначе. В стране также производится большое количество дженерических препаратов (а в потреблении

они составляют 75%), однако большинство из них производится местными компаниями на заводах, не одобренных Управлением по санитарному надзору за качеством пищевых продуктов и медикаментов, или является подделкой. КНР занимает и будет продолжать занимать весьма важную позицию в мире по производству активных фармацевтических ингредиентов (АФИ), являясь мировым лидером по этому показателю (рис. 1), и это и определяет основное направление в контрактном производстве (фактически, аутсорсинг) фармпродукции страны.

Можно сделать вывод, что на сегодняшний день по развитию производства китайские производители находятся «на ступень ниже» индийских конкурентов – первые лишь переходят (хоть переход и становится все более и более

<sup>1</sup> Дженерик – (иногда – генерик, женерик) (англ. Generic), – 1) лекарственное средство, которое выпускается без лицензии компании-разработчика инновационного лекарственного средства, и размещается на рынке после окончания срока действия патента или других исключительных прав. 2) Сравнительно дешёвый, непатентованный аналог известного и более дорогого фирменного препарата, создание которого требует меньших затрат, поскольку не предусматривает доклинических и клинических исследований.

<sup>2</sup> АФИ – активные фармацевтические ингредиенты – субстанции, из которых в дальнейшем производятся ЛС.

активным) на производство качественных дженериков, а их контрактное производство связано в основном с производством АФИ. Индийские же компании уже с конца 1990-х занимаются контрактным производством в области дженериков, готовясь выпустить на международные рынки собственные препараты в течение ближайшего времени (первый индийский оригинальный препарат, разработанный компанией Nicholas Piramal, должен в скором времени появиться на рынках).

Однако, важно отметить, что государственная политика КНР направлена на быстрое развитие производства качественных дженериков и, судя по темпам развития этого направления, в ближайшие годы КНР может составить Индии (где государство обладает столь сильным влиянием) серьезную конкуренцию в контрактном производстве.

И в Индии, и в КНР экономический рост в территориальном плане происходил неравномерно – в первом случае это запад и юг (штаты Гуджарат Махараштра, Пенджаб, Харьяна), во втором – юго-восточные и восточные территории (Пекин, Гуандун, Чжэцзян и др.). На сегодняшний день именно эти районы данных государств являются наиболее развитыми в экономическом плане. Неудивительно, что фармацевтическое производство, в котором немаловажную роль играли иностранные фармацевтические компании, получило наиболее развитие именно в данных регионах. В Индии на штаты Махараштра и Гуджарат приходится 29,7% и 14,4% продукции соответственно. В КНР концентрация несконечно ниже – на наиболее развитые по фармацевтическому производству провинции – Чжэцзян в Восточном Китае, Гуандун в южной части страны – приходится 21% производства. В результате такой концентрации происходит перенасыщение рынков этих регионов, а производство становится все более затратным. Города первого эшелона – Шанхай, Шэньчжэнь, Тяньцзинь и Пекин – оказались настолько востребованы иностранными и китайскими компаниями, что стали слишком дорогими (даже несмотря на приток огромного количества мигрантов). Высокая стоимость земли, большие не только по китайским меркам зарплаты привели к тому, что промышленность быстро уходит туда, где издержки меньше. Те же процессы наблюдаются и в Индии – компании начинают перемещать производство в районы, где оно менее затратно. В КНР эти процессы активно поддер-

живаются государством в связи с курсом на подъем менее развитых районов, в Индии влияние государства намного слабее, соответственно, и развитие это идет намного медленнее.

### Факторы роста

В обеих странах факторы роста производства ЛС достаточно многообразны. Одним из существенных факторов является политика усиленного развития системы здравоохранения как в Индии, так и в Китае. Государства стремятся создать эффективную и доступную систему здравоохранения не только для городской части населения, но и для сельских районов, а также для малоимущей части населения. Для КНР эта проблема важна в силу того, что основная масса населения Китая все еще проживает в сельской местности, включая деревни и небольшие города. Но рост промышленности в последние годы ускоряет миграцию сельского населения в крупные города. В Индии речь вообще идет о двух Индиях: первая – страна, которая предоставляет высококвалифицированную медицинскую помощь индийцам среднего класса, и «медицинским туристам», вторая – Индия, в которой проживает большая часть населения, то есть, страна, для жителей которой доступ к качественному медицинскому обслуживанию либо ограничен, либо вообще отсутствует. На сегодняшний день лишь у 1/4 населения Индии есть доступ к западной медицине, которая обеспечена в основном в городских районах, где располагается около 2/3 больниц и медицинских центров. Обе страны начинают принимать меры по улучшению состояния здравоохранения в сельских районах, однако, вероятнее всего, изменения будут в ближайшие годы более существенными именно в КНР (в 11-м пятилетнем плане на 2006–2010 гг. заложено создание эффективной системы здравоохранения и снижение стоимости медицинских услуг).

Успехив фармакологии и развитие страховой медицины призваны сделать доступными для населения современные лекарственные средства. В обеих странах стоит проблема доступности ЛС населению, хотя и по-разному. В КНР 80% всех ЛС в середине первого десятилетия XXI в. отпускалось через больницы, и лишь 20% – через независимые розничные аптеки. Это приводит к развитию коррупции в данной системе – доктора и работники больничных учреждений получают достаточно неэтичные «поощрения» за выписывание рецептов от

оптовикови производителей ЛС, что является достаточной добавкой к чрезвычайно низким окладам. Это становится сложной проблемой для крупных ТНК, которым приходится предоставлять эти «поощрения» докторам и работникам больниц, чтобы продать свои ЛС. В Индии же через больницы распространяется лишь 7% ЛС, а через розничные аптеки – 83%.

**Потребительский потенциал.** Мощнейшим фактором развития фарминдустрии в этих странах и привлечения в них крупных игроков мирового фармбизнеса является огромный потребительский потенциал. Население Индии и КНР составляет более 1 млрд. и 1,3 млрд. человек соответственно (к 2050 г. прогнозируется увеличение населения Индии до 1,6 млрд. человек, к этому времени Индия будет превосходить Китай). Для оценки потребительского потенциала следует учитывать, что в обеих странах наблюдается такой процесс, как старение населения, который в будущем приобретет лишь большие масштабы, в силу общего повышения уровня жизни, улучшения условий гигиены, общего улучшения здравоохранения. В Китае этот вопрос стоит острее. Если в Индии количество населения от 60 и старше превзойдет 180 млн. лишь к 2025 г., то в Китае оно уже в 2005 г. превысило 140 млн. человек, причем продолжительность жизни в Китае сейчас выше, чем в Индии.

Разумеется, общие данные о численности населения и его возрастной структуре отражают потребительский потенциал лишь косвенно. Для его более точной оценки необходимы сведения о развитии платежеспособного спроса. Последний в Индии и Китае имеет огромные региональные колебания, тесно коррелируя с показателями ВВП на душу населения.

Прежде всего, необходимо отметить, что в целом по объему ВВП на душу населения (по номиналу) КНР превосходит Индию в 4 раза (2006 г.). Нами были рассмотрены значения ВВП на душу населения всех провинций КНР с целью определить провинции, обладающие наибольшим потребительским потенциалом для фармацевтической продукции. Таковыми, на наш взгляд, явились регионы, в которых уровень ВВП на душу населения превышал среднее значение по стране как минимум на 20% (на 2006 г.). Это Пекин, Шанхай, Тяньцзинь, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Гуандун. Численность населения, проживающего в данных провинциях и городах, и обладающего наи-

большим потребительским потенциалом, составила 356,14 млн. чел, то есть почти 1/3 населения страны. Следует отметить, что все эти провинции – развитые в экономическом плане прибрежные регионы КНР. В Индии, как уже было упомянуто, объем ВВП на душу населения в разы ниже, чем в КНР (и практически в 10 раз ниже среднемирового уровня). Учитывая этот фактор, критерий выделения штатов с более высокими значениями ВВП на душу был снижен до 15%, в результате чего были выделены такие районы, как Гуджарат, Харьяна, Химачал-Прадеш, Дели, Пондишери, Гоа, Махараштра, Панджаб. В совокупности в них проживает около 234 млн. чел, то есть *чуть более 1/5 населения* Индии. В данном случае нет «тяготения» населения к определенному району страны, как в случае с развитым восточным и юго-восточным Китаем.

При рассмотрении потребительского потенциала обеих стран надо учитывать и такую важную черту экономического роста последних лет в этих странах, как подъем среднего класса и прогнозируемое увеличение темпов его роста, причем на сегодняшний день в среднем он представлен в Индии шире, чем в КНР, однако там больше контрасты между бедным населением и средним классом. Что наиболее важно, меняется структура потребления фармпрепаратов населением – приоритет уженачинают приобретать лекарства, направленные на удовлетворение первичных потребностей, а препараты, повышающие «качество жизни», например, препараты борьбы с ожирением, перхотью и т.п.

Таким образом, можно предполагать, что на сегодняшний день КНР обладает более объемным потребительским потенциалом, и тенденция вряд ли изменится в ближайшем будущем при сохранении темпов экономического роста и демографической политики обеих стран.

**Трудовой потенциал.** Здесь Индия обладает рядом преимуществ. Во-первых, это владение английским языком. Семьдесят миллионов индусов говорит на этом языке. Это больше, чем в любой другой стране мира, кроме США, – что имело огромное влияние на развитие экономики (в частности, на столь быстрое развитие третичного сектора). В КНР очень осложняет сотрудничество с западными компаниями языковой порог.

Во-вторых, в целом, индийский трудовой потенциал с точки зрения квалификации оценивается в общем выше, чем китайский, при-

чиной чему является различное распределение бюджета на образование. В Индии возникло общество с хорошо образованной элитой, но с низким уровнем образования большинства населения страны. Страна выпускает около 1 млн. специалистов в области естественных наук (из них 150 000 в области химии) каждый год (по сравнению с 100 000 в США), но уровень грамотности в стране остается на уровне 65%. В то же время, Китай вкладывает больше ресурсов в начальное образование для низших слоев населения.

В-третьих, одной из важных особенностей является тот факт, что Индия будет в долгосрочной перспективе долго сохранять более высокий уровень количества трудоспособного населения, в то время как в Китае, в силу его демографической политики, будет происходить быстрое старение населения и количество лиц в трудоспособном возрасте в КНР значительно уменьшится.

Индия превосходит Китай по такому показателю, как уровень оплаты труда – в КНР расходы на зарплату все же ниже, чем в Индии. В Китае более развита трудовая этика. Общим для обеих стран является весьма важный процесс возвращения предпринимателей, специалистов, получивших образование и набравшихся опыта за рубежом и готовых поднимать производство внутри своей страны. Это так называемый эффект, обратный «утечке мозгов», в процессе которого ученые возвращаются из-за рубежа, чтобы работать в национальных компаниях за меньшую заработную плату, но с большими перспективами. Все большую роль начинают играть компании, основанные предпринимателями-«возвращенцами». Большинство китайских студентов приехавших в США в 1980-х и 1990-х, чтобы изучать химию и биологию в университетах, продолжили работу в фармацевтических компаниях Китая. Эти специалисты открывают свои компании и «налаживают мосты» между западной и восточной бизнес-культурой внедряют новые идеи и современные модели ведения бизнеса в экономику страны.

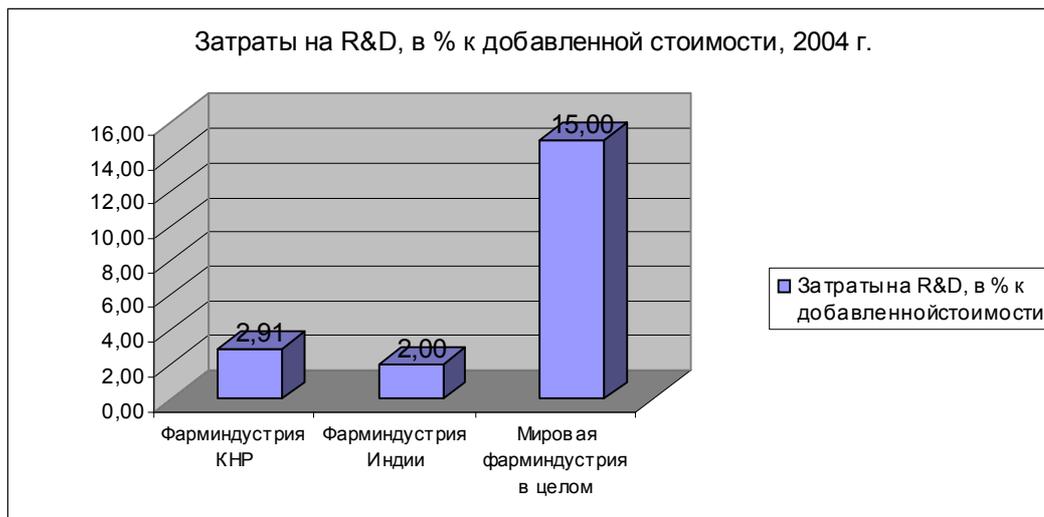
**Защита интеллектуальной собственности** является чрезвычайно важным фактором на сегодняшний день, именно он предопределяет для лидеров мировой фарминдустрии возможности присутствия в стране, размещения производственных и исследовательских площадок и партнерство с местными компаниями. Китай здесь имеет преимущество перед Индией в силу

активной политики со стороны государства – это касается как защиты патентов, так и «наглядной» борьбы с фальсифицированными ЛС. И хотя в 2005 г. в Индии было принято Соглашение по торговым аспектам прав на интеллектуальную собственность (TRIPS), повлекшее за собой качественное изменение политики защиты ИС в стране, фактом остается, что компании «говорят об Индии, но инвестируют в Китай» и для того, чтобы современные изменения в патентном режиме Индии вступили в полную силу, понадобится еще несколько лет.

**Интеллектуальный потенциал.** В обеих странах этот показатель оценивается западными государствами и крупнейшими фармацевтическими ТНК, как чрезвычайно перспективный с точки зрения экономии ресурсов, высокого уровня научной экспертизы, квалификационного потенциала местного персонала, и многие компании уже ориентируются на развитие контрактных исследований в этих странах. При рассмотрении общей стоимости исследований, в среднем проведение НИОКР в Индии обходится в 8 раз дешевле, чем на Западе, в то время как клинические испытания – в 10 раз (в КНР клинические испытания обходятся примерно в 3 раза дешевле). Оплата же труда в КНР составляет 1/10 от той, что получают западные ученые, а в Индии – 1/8. Полный цикл от разработки до вывода на рынок нового препарата, который обходится западным компаниям около 800 млн. – 1 млрд. долл., в КНР, согласно местным расчетам, составляет в 100 раз меньшую сумму (от 6,5 млн. долл.).

Доля затрат на НИОКР в добавленной стоимости продукции в Индии и в Китае в целом в 5–7 раз ниже, чем среднемировая (рис. 4). Однако если рассматривать этот показатель по компаниям-лидерам, то у некоторых индийских он составляет уже до 10–12%, что почти сопоставимо с мировыми лидерами (в 2005 г. у компании Dr. Reddy's доля затрат на НИОКР составила 14,7%), а у китайских компаний остается меньше 5%. Но, учитывая, какими темпами увеличивается государственное финансирование НИОКР в КНР, в ближайшие годы китайские фармкомпании могут догнать индийские по этому показателю.

Как известно, в развитых странах тенденциями последних лет стали увеличение срока вывода новых препаратов на рынок в силу ужесточения требований Управления по санитарному надзору за качеством пищевых продуктов



Источник: National Bureau of Statistics, China, Bureau of Finance, India.

**Рис. 4. Затраты на НИОКР по отношению к добавленной стоимости в фарминдустрии (2004)**

и медикаментов (FDA), а также быстро растущая стоимость проведения НИОКР наряду с уменьшением ее эффективности. Это вынуждает мировых производителей фармпрепаратов перемещать все больше и больше новых исследований и клинических испытаний в страны периферии или устанавливать там административные центры. С учетом рассмотренного выше показателя интеллектуального потенциала Индии и КНР, американские фармпроизводители все чаще превращают Индию и Китай в испытательные полигоны для своих новых препаратов, чтобы те быстрее могли появиться на американском рынке. Следует отметить, что зарубежные ТНК – опять-таки в силу различий в защите ИС, располагали свои исследовательские площадки в основном в КНР. Индийские компании сами дошли до уровня размещения своих исследовательских площадок в других странах и занимаются активными собственными разработками, готовясь в ближайшее время выпустить собственные инновационные препараты.

В целом, в обеих странах на фармрынке пока преобладают национальные компании (на середину 2000-х гг. зарубежным компаниям принадлежало около трети рынка). При подробном анализе доли фармацевтического рынка, которую занимают иностранные компании в этих странах, становится очевидным, что зарубежные ТНК будут играть различные роли в фармацевтической индустрии этих двух стран.

С тех пор, как зарубежные компании «направились» в КНР в последние годы, их доля на национальном рынке постоянно растет, а доля местных компаний, в свою очередь, падает. По прогнозам компании Waltham, уже в начале следующего десятилетия зарубежные производители будут контролировать половину китайского фармрынка.

В Индии же наблюдается обратная тенденция – местные производители с каждым годом усиливают свое положение на национальном рынке, и доля зарубежных ТНК к началу следующего десятилетия составит по прогнозам не более 1/4.

Национальные индийские компании растут высокими темпами, развивая разработки, производство, маркетинговую инфраструктуру расширяя свое присутствие не только на национальном, но и на международных рынках.

#### **Участие стран в процессах глобализации**

Различно участие национальных компаний в глобализации. Если в КНР сейчас основной упор идет на производство внутри страны, происходит консолидация местного рынка с выделением местных компаний-лидеров, то индийские лидеры фарминдустрии уже давно начали и продолжают расширять свою производственную и научную деятельность за рубежом активно участвуя в глобальных процессах сли-

яний и поглощений, выбиваясь в мировые лидеры по производству дженериков и завоеывая себе репутацию формирующихся ТНК (см. картосхему).

Фарминдустрия КНР сосредоточилась в последние годы на внутренней консолидации рынка. В Китае фактором, наиболее повлиявшим на процесс консолидации индустрии, было введение в 2004 г. организацией SFDA (State Food and Drug Administration – аналог американской FDA) стандартов производства GMP (Good Manufacturing Practice), в результате чего консолидация национального рынка ускорилась. К марту 2006 на местном рынке осталось около 3700 местных компаний, сертифицированных под GMP, функционирующих на национальном рынке (в 2004 же их количество составляло более 5000). Однако, на сегодняшний день даже лидирующие консолидированные фармкомпании КНР, несмотря на мощную поддерживающую роль государства, не могут расширить производство за пределы страны – прежде всего, в силу нехватки инновационных возможностей.

Индийские же компании – производители дженериков и АФИ (в меньшей степени), уже более 10 лет назад начали расширять свое присутствие вне национального рынка путем вступления в стратегические альянсы и сотрудничества и поглощения зарубежных компаний, причем в последние годы – и на развитых рынках. Это позволило выйти на рынки стран Европы и Северной Америки, упростив задачи маркетинга, дистрибуции, сокращения сроков регистрации препаратов, а также расширить собственные портфели препаратов. Такие компании, как Ranbaxy, Dr. Reddy's, Nicholas Piramal, Wockhardt и Lupin уже приобрели статус глобальных производителей дженериков, выйдя на лидирующие места в мире. В некоторых из этих компаний международные продажи уже превысили продажи на местном рынке (у компании Ranbaxy, к примеру, продажи в США составляли в 2004 г. 391 млн. долл., а в Индии – 199 млн. долл.). Таким образом, речь уже идет об образовании «индийских фармацевтических ТНК». Компании в основном размещают за рубежом именно производство, а не исследования и разработки. Причинами этому, вероятнее всего, являются регулятивные системы других стран, а также, меньшие затра-

ты внутри своей страны с учетом наличия первокласных ученых.

Подводя некоторые итоги, следует подчеркнуть следующее:

- Несмотря на то, что на настоящий момент доля рассматриваемых стран в мировой фарминдустрии пока не более 3-4%, а в мировом экспорте фармпродукции того меньше – около 1%, темпы развития этого сектора экономики в них очень высоки, что, несомненно, поведет к изменению расстановки сил в мировой фармацевтике;

- Факторами роста данных стран являются: рост потребительского потенциала, особенно в КНР, и соответственно, расширение среднего класса; огромные усилия государства в области улучшения системы здравоохранения; усиление защиты прав интеллектуальной собственности, и, в соответствии с этим, расширение деятельности крупнейших зарубежных ТНК в этих странах.

- Несмотря на современную «отсталость» КНР в структуре производства (специализация преимущественно на АФИ – более простых и дешевых продуктах – в отличие от более «продвинутой» специализации Индии на дженериках), в скором будущем китайская фарминдустрия сможет догнать индийскую и в этом отношении. Основным фактором, влияющим на активные изменения, происходившие и происходящие в фарминдустрии КНР на сегодняшний день, является роль государства.

- Привлекательность стран для зарубежных ТНК как в плане размещения производства и исследований, так и для сотрудничества различна. Обе страны предлагают существенное снижение затрат в производстве, в особенности на НИОКР. Однако КНР – это прежде всего дешевая рабочая сила, большой потребительский потенциал и более развитая производственная база. Индия же выделяется лучшим исследовательским персоналом (что особенно важно, «долгосрочным»), и уже зарекомендовавшими себя на мировых рынках крупными компаниями, развивающими собственные исследования и разработки, и активно участвующими в процессах глобализации. Однако, такие проблемы, как защита интеллектуальной собственности и патентный режим, на сегодняшний день решены в КНР лучше, чем в Индии, что привлекает туда зарубежные ТНК.

Р.А. Пименова  
(г. Москва)

## РОЛЬ ЭТНИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ В «ЛЕВОМ ПОВОРОТЕ» СТРАН ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Pimenova R.A.

### THE ROLE OF ETHNIC FACTORS IN «THE LEFT TURN» COUNTRIES OF LATIN AMERICA

*Аннотация.* В статье рассмотрена роль индейского населения Латинской Америки в политическом развитии стран региона в конце XX – начале XXI века.

*The summary.* In the article the role of the American Indian population of Latin America in political development of the countries of region at the end of XX – the beginning of XXI century is considered.

*Ключевые слова:* Латинская Америка, индейские этносы, политическое развитие.

*Key words:* Latin America, American Indian ethnoses, political development.

Латинская Америка – переселенческий материк, но в то же время, положение аборигенного населения – один из важнейших аспектов устойчивого развития многих латиноамериканских стран. В период, когда проходило покорение европейцами латиноамериканского континента, вошли в соприкосновение два мира: христианской Европы и доколумбовой Америки, но впоследствии линия исторической преемственности с доколумбовой эпохой была оборвана. Возобладала иберийская духовная культура

Духовная культура индейцев частично дошла до нас: в форме устного творчества, танцев, музыки, предметов изобразительного искусства. Сохранились и некоторые ремесла: пряже, ткачество. Ткут шерстяные пончо с геометрическими узорами; шерстяные шапочки. Сохраняется изготовление керамических изделий. Картофель, которого до прихода испанцев насчитывалось свыше 200 видов, остается по-прежнему одним из основных видов питания. Влияние индейского искусства сказывается также в некоторых местах и в архитектуре, это так называемое андское барокко. В некоторых районах индейцы сумели сохранить общинное землевладение и самоуправление – основы этнического бытия.

Даже в тех странах, где индейцы в определенной степени сохранили свое этнокультурное лицо, во многом они оказались раздробленными. Это относится и к языку – главному элементу этнокультурной общности, являющемуся основой ее устойчивости. И хотя в этих государствах языки кечуа и аймара официально

признаны государственными, но в действительности их статус не всегда и не везде учитывается; особенно это касается образования.

Если рассматривать в целом влияние аборигенного индейского этноса на духовное развитие стран Латинской Америки, то можно сделать вывод о том, что в наибольшей степени оно существует в языке и в музыкальной культуре. Испанский язык почти всех латиноамериканских стран содержит немалое число индейских слов. Но особенно ощутимо индейское влияние в фольклорной музыкальной культуре. При разнообразии индейских этносов, все они отличаются большой музыкальностью.

Интерес к богатой индейской культуре и ее традициям, пробудившийся в последнее время, вызвал широкое общественное движение – индеанизм. Созданный Индейский совет Южной Америки, центр которого находится в Лиме, возглавляет движение за улучшение социально-экономических условий индейцев и сохранение их культурно-этнической идентичности.

В 1990-е гг. начался процесс активного вовлечения индейского населения в общественно-политическую жизнь стран Латинской Америки. Особенно он проявился в Боливии, Венесуэле, Эквадоре – странах, где индейцы составляют более трети жителей.

Самым большим достижением стало то, что в Боливии победу на выборах одержал индеец Эво Моралес. Боливия имеет сложную структуру населения: более одной трети составляют индейцы – кечуа, аймара; немалую долю образует смесь индейцев, негров, метисов.

Кечуаи аймара – наиболее высокоорганизованные этнические группы [1]. Кечуа составляют важнейшую этническую группу являясь наследниками одной из тех цивилизаций, достижения которых стали достоянием мировой культуры. Кечуа строили грандиозные храмы, посвященные Солнцу, Луне и другим божествам. Но лишь немногие из них сохранились, в частности знаменитая крепость Мачу-Пикчу (на языке кечуа – старая гора). В качестве примера исчезнувших объектов можно привести так называемое «солнечное поле», где из золота и серебра в натуральную величину были сделаны ягуары, пумы, ламы; в ветвях золотых деревьев сидели золотые птицы. Испанцы были поражены увиденным, но это не остановило их, и они переплавили все произведения искусства в золотые монеты, а на месте разрушенных индейских храмов были построены кафедральные соборы.

Приход к власти Эво Моралеса во многом изменил положение индейцев. Им составлен проект национального развития, рассчитанный на то, чтобы искоренить неравенство в боливийском обществе, а индейцам предоставить равные права. Многие экономические преобразования в стране определяются ее индейским характером. Боливийская индейская партия выдвинула требование – обеспечить индейцам руководящую роль в тех районах, где они составляют большинство.

В Венесуэле с приходом к власти Уго Чавеса была принята новая конституция в которую включен ряд норм, гарантирующих права индейского населения. У. Чавес заручился поддержкой со стороны индейцев, включенных в реестр Национального избирательного состава Венесуэлы. С подачи Уго Чавеса и при активной поддержке депутатов индейцев расширены права индейского населения Венесуэлы [3]. Индейским народам предоставляется право на участие в экономической, финансовой и хозяйственной деятельности. Государство гарантирует все права, установленные трудовым законодательством.

Конституция закрепила «использование государственных природных ресурсов, находящихся в пределах среды обитания индейцев; оно должно осуществляться при условии не нанесения вреда социальной, культурной и экономической целостности индейских общин и после предварительного согласования с соответствующей общиной».

Индейские народы имеют право на сохранение и развитие своей этнической и культурной

идентичности, своего видения мировых ценностей. Государство берет на себя обязательство поддерживать культуру индейских народов, имеющих право на собственное образование и межкультурную двуязычную систему обучения, которая принимала бы традиции того или иного индейского народа.

Конституция устанавливает право коренного народа на здравоохранение, учитывающее их медицинскую практику и традиции. Государство обязуется признавать традиционную медицину, не противоречащую принципам биоэтики. Обеспечивается также право интеллектуальной собственности индейских общин. Одна из статей конституции закрепляет право индейцев на участие в политической жизни страны. Государство гарантирует представительство их интересов в Национальной ассамблее и в соответствующих законодательных и исполнительных органах штатов и муниципалитетов, где проживает туземное население. Таким образом государство стремится закрепить свою роль по отношению к коренному населению и создать ему «режим наибольшего благоприятствования».

Одновременно, предоставляя права индейцам, в конституции отмечается, что индейские народы являются составной частью нации, государства и единого неделимого суверенного народа Венесуэлы. В соответствии с настоящим законом индейцы обязуются обеспечивать территориальную целостность и государственный суверенитет.

Таким образом обозначены, с одной стороны, права коренного населения, с другой – обеспечено правовое закрепление целостности страны, гарантирующее в будущем невозможность каких-либо претензий со стороны индейских общин на отделение или создание независимых государственных образований. Под текстом конституции (1999 г.) подписались три участника Национальной учредительной ассамблеи Венесуэлы от индейцев, которые подтвердили решение индейцев связать судьбу с «болivarийской республикой». В конституции вводится понятие «взаимодействия культур», под которым понимается процесс креативного взаимодействия между индейцами и народом как единым целым. Государство обеспечивает уважение индейских общин на основе принципа равенства культур. В конституции доказывается то, что «народные культуры венесуэльского народа пользуются особым вниманием», тем самым обеспечивается

«соблюдение принципа культурна основе их равенства». В настоящее время сотрудники министерства окружающей среды и природных ресурсов Венесуэлы исходят из того, что Конституция обязывает государственную власть создать все необходимые условия для взаимодействия между индейцами и венесуэльским обществом в целом.

Вторым по значению правовым актом, регулирующим статус индейского населения, стал закон о разграничении земель индейцев и гарантиях среды проживания. В законе дается ряд важных определений, представляющих интерес для целей данного населения.

Конституция Венесуэлы является одним из самых передовых высших законодательных актов в настоящее время. Цель данного документа – регулирование, координация и исполнение государственной политики по демаркации среды обитания индейцев с целью обеспечения права коллективной собственности на их земли, установленной конституцией. Под «средой обитания» понимается «совокупность пространств, занимаемых и используемых индейскими общинами и народами, на которых они живут и развивают свою культуру». Указанное пространство – это территории, используемые для обработки земли, охоты, рыбной ловли, выпаса скота; участки земли, представляющие историческое и священное значение.

Согласно закону, министерству окружающей среды и природных ресурсов Венесуэлы поручается «координация и исполнение за процессами демаркации». Вводится классификация сред обитания индейцев, совместного обитания индейского и неиндейского населения.

В соответствии с положениями закона при составлении кадастра земель, относящихся к среде обитания индейских народностей, министерство передает на рассмотрение прокуратуры вопрос о выдаче документов подтверждающих право коллективной собственности общин. При этом принимается во внимание, что некоторые племена, проживающие в бассейне р. Амазонки, избегают вступать в контакт с цивилизацией и могут даже убить тех исследователей, которые их обнаруживают.

Особая статья конституции касается индейских языков. Указывается, что индейские народности имеют право на собственную систему образования, которая позволила бы овладеть необходимым знанием собственного языка. Вводится обязательное устное и письменное использование индейских языков во всех част-

ных и государственных учебных заведениях, расположенных в среде обитания индейцев. Государство должно обеспечить индейские школы соответствующими учебными материалами на их языках; эта задача возлагается на управление индейского образования министерства образования, культуры и спорта Венесуэлы.

Поставлен вопрос об осуществлении национального управления и правосудия. Но этот проект, разработанный соответствующими международно-правовым стандартам, пока не принят из-за сложной внутриполитической ситуации в Венесуэле, но принято соглашение об организации труда индейских племен.

В 2003 году У. Чавес издал еще один указ, касающийся положения индейского народа. Он объявил о переименовании отмечаемого в Иberoамериканском мире 12 октября Дня открытия Америки в день индейского сопротивления. Министерство культуры издало указ, в котором постановило внести соответствующие исправления в учебники по истории и географии [4].

Социальные проекты, разрабатываемые У. Чавесом, направлены на улучшение здоровья, образования, продовольственной безопасности, а также на развитие сельского хозяйства. Государственные органы должны всячески содействовать осуществлению программы. Активное участие в социальных программах, направленных на повышение качества жизни индейцев в Венесуэле, принимает государственная нефтяная компания «Петролеос де Венесуэла» (PDVSA), которая через свое подразделение по вопросам социального развития установила прямые контакты с общинами, проживающими в зоне деятельности компании. PDVSA участвует в электрификации отдаленных индейских поселений, предоставляет транспорт для нужд общин, помогает с бензином [5].

Усиление роли «индейского фактора» имеет место не только в Венесуэле, но и в Эквадоре, Боливии, Перу, Мексике. Вопреки глобализации каждый этнос должен иметь собственную культуру. Этническая дискриминация – одна из причин нестабильности, а также межэтнических столкновений. Поэтому для устойчивого развития важно признание этнического многообразия, социальных прав, экономических и культурных традиций. Такая позиция высказана в документах, принятых в Экономической комиссии ООН для Латинской Америки (ЭКЛА) в начале XXI века. Один из них называется следующим образом: «Тенденции, приоритеты и препятствия в борьбе против

расизма, расовой дискриминации и ксенофобии в Латинской Америке». В нем содержится обзор современного положения индейских и афро-американских этносов. В частности, в данном документе сказано, что государства должны построить свою политику на признании культурного разнообразия этносов, а также узаконить их экономические и социальные права.

Одним из аспектов устойчивого развития является достижение равноправия индейцев с неиндейским населением и восстановление традиционного ведения хозяйства. Для устойчивого развития культурные и этнические процессы имеют не меньшее значение, чем прогресс в

науке, экономике, технологиях. Устойчивость духовной культуры – одно из условий жизнеспособности этноса [2]. Культурно можно рассматривать как защитный механизм этноса, теряющего свою нравственную опору. И в настоящее время сохранение духовной культуры индейцев представляет важное значение для того, чтобы аборигенные жители стран Латинской Америки продолжили свое существование.

Можно констатировать значительную роль индейских движений как факторов стабилизации политической ситуации в государствах Латинской Америки. Идеологи возрождения индейских народов провозгласили тезис «Гордость быть индейцем»

#### Библиографический список

1. Страны и народы. Южная Америка. – М.: Мысль, 1983.
2. Мягков С.М. Социальная экология. Этнокультурные основы устойчивого развития. – М., 2001.
3. Constitucion de la Republica Bolivariana de Venezuela. 1999 г. Asamblea Nacional Constituyente.
4. XIII Censo general de Poblacion y Vivenda 2001 y Censo indigena de Venezuela. Instituto Nacional de Estadisticas, 2001.
5. PDVSA fortalece comunidades indigenas. Diario VEA III 2002. [http:// www.tiwy.com/sociedad/2000/discriminacion/esp.phtml](http://www.tiwy.com/sociedad/2000/discriminacion/esp.phtml)

И.В. Попов  
(г. Москва)

## ВИДЫ И СТЕПЕНЬ ИНТЕНСИВНОСТИ ТЕРРОРИЗМА В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

Popov I.V.

### KINDS AND DEGREE OF THE TERRORISM INTENSITY IN THE EUROPEAN UNION

*Аннотация.* В статье рассматривается актуальность исследования проблемы терроризма и возможность ее изучения экономической и социальной географией. Автор приводит географическое определение терроризма и его классификацию. В статье рассматривается современный терроризм в ЕС, этапы возникновения и общие черты. Впервые приводится классификация членов ЕС по степени интенсивности террористической активности.

*The summary.* The article runs about the actuality of the terrorism research. It tells that this phenomenon can be studied by means of Social and Economical Geography. Author defines and classifies "Terrorism" from geographical point of view. The article runs about the genesis of Terrorism in European Union. In this article one can found first-time classification of the EU members according to the intensity of terrorism.

**Ключевые слова:** терроризм, Европейский Союз.

**Key words:** terrorism, European Union.

Актуальность исследования такого опасного явления современности, как терроризм в XX в. обусловлена возросшими масштабами и темпом технологического прогресса, бурным

развитием информационных технологий, усложнением проблем цивилизационной культуры, углублением социально-экономических различий между развитыми и развивающимися

странами, спецификой геополитических процессов (окончание холодной войны, распад bipolarной системы). Все эти процессы привели к обострению социальных и национальных противоречий и к росту терроризма [2, с. 62].

Терроризм – составная часть такой важной глобальной проблемы, как проблема войны и мира. Терроризм, как способ решения социальных, этнических и религиозных конфликтов, несомненно, представляет собой военную угрозу. Если обратиться к классификации глобальных проблем, предложенной Ю.Н. Гладким, то мы увидим, что терроризм может быть соотнесён с несколькими глобальными проблемами: с проблемой сохранения мира, обеспечения устойчивого развития мирового сообщества и повышения уровня его организованности и управляемости им; с одной из проблем социального характера – меж-национальными отношениями; с проблемой смешанного характера – региональными конфликтами [3, с. 14]. Таким образом, терроризм должен стать предметом изучения геоглобалистики и геоконфликтологии (это новое направление научных исследований выдвинуто Котляковым В.М.) [6, с. 9].

Терроризм – одна из самых острых глобальных проблем человечества. Это явление обладает всеми признаками, характерными для глобальных проблем человечества. Во-первых, терроризм затрагивает судьбу всего человечества, оказывает влияние на развитие всех государств и социальных слоёв общества. Во-вторых, терроризм может привести к значительным социальным и экономическим потерям, угрожать существованию самого человечества. В-третьих, для устранения этой проблемы требуется сотрудничество общепланетарном масштабе, совместная работа различных международных организаций и правительств всех государств [1, с. 28].

Терроризм как явление традиционно рассматривается в русле таких наук, как социология, конфликтология, политология, юриспруденция, история, философия и др. Однако, на наш взгляд, проблемы терроризма могут и должны быть рассмотрены сквозь призму географии. В 1980-е гг. в структуре географической науки возникло новое направление – геоглобалистика. В Институте географии АН СССР было проведено специальное исследование «Глобальные проблемы и география», которое, в том числе, определило место географии в изучении опасных глобальных тенденций и поиске

путей их преодоления «В самом деле, ведь без надлежащей пространственной интерпретации практически невозможно рассматривать ни проблему войны и мира, ни экологическую, демографическую, продовольственную да и другие проблемы» [8, с. 9].

Изучение терроризма связано и с такими отраслями географической науки, как историко-географическое страноведение, социально-экономическая и политическая география, этногеография и демография. Феномен терроризма ещё не анализировался так глубоко с позиций географии, как с позиций других наук, например таких, как юриспруденция, что объясняет отсутствие в географической науке понятийного аппарата для этого явления. Поэтому нами рассматриваются уже существующие в других науках определения понятия «терроризм», на основе которых выводится новое, отвечающее требованиям социально-экономической и политической географии, акцентирующее внимание на территориальном аспекте. Под терроризмом мы понимаем *форму систематического негосударственного насилия или угрозу применения насилия, социально или политически мотивированного, с целью дестабилизации обстановки в обществе, ослабления и свержения государственного режима, смены религиозных или этнических ориентиров в стране или регионе.*

Наиболее разработан вопрос классификации различных видов терроризма. Как известно, английский учёный В. Лакер вообще отказался от идеи научной типологизации терроризма «из-за слишком больших различий во времени и месте между различными формами терроризма» [9, с. 57]. Многие учёные предлагают свои, нередко весьма подробные, схемы классификации терроризма. На их основе вырабатывается новая видовая классификация терроризма, отвечающая определению понятия «терроризм», включающая в себя четыре вида терроризма: религиозный, этнический, левый, правый и два подвида: внутренний и транснациональный. Эти виды терроризма характерны как для мира в целом, так и для государств, входящих в Европейский Союз (табл. 1).

Реализация идеи создания союза европейских стран в той форме, в которой сегодня существует Европейский Союз, началась после второй мировой войны. В 1957 г. был подписан Римский договор о создании Европейского экономического сообщества, позднее преобразованного в ЕС, в состав которого входят

Таблица 1

## Виды терроризма в странах ЕС

Страна	Виды терроризма				внутренний	транснациональный
	Религиозный	Этнический	Левый	Правый		
Франция	+	+	+	+	+	+
Испания	-	+	+	+	+	-
Греция	-	-	+	-	+	-
Ирландия	-	+	-	-	+	+
Великобритания	+	+	+	+	+	+
Германия	+	+	+	+	+	+
Италия	+	+	+	+	+	+
Бельгия	+	+	+	-	+	+
Австрия	+	-	-	+	+	+
Кипр	+	+	-	-	+	+
Нидерланды	+	+	+	+	+	+
Дания	+	+	-	+	+	+
Португалия	-	-	+	-	+	+
Люксембург	-	-	+	-	-	+

27 стран. Со времени основания и до 1968 г. в Евросоюзе террористических актов не происходило. Поводом к возникновению терроризма в послевоенной Европе послужили майские события во Франции, которые называют «Май 1968». Молодёжные бунты, вылившиеся в демонстрации и массовые беспорядки, были спровоцированы социальным кризисом в стране. Основной движущей силой были студенты из университетских городков Нантера и Сорбонны. Практически невозможно определить все политические убеждения студентов активно принимавших участие в восстании. Учащиеся в основном были сторонниками различных крайне левых идей: марксистско-ленинских, троцкистских, маоистских и т.п., особенно сильным было анархическое движение. Бунты из Франции распространились на Великобританию, Германию, Италию, Югославию и Польшу. Майские события способствовали образованию в странах Западной Европы множества левых террористических организаций. Особенно сильное влияние на политическую жизнь региона оказали левые группировки Германии, Италии, Франции, Испании, Греции и Бельгии.

В ответ на революционный левый терроризм в Европе активизируется контрреволюционный правый. Особенно ярко процесс активизации ультраправых террористов происходил в странах – наследницах фашистского режима: Германии, Италии, Испании. В это же время в странах ЕС развивается этнический терроризм. В ряде государств региона существуют движения за национальное освобождение. По шкале

активности этого движения в странах Евросоюза их можно расположить следующим образом:

- Испания (Страна Басков, Южная Каталония, Галисия, Канарские острова и Андалусия);
- Франция (Корсика, Бретань, Северная часть Страны Басков, Северная Каталония, Аквитания и Эльзас);
- Великобритания (Северная Ирландия, Шотландия, Уэльс и Корнуолл);
- Италия (Падания, Сардиния);
- Нидерланды (Фрисландия);
- Бельгия (Фландрия, Валлония).

Если каталонский и галисийский терроризм в постфранкистской Испании были практически сведены на нет, то бретонский, о котором уже забыли, вновь возрождается. Почти все из перечисленных движений ведут пассивную борьбу, предпочитая активным боевым действиям легитимную борьбу: это характерно для Шотландии, Уэльса в Великобритании, Каталонии в Испании, Фландрии в Бельгии, Падании в Италии. К районам, где решающим аргументом в споре за независимость становится оружие, относятся североирландский узел, баскский сепаратизм и проблема Корсики. Действия членов движения за национальное освобождение – реальная угроза существованию таких государств, как Испания, Франция и Великобритания.

Неравномерность экономического развития регионов внутри одного государства служит благодатной почвой для возникновения своеобразного «клуба процветающих регионов», не желающих кормить «бедные» провинции своих стран (Фландрия в Бельгии, Падания на

севере Италии, Шотландия в Соединённом Королевстве, Страна Басков в Испании).

Кроме того, в странах Европейского Союза намечается тенденция к росту терроризма со стороны религиозных экстремистов. К 2000 г. на территории Европы действовало не менее 15 организаций воинствующего ислама, и количество их активных членов исчислялось десятками тысяч человек [7, с. 11–40].

Как показывает таблица, терроризм в различных проявлениях характерен для 14 стран-членов ЕС. В пяти государствах Великобритании, Германии, Италии, Нидерландах, Франции – представлены все виды терроризма, в остальных странах, входящих в состав Евросоюза, присутствуют одно (Люксембург, Португалия) до трёх (Бельгия, Дания) видов терроризма в различных комбинациях.

Несмотря на сочетание одних и тех же видов терроризма, террористическая обстановка в каждой стране имеет свою специфику. Так, например, главной особенностью терроризма в Германии является резкое преобладание транснационального над внутренним (41% и 24%). Внушительное присутствие транснационального терроризма связано с мягкостью миграционной политики. Лояльность властей к переселенцам из стран Азии привела к возникновению на территории страны этнического терроризма и терроризма религиозных экстремистов. Особую тревогу в Германии вызывает деятельность иностранных террористических организаций, в частности террористов – курдов, принадлежащих к различным группировкам. Основной мотив деятельности этнических курдских группировок – стремление заставить правительство Германии усилить давление на Анкару с целью изменения политики Турции в отношении курдов. Высокий процент этнического терроризма в стране связан также с деятельностью ирландских и албанских террористов. В современной Германии существуют все предпосылки для распространения на территории страны терроризма религиозных экстремистов: в Германии насчитывается свыше 50 исламских организаций, самые крупные из них – «Союз Исламских Организаций Европы» и «Исламское Общество Франкфурта». На территории Германии находятся также представители палестинской террористической организации «Хамас» и «Хезболлах». Еще одним видом транснационального терроризма на территории Германии является левый терроризм, который в ос-

новном связан с деятельностью курдских боевиков из «Фронта народного освобождения» и французских террористов «Прямого действия». Следует отметить, что на территории Германии осуществляются деятельность «революционер» из Чили. В области внутреннего терроризма следует отметить безусловное преобладание левого над правым (20% и 1,5% от общего количества терактов). Одной из особенностей терроризма в Германии является то, что деятельность транснациональных и внутренних левых группировок во многих случаях территориально совпадает. Другая особенность терроризма в этой стране – сочетание различных видов терроризма более чем в 50% очагов. Иное соотношение видов терроризма можно проследить в Испании. Характерная особенность терроризма в этой стране состоит в том, что Испания – страна внутреннего терроризма: 100% террористических актов совершены внутренними группировками. В стране действуют террористические организации практически всех направлений, кроме террористических организаций религиозных экстремистов, хотя существуют все предпосылки для этого вида терроризма. Наиболее активно проявляют себя этнические террористические группировки (95% от всех терактов, совершенных в стране). Соответственно 2% терактов приходится на левый вид терроризма, а 3% – на правый. В Испании, как и в Германии, в некоторых случаях наблюдается сочетание разных видов терроризма в одном очаге. Но в Германии сочетание внутреннего левого и правого видов терроризма скорее исключение (Берлин), а в Испании наоборот – внутренний левый терроризм сочетается с внутренним правым и этническим видами (Барселона, Мадрид, Бильбао). Можно также отметить и различия в концентрации очагов терроризма на территории государства: в Германии 322 теракта совершены в 41 городе, а в Испании 1100 терактов в 11 городах. Сравнение даже двух стран показывает, что террористическая обстановка в разных государствах ЕС имеет свою специфику и зависит от сочетания нескольких факторов.

Терроризм в Европейском Союзе имеет довольно высокую интенсивность. Наиболее напряжённая обстановка наблюдается во Франции, Испании, Великобритании и Греции. Не пострадали от терроризма страны Прибалтики, Болгария, Польша, Мальта, Венгрия, Чехия, Словакия, Словения, а в наименьшей степени

Таблица 2

## Степень террористической активности в странах ЕС

Степень интенсивности	Группа стран	Количество терактов
Самая высокая	Испания, Франция	Более 1000
Высокая	Великобритания, Греция	500 – 1000
Превышающая средний уровень	Германия	250 – 500
Средний уровень	Бельгия, Италия	100 – 250
Умеренная	Австрия, Кипр	50 – 100
Низкая	Нидерланды, Дания, Ирландия, Португалия	25 – 50
Минимальная	Мальта, Финляндия, Люксембург, Болгария, Румыния, Чехия, Словакия, Словения, Венгрия, Польша, Эстония, Латвия, Литва, Швеция	0 – 25

оказались под влиянием этого явления Люксембург и Финляндия.

Итак, в соответствии с интенсивностью террористической активности в Евросоюзе мы можем выделить семь групп стран:

– во-первых, страны с самой высокой степенью интенсивности террористической активности, в которых было осуществлено более 1000 терактов за исследуемый период (Испания, Франция);

– во-вторых, страны с высокой степенью террористической активности, в которых было осуществлено от 500 до 1000 террористических актов (Великобритания, Греция);

– в-третьих, страны с террористической активностью, превышающей средний уровень, то есть в количестве от 250 до 500 (Германия);

– в-четвёртых, страны со средним уровнем террористической активности в ЕС – от 100 до 250 актов (Италия, Бельгия),

– в-пятых, страны с умеренной активностью террористических группировок, в которых за исследуемый период было осуществлено от 50 до 100 терактов (Австрия, Кипр);

– в-шестых, страны с низким уровнем террористической активности (Нидерланды, Дания, Ирландия, Португалия), в которых террористы осуществили от 25–50 актов;

– в-седьмых, страны с минимальной степенью активности организаций террористического толка, осуществивших от нуля до 25 терактов (Мальта, Финляндия, Люксембург, Болгария, Румыния, Чехия, Словакия, Словения, Венгрия, Польша, Эстония, Латвия, Литва, Швеция).

Таким образом, в ЕС наибольшую группу стран составляют недавно присоединившиеся члены, в которых террористы не проявляли особой активности, но тем не менее существуют все предпосылки для его возникновения. Менее представлены страны-члены Евросоюза с низким уровнем активности террористов. Одинаково представлены в ЕС страны с умеренным, средним, высоким и высочайшим уровнем терроризма, и одна страна имеет уровень активности терроризма, превышающий средний (табл. 2).

Таким образом, террористическую обстановку в регионе определяют девять членов Европейского Союза, дополняют её пять стран, где в основном развит один из видов терроризма и остальные 13 стран-членов ЕС практически не влияют на террористическую картину в регионе.

Следует отметить, что даже самая высокая интенсивность террористической активности не предполагает равномерного распределения терактов во времени. Во всех государствах отмечаются всплески террористической активности, во время которых иногда совершается до 50% всех терактов. Например, в Испании 80% терактов было осуществлено в период с 1985 по 1991 г. Пик терроризма в это время был вызван тем, что в начале 1980-х гг. Испания заключила соглашения с Францией об отмене статуса политических беженцев для членов ЭТА, в результате группировка перенесла свои действия в Мадрид, а во Франции в это же время количество терактов резко снизилось.

Таким образом, мы видим, что изучение терроризма в Европейском Союзе в целом должно опираться на анализ террористической обстановки в отдельно взятом государстве члене ЕС, поскольку внутри интеграционного пространства, каковым является Евросоюз, оказываются взаимосвязаны не только экономические, но и социально-политические процессы.

#### Библиографический список

1. Агапов П.В., Хлебушкин А.Г. Организация незаконного вооруженного формирования или участие в нем: политико-правовой, криминологический и уголовно-правовой анализ. – М., 2005.
2. Антипенко В.Ф. Борьба с современным терроризмом. Международно-правовые подходы. – Киев, 2002.
3. Гладкий Ю.Н. Глобалистика: трудный путь становления // Мир. Экономика и международные отношения. – 1994. – № 10.
4. Жаринов К.В. Терроризм и террористы: Ист. Справочник / под. общ. Ред. А.Е. Тараса — Мн.: Харвест, 1999.
5. Журавель В.П. Хронограф терроризма и антитеррора. – М.: МакБланш, 2007.
6. Котляков В.М. Глобальные изменения и география // Известия РАН. Серия географическая. – 1995. – № 3.
7. Ландабасо Ангуло А. И., Коновалов А. М. Терроризм и этнополитические конфликты. – М.: «Огни», 2004.
8. Максаковский В.П. Географическая картина мира. – М.: Дрофа, 2004.
9. Bonanate L. Terrorism and International Political Analysis // Terrorism. – N.Y. – 1979. – Vol. 3.

---

# ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ

---

С.В. Скатершиков, А.И. Чистобаев  
(г. Санкт-Петербург)

## ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ОСОБЕННОСТИ, СТРАТЕГИЯ РЕШЕНИЯ

Skaterschykov S.V., Chistobayev A.I.

### SPATIAL PLANNING OF BRYANSK REGION: CHARACTERISTICS, STRATEGY AND SOLUTIONS

*Аннотация.* В статье рассмотрены особенности территориального планирования Брянской области и представлены основные положения Схемы территориального развития региона.

*The summary.* The fundamentals of the spatial planning scheme of Bryansk region are shown in the article. This scheme deals with the revelation of the functionality of areas for guaranteeing of sustainable development of region.

*Ключевые слова:* Брянская область, территориальное планирование, территориальное развитие  
*Key words:* Bryansk region, spatial planning, development of region.

---

Брянская область относится к числу небольших по территории субъектов Российской Федерации (34,9 тыс. кв. км, что равно 0,2% от всей территории страны). Численность постоянного населения на 1 января 2009 г. составила 1 млн. 308 тыс. человек, или около 1% от всей численности населения России. Область входит в состав Центрального федерального округа (ЦФО) РФ, примыкает к государственной границе с Республикой Беларусь и Республикой Украина. Преобразование этих бывших союзных республик в суверенные государства обусловило разрушение устойчивых социально-экономических связей в составе единого народнохозяйственного комплекса СССР, вследствие чего ситуация в региональной экономике резко обострилась. В огромной мере сказалась и Чернобыльская катастрофа, в результате которой значительная часть территории области (более 5-ти тыс. кв. км) была загрязнена радионуклидами.

**Из истории освоения территории.** Издревле территория нынешней Брянской области служила буферной зоной, прикрывающей южные древнерусские земли от набегов кочевников причерноморских степей. В отдельные периоды

она попадала под власть татаро-монгол, затем – Великого Княжества Литовского, но с начала XVI в. снова стала русской землей. В XVII в. Свенская ярмарка (по названию Свенского монастыря, основанного в 1288 г.) была знаменита на всей Руси.

В петровское время была создана Брянская судовой верфь, а при Екатерине II в Брянске возник арсенал для снабжения армии вооружением. Брянские купцы, понимая невозможность конкуренции на хлебном рынке из-за бедности почв (относительно соседних черноземных земель), предпочитали вкладывать средства в развитие промышленности. Так в сельских поселениях появились железоделательные заводы, канатные фабрики, лесопилки, пивоварни, скорняжные, сапожные, швейные мастерские, что привело к образованию особого типа сельского поселения – промышленных слобод, к формированию нового социального класса – рабочего. Развитие промышленности особенно ускорилось после ввода в строй железных дорог Орел – Брянск – Смоленск, Брянск – Гомель, Брянск – Львов и Киев – Брянск – Москва. Таким образом, Брянск стал крупным железнодорожным узлом, центром транспортного

в первую очередь, железнодорожного машиностроения. Кроме того, в Брянске и соседних городах возникли металлургическое, лесопильно-деревообрабатывающее, цементное и другие виды промышленного производства.

После 1917 г. неоднократно изменялось административно-территориальное устройство Брянщины: она то выделялась в отдельную область, то включалась в состав большой Западной области, то объединялась с Орловской областью. Это, естественно, сказывалось на развитии и размещении производительных сил [1]. Особенно динамичным оказался период после образования в 1944 г. Брянской области в современных границах, когда – в дополнение к ранее созданным предприятиям – появились сталелитейный, фосфоритный, силикатный, электромеханический заводы, швейная фабрика. Область стала относиться к развитому промышленному сектору, в котором на долю тяжелой промышленности приходилось 32%, легкой – 30%, пищевой – 15%. Спектр выпускаемой продукции отличался разнообразием, многие ее виды экспортировались в десятки стран мира. Успешно проводились научно-исследовательские работы в транспортном машиностроении, в электронике. Устойчиво повышался уровень урбанизации территории.

В 1970–1980 гг. в Брянской области были предприняты значительные усилия по модернизации сельского хозяйства, что позволило существенно повысить производительность труда, урожайность зерновых и кормовых культур, продуктивность животноводства. Однако, последствия аварии на Чернобыльской АЭС, ошибки в проведении рыночных реформ в 1990-е годы нанесли огромный ущерб сельскому хозяйству и пищевой промышленности, вынудили перейти на обеспечение промышленности привозным сырьем, а население – импортным продовольствием. Существенные перемены произошли в сельском расселении.

В первые 7–8 лет XXI в. ситуация в экономике Брянской области стала выправляться. Тем не менее, по объему внутреннего регионального продукта (ВРП) на душу населения, объемам инвестиций, уровню качества жизни населения область отстает от средних значений по ЦФО, что позволяет классифицировать ее как депрессивный регион. Численность населения неуклонно снижается как за счет естественного, так и за счет механического движения, причем за пределы области выезжают преимущественно молодые и высококвалифицированные

кадры. Эффективность государственной региональной политики в отношении данной территории остается низкой.

**Оценка экономико-географического и геополитического положения.** Приграничное положение Брянской области в настоящее время не только не способствует, а, наоборот, сдерживает развитие производительных сил. Это объясняется, прежде всего, тем, что примыкающие к ней территории соседних государств сами слабо развиты в экономическом отношении. Надо полагать, что это явление носит временный характер: в недалеком будущем приграничное положение станет главным фактором развития соседних областей трех государств, по обе стороны границ возникнут кооперированные производства, транспортно-логистические комплексы. В частности, на территории Брянской области может возникнуть дифференцированная экономика, имеющая два вектора: первый – внешний, т.е. на юго-запад, в другие страны; второй – внутренний, т.е. в другие субъекты РФ, особенно в те, которые входят в состав ЦФО. Соответственно и продукция инновационного комплекса области будет реализовываться как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

По соседству с Брянской областью располагается Черноземный регион России. Помимо плодородных почв, он обладает крупной металлургической базой, созданной на основе руд Курской магнитной аномалии. В непосредственной близости от границ с Брянской областью находится Смоленская АЭС, на относительно небольшом расстоянии – Курская АЭС. Таким образом, близость металлургической и энергетической баз благоприятствует развитию в области металлоемкого и энергоемкого производств.

**Динамика населения и пространственного развития.** По сравнению со средними показателями по РФ и ЦФО, численность населения в Брянской области сокращалась заметно быстрее, в результате чего доля населения области опустилась ниже одного процента. При таком уменьшении численности населения резерва для рынка труда практически не остается, а, следовательно, нет и предпосылок для инновационного роста в промышленности. Поскольку спрос на квалифицированную рабочую силу в столичных городах нарастает, отток ее из области будет продолжаться, что делает проблематичным

создание здесь в ближайшие 5–7 лет наукоемких высоких технологий. В последующие годы ситуация может измениться.

Все районы Брянской области характеризуются отрицательным естественным приростом населения. Наиболее высокий коэффициент естественной убыли в зараженных радионуклидами западных районах области (в Клинецком районе коэффициент смертности превышает 30%), а самая низкая величина естественной убыли – в Брянском и Дятьковском районах. Именно сюда, на восток области, происходит «стягивание» демографического инновационного образовательного потенциалов, и эта тенденция, очевидно, сохранится в перспективе. Как следствие, в этой части области будут концентрироваться сфера услуг, финансовые, управленческие и научно-образовательные центры, легкая и пищевая промышленность, транспортно-логистические центры. Вокруг Брянска, как главного опорного центра, будет формироваться система расселения областного уровня.

#### **Развитие и размещение промышленности**

В этой отрасли региональной экономики трудится 20% всего экономически активного населения области, она дает 22% ВРП и основную часть собираемых налогов. Доминируют две отрасли промышленности: 1) машиностроение и металлообработка, 2) пищевая промышленность. Наряду с ними, растет доля черной металлургии, деревообрабатывающей промышленности, а также промышленности строительных материалов. Основными предприятиями являются: Брянский сталелитейный завод, «Белая Березка» (выпускает древесноволокнистые плиты и фанеру), «Пролетарий» (технический картон), «Дятьково-ДЗОЗ» (древесностружечные плиты, широкий ассортимент мебели современного дизайна), Брянский машиностроительный завод, «Брянский Арсенал», Клинецкий автокранный завод, Новозыбковский станкостроительный завод. Предприятия промышленности строительных материалов (они расположены преимущественно в Брянске и Дятьковском районе) производят цемент, стеновые материалы, железобетонные изделия, оконное стекло. Большие надежды связываются с развитием таких предприятий, как «Изотерм», «Анод-центр», «Литий», Брянский электромеханический завод, «Кремий ЭЛ», «Тембр», «Монолит». Потенциал этих предприятий позволяет производить медицинское

оборудование, полупроводники, электронно-лучевые трубки, агрегаты для авиационной и автомобильной промышленности, контрольно-измерительную аппаратуру, выращивать монокристаллы.

**Природно-ресурсный потенциал.** На территории области разведаны месторождения фосфоритов, титаноциркониевых, стекольных и формовочных песков, цементного сырья, тугоплавких глин, пресных и минеральных подземных вод, сырье для термолита, кирпично-черепичное и керамзитовое сырье, карбонатные породы для известкования кислых почв, торф, сапропели. Эти и другие известные виды природных ресурсов представляют экономический интерес для инвесторов и, очевидно, будут востребованы. Но в целом природно-ресурсный потенциал незначителен.

#### **Агропромышленный комплекс (АПК)**

Брянской области находится в затяжном кризисе, что проявляется в продолжающемся сокращении объемов производства продукции сельского хозяйства, уменьшении численности сельского населения, снижении урожайности и валового сбора зерновых, картофеля и овощей, поголовья скота и продуктивности животноводства. Падение объемов производства сельскохозяйственной продукции сказалось и на состоянии пищевой и легкой промышленности: многие предприятия стали работать на привозном сырье.

В последние годы (2005–2008 гг.) в рамках возрождения АПК в области реализуется ряд ведомственных целевых программ: «Развитие личных подсобных хозяйств», «Животноводство», «Повышение плодородия почв» и др. На наш взгляд, в густонаселенных районах области целесообразно создавать глубоко интегрированные структуры в виде агрофирм и агрохолдингов, позволяющих объединить разрозненные стадии единого технологического процесса. На базе существующих и предполагаемых к созданию агропродуктов могут быть созданы агропарки.

Но главной стратегической целью развития АПК должно стать повышение качества жизни на селе. В условиях рискованного земледелия (именно к такому типу земледелия относится Брянская область) эту цель невозможно достичь без государственной поддержки сельского хозяйства. В этом тезисе нет противоречий с постулатами рыночной экономики,

ибо конкурентоспособность возникает не сама по себе, а благодаря содействию со стороны властных структур например, при оформлении земли, как источника производства, при посредничестве в закупке произведенной продукции. Эта простая истина, к сожалению, была полностью проигнорирована при реформировании российской экономики.

#### **Развитие транспортной инфраструктуры.**

В настоящее время региональная экономика получает от работы транспорта 12,3% ВРП, на транспорте занято 4,5% работающего населения, в его развитие вкладывается около 20% объема инвестиций в основной капитал. Транспортная сеть – это более тысячи километров железнодорожных путей, около 10 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, аэропорт, нефте- и газопроводы. Значение транспортного комплекса определяется положением области в юго-западной части страны, на границе с Белоруссией и Украиной. Главная стратегическая цель его развития состоит в формировании Западного транспортно-логистического комплекса как одного из компонентов транспортно-логистического комплекса ЦФО. В рамках реализации этого проекта предусматривается строительство мультимодальных терминалов и автоматизированных транспортно-складских комплексов контейнерного терминала, блока современного обслуживания. В пределах Брянской области наиболее приемлемой территорией для размещения объектов транспортно-логистического комплекса является пригородная зона Брянска. Дополнительными центрами по обслуживанию работы транспорта в северо-восточной части области могут стать Карачев, Фокино, Дятьково, Жуковка, а в юго-западной части – Унеча, Стародуб, Клинцы, Новозыбков, в южной части – Сузевка.

**Электроэнергетика.** Эту базовую отрасль экономики представляют Брянская ТЭС и Клиновская ТЭЦ, а также электрические сети напряжением до 35 кВ. Но главным источником электроснабжения области являются Курская и Смоленская АЭС. Удельный вес собственной электроэнергии в структуре электробаланса составляет всего 6%. Что касается теплоснабжения, то оно разобщено как в территориальном, так и в ведомственном отношении. Часть тепла производится децентрализованными котельными малой мощности и индивидуальными

генераторами тепла. Доля ТЭЦ в отпуске тепла от централизованных источников составляет около 30%. Тепловые сети технически несовершенны, состояние их ветхое. С учетом сказанного, основными задачами развития энергетической базы являются: 1) экономия энергопотребления 2) замена устаревшего оборудования 3) техническое переоснащение топливно-энергетического комплекса, 4) развитие энергетики на местном сырье – торфе, отходах лесопереработки.

**Социальная инфраструктура** охватывает учреждения и организации, деятельность которых направлена на предоставление соответствующих услуг населению. При нынешней демографической ситуации, сложившейся в Брянской области, важнейшей сферой услуг является здравоохранение. Его нынешнее состояние в части материальной обеспеченности (наличие больничных коек) соответствует нормативам, но по обеспеченности врачами и средним медицинским персоналом, как говорится, оставляет желать лучшего, поэтому повышение качества и доступности первичной медико-санитарной помощи остается важнейшей задачей здравоохранения. Успешное решение ее зависит от того, как будет организована система подготовки повышения квалификации кадров, а также управление качеством медицинской помощи, обеспечение лекарственными средствами и изделиями медицинского назначения.

Вторая по важности сфера услуг – образовательная. Она касается всех уровней образования: от дошкольного и школьного до вузовского и послевузовского. За последние 15–17 лет уровень подготовки кадров резко упал, особенно в негосударственных вузах. Критическое положение сложилось с вводом в строй новых объектов, включая общеобразовательные школы. Как и по всей стране, низок статус работников образования. Ощутимы различия в качестве и наборе образовательных услуг в городской и сельской местности. Все это ставит задачи всемерного повышения качества образовательных услуг, обеспечения соответствия уровня образования требованиям, предъявляемым рынком труда.

**Инвестиционная инфраструктура** направлена на повышение привлекательности труда, на снижение инвестиционных рисков. Решение этих задач может быть достигнуто на основе технического перевооружения и модер-

низации производства. Для преодоления углубляющейся неравномерности развития территории необходим поиск «точек роста» в муниципальных образованиях с низким уровнем социально-экономического развития. В качестве преимуществ инвестирования выступают: во-первых, экономико-географическое и геополитическое положение (для развития транспортной логистики); во-вторых, наличие природных ресурсов (биологических, минеральных, водных, бальнеологических); в-третьих, наличие площадок для капитального строительства. Соответственно, наивысшая капитализация труда может быть достигнута в следующих направлениях:

– модернизация транспортной инфраструктуры, ориентированной на обеспечение и поддержку традиционного и инновационного развития территории;

– изменение структуры производства в базовом секторе экономики (транспортное машиностроение, промышленность строительных материалов, деревообработка и др.), обеспечение межрегиональной кооперации в авиационной, судостроительной и электронной промышленности в рамках федеральных отраслевых программ, развитие предприятий оборонно-промышленного комплекса, формирование кластера по выпуску и переработке продукции животноводства и птицеводства

– улучшение инвестиционного климата на основе комплекса мер по совершенствованию нормативно-правовой базы, инновационного и стратегического консалтинга, инжиниринга, экспертизы инвестиционных проектов, частного государственного партнерства, системной информационно-аналитической работы;

– определение приоритетных территорий для новых производств, необходимых объемов инженерной инфраструктуры, экологической емкости территории.

**Реабилитация территории, загрязненной радионуклидами.** На Брянскую область приходится 64% территории России, подвергшейся радиационному воздействию вследствие аварии на Чернобыльской АЭС. Это – 5 тыс. кв. км, на которых выделены следующие радиационные зоны: 1) зона отчуждения (население из четырех населенных пунктов эвакуировано), 2) зона отселения (202 населенных пункта, в которых в момент аварии проживало 77,9 тыс. чел.), 3) зона проживания с правом на отселение (237 населенных пунктов –

125,5 тыс. чел.), 4) зона проживания с льготным социально-экономическим статусом (535 населенных пунктов – 147,5 тыс. чел.). Под защитой «чернобыльского» закона и Государственной программы РФ находятся жители территорий с плотностью загрязнения радионуклидами от 1 Ки/км<sup>2</sup> и выше. Однако вся территория области подверглась загрязнению короткоживущими радионуклидами йода, в результате чего во всех районах области зарегистрировано более 2,6 тыс. случаев заболевания раком щитовидной железы.

В сложившихся условиях необходимо продолжить формирование законодательного правового и методологического обеспечения социально-экономического развития территорий, пострадавших от аварии на Чернобыльской АЭС. Оно должно быть направлено на реабилитацию юго-западных территорий области, на возврат их для хозяйственной деятельности и безопасного проживания людей, на создание необходимых условий для привлечения частных инвестиций и средств мирового сообщества.

**Системные проблемы** вытекают из приведенного выше анализа социально-экономической ситуации, сложившейся в Брянской области, и сводятся к следующему:

– утрате демографического потенциала вследствие загрязнения территории радионуклидами, повлекшего за собой увеличение смертности, снижение рождаемости, отток населения;

– депрессивному состоянию экономики как по отношению к РФ, так и по отношению к ЦФО; повышенной доле населения, имеющей прожиточный минимум ниже, чем в среднем по стране и, тем более, по ЦФО;

– неэффективной структуре ВРП, вследствие функционирования старых, немодернизированных предприятий, неспособных конкурировать на мировом рынке;

– низкому уровню развития инфраструктуры, особенно в части качества дорог, коммунальных сетей, энергетики;

– наличию значительной территории, загрязненной радионуклидами.

**Стратегический приоритет.** Адекватным ответом на системные проблемы является формирование социально-экономического комплекса Брянской области, обладающего конкурентоспособностью на сопредельных

Таблица 1

Особо охраняемые природные территории Брянской области<sup>1</sup>

Категория ООПТ	Число	Площадь, га	Примечание
Государственные природные заповедники, в том числе биосферные (ГПБЗ). Охранная зона заповедника	1	12 186 9 384	ГПБЗ «Брянский Лес»
Государственные природные заказники (ГПЗ)	1	30 000	ГПЗ «Клетнянский»
Государственные природные заказники областного значения	15	133 705	---
Памятники природы областного значения	103	37 602	---
Дендрологические парки и ботанические сады областного значения	11	91	Включая природные парки
Всего	131	222 968	---

<sup>1</sup> Составлено по [3].

территориях Белоруссии и Украины, позволяющего России интегрироваться в экономику этих соседних государств а также стран Европейского Союза, причем эта интеграция в европейские процессы не должна идти в ущерб связанности хозяйственного комплекса РФ.

**Стратегические направления территориального планирования.** В соответствии с Градостроительным кодексом РФ [2], основная цель территориального планирования состоит в определении назначения территорий, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов, обеспечивающих устойчивое развитие региона.

Для достижения названной цели необходимо решить две задачи. Первая задача связана с определением оптимальных вариантов использования земель с учетом разграничения их между федеральным, региональным и местным уровнями управления, причем это нужно делать с учетом общественных интересов. Вторая задача сводится к отображению на картах границ муниципальных образований, земель лесного фонда, сельскохозяйственного назначения, особо охраняемых территорий, обороны и безопасности, объектов природного и культурного наследия. При решении этой, второй, задачи на картах отображаются земельные участки, занятые объектами капитального строительства, а также предоставляемые или же планируемые под капитальное строительство.

**Природно-экологический каркас** для Брянской области необходим по трем причинам: во-первых, в связи с загрязнением юго-западной части радионуклидами; во-вторых, из-за концентрации производства в областном центре; в-третьих, вследствие сводов лесов на большой площади. Для поддержания устойчивости природных экосистем необходимо по меньшей мере, обеспечить возможность их регенерации. В качестве императива при этом выступает принцип соответствия между ростом нагрузок на природу и адекватным развитием охраняемых биоценозов [4]. В границах Брянской области им соответствуют прежде всего, особо охраняемые природные территории (ООПТ).

Общая площадь ООПТ в Брянской области составляет почти 223 тыс. га, или около 6,4% от всей площади (табл. 1). Это ниже научно обоснованной нормы, определяемой в 10–15%. А если учесть еще и то обстоятельство, что более 60% общей площади ООПТ приходится на охотничьи заказники, то вывод о недостаточности площади ООПТ представляется еще более обоснованным.

В Схеме территориального планирования Брянской области предложены следующие мероприятия по укреплению природно-экологического каркаса:

– определить в качестве ядер экономического каркаса биосферный резерват «Неруссо-Деснянское Полесье» и национальный парк «Придеснянский»;

– выделить перспективный для создания ООПТ ареал на стыке трех областей (национальный парк «Орловское Полесье» в Орловской области, проектируемый природный парк «Брынский Лес» в Калужской области и предлагаемый к созданию природный парк «Ресета» в Карачевском районе Брянской области);

– установить особый природно-охранный статус и разработать нормативно-правовую базу для межрегионального экологического коридора вдоль Десны;

– создать природные заказники на территориях Клетнянского, Суражского, Красногорского, Новозыбковского и Злынковского районов;

– обеспечить мониторинг состояния окружающей среды в зоне радиоактивного заражения.

Как видим, концепция развития природно-экологического каркаса Брянской области базируется на идее создания межрегиональных и международных ООПТ, что позволит сформировать целостный природно-охранный комплекс

**Урбанизированный каркас** области образуют планировочно-коммуникационные оси (природные и антропогенные), ареалы и узлы урбанизации. В целях совершенствования планировочной структуры, повышения экономической активности и инвестиционной привлекательности в Схеме территориального планирования предложено сформировать пять основных и четыре вспомогательных зоны опережающего развития.

*Брянская многофункциональная индустриально-логистическая зона* (полюса роста – города Брянск, Дятьково и Фокино) имеет в области самый высокий промышленный, научно-образовательный и инфраструктурный потенциал. Основная специализация – машиностроение, оборонно-промышленный комплекс, производство строительных материалов, деревообработка. Приоритетными проектами являются мультимодальный транспортно-логистический комплекс и модернизация Бежицкого сталелитейного завода.

*Карачевская индустриально-рекреационная зона* (полюс роста – город Карачев) специализируется на машиностроении, изделиях оборонно-промышленного комплекса, легкой и деревообрабатывающей промышленности. В перспективе получит развитие туристско-рекреационный комплекс. Приоритетные проекты – производственный кластер строительных материалов (поселок Дунаевское), комбикормовый завод (город Карачев).

*Почепская индустриальная зона* (полюс роста – город Почеп). Ее развитие связано со строительством завода по уничтожению химического оружия (поселок Ромасуха), развитием существующей птицефабрики, строительством животноводческого комплекса в агрогородке «Московский», организацией производства биодизеля на основе рапса.

*Унечская индустриальная зона* (полюс роста – город Унеча) специализируется на машиностроении, легкой и деревообрабатывающей промышленности. Приоритетные проекты – агропромышленное производство и туристско-рекреационная деятельность (село Ляличи в Суражском районе).

*Формирование вспомогательных зон опережающего развития* связано с обеспечением кооперационных связей между предприятиями машиностроения (Дятьковско-Кирово-Людиновская индустриальная зона), обеспечением туризма и рекреации на межрегиональном уровне (Карачевская туристско-рекреационная зона), созданием совместных предприятий и технопарка в приграничной полосе России и Белоруссии (Новозыбковско-Гомельская зона). Кроме того, выделяется перспективная Южная агро-индустриальная зона (полюса роста – Комаричи, Севск и Суземка).

В качестве дополнительных опорных элементов урбанизированного каркаса выделены промышленные центры Клинцы, Новозыбков, Суземка, Жуковка

**Историко-культурный каркас** Брянской области формируется как сложившаяся на протяжении веков система памятников истории и культуры, зачастую неразрывно связанная с уникальными природными ландшафтами. Основными ядрами этого каркаса являются 10 поселений (Брянск, Дятьково, Карачев, Клинцы, Мглин, Новозыбков, Почеп, Севск, Стародуб, Трубчевск), которые входят в список исторических поселений России, утвержденный в 1990 г. республиканскими ведомствами по культуре и по строительству, а также Всероссийским обществом охраны памятников истории и культуры. Кроме того, объектами исторического наследия являются сельские поселения Вщиж, Овстуг (музей-усадьба поэта и дипломата Ф.И. Тютчева), Красный Рог (музей-усадьба русского писателя А.К. Толстого), городские парки и остатки дворца последнего гетмана Украины К. Разумовского, которого Екатерина Великая

Таблица 2

## Туристско-рекреационное районирование Брянской области

Туристско-рекреационные районы	Муниципальные образования (муниципальные районы)
Брянский	Городские округа Брянск, Дятьково, Сельцо; Карачевский, Дятьковский, Жуковский, Клетнянский, Жирятинский, Дубровский, Рогнединский районы
Трубчевский	Трубчевский, Выгонинский, Навлинский, Брасовский, Комаричский, Севский, Суземский районы
Стародубский	Городские округа Клинцы, Новозыбков; Новозыбковский, Клинцовский, Злынковский, Климовский, Гордеевский, Красногорский, Суражский районы
Новозыбковский	Городский округ Стародуб; Стародубский, Почепский, Унечский, Погарский, Мглинский районы

«наградила Почепом землями вокруг него» [1, с. 206], участки Московско-Киевского и Смоленского трактов, монастыри и церкви.

В Схеме территориального планирования Брянской области предложен ряд мероприятий, связанных с сохранением объектов культурного наследия. Среди них – мероприятия по углублению и расширению исследований, по совершенствованию учета и охранного зонирования, по развитию местностей, имеющих особый характер историко-культурного наследия и особые условия его использования.

**Туристско-рекреационная деятельность**, как часть непродуцированной сферы, занимает все более заметное место в мировой экономике и активно проникает во многие регионы РФ. Для Брянской области пока это не свойственно, но, надо полагать, такая ситуация носит временный характер. Главные предпосылки развития туризма и рекреации – это благоприятные природно-климатические условия, близость к густонаселенной территории Московского региона, наличие объектов историко-культурного наследия, водных артерий и ООП, минеральных вод и лечебных грязей.

Туристско-рекреационная структура области включает четыре туристско-рекреационных района (дестинации), центрами которых выступают исторические города (табл. 2), а также локальные узлы туристской активности – существующие и перспективные маршрутно-опорные центры. Развивается и культурно-познавательный туризм, связанный с посещением святынь (Свенский монастырь и другие культовые объекты), упомянутых

выше усадебных ансамблей и музеев-заповедников, археологических памятников (городище Вщиж и Юдиново). Все это можно рассматривать как предпосылки для роста показателей туристского потока: если в 2007 г. он составлял 400 тыс. посетителей, то к 2027 г. может возрасти до 1 млн. посетителей. Одновременно произойдет расширение санаторно-курортной сети, детских загородных оздоровительных учреждений; будут организованы специализированные учреждения отдыха – конно-спортивных центров, кемпингов и объектов придорожного сервиса.

**Формирование систем расселения** нацелено на организацию межселенного обслуживания населения объектами и учреждениями социальной инфраструктуры, а также деловых, офисных и финансовых структур. В опорных центрах систем расселения концентрируются учреждения, обслуживающие потребности всего населения системы расселения. К числу таковых относятся, например, специализированные больницы и поликлиники, учреждения высшего и среднего специального и профессионального образования, объекты культуры искусства, институциональной инфраструктуры.

В Брянской области выделяются восемь систем расселения с соответствующими центрами и подцентрами межселенного обслуживания (табл. 3).

**Развитие системы обслуживания населения.** На уровне области в целом центром обслуживания является Брянск, роль опорных межрайонных центров обслуживания выпол-

Таблица 3

## Системы расселения Брянской области

Наименование систем	Города и районы	Центр Подцентры
1	2	3
Брянская	Город Брянск; Брянский, Дятьковский, Выгоничский, Жирятинский, Карачевский, Навлинский районы	<u>Брянск</u> , Дятьково, Карачев
Севская	Брасовский, Комаричский, Севский, Суземский районы	<u>Севск</u> , Комаричи
Почепская	Почепский, Трубчевский районы	<u>Почеп</u> , Трубчевск
Стародубская	Погарский, Стародубский районы	<u>Стародуб</u> , Погар
Новозыбковская	Город Новозыбков; Злынковский, Климовский, Новозыбковский районы	<u>Новозыбков</u> Климово
Клинцовская	Город Клинцы; Гордеевский, Клинцовский, Красногорский районы	<u>Клинцы</u> Красная Гора
Унечская	Мглинский, Суражский, Унечский районы	<u>Унеча</u> , Сураж
Жуковская	Дубровский, Жуковский, Клетнянский, Рогнединский районы	<u>Жуковка</u> Клетня

няют центры и подцентры систем расселения. В схемах территориального планирования муниципальных районов целесообразно выделять несколько низовых подцентров и предусматривать в них относительно полный набор повседневных социальных услуг.

**Жилищное строительство** предусматривается, главным образом, на наиболее перспективных территориях, где могут быть созданы новые производства и логистические комплексы. Вблизи Брянска и других полюсов роста, проектируемых инвестиционных площадок и центров муниципальных районов необходимы территории, предназначенные для малоэтажного строительства. Для доведения обеспеченности населения жильем в соответствии с предусмотренными нормами (33,7 кв.м на человека в городской и 40,2 кв.м – в сельской местности) необходимо строить, примерно, 1 кв.м жилья в год в расчете на каждого жителя области.

**Инженерная инфраструктура** – это водоснабжение, водоотведение, электроснабжение, теплоснабжение, газоснабжение, связь и телекоммуникация. По каждому из названных элементов инженерной инфраструктуры в Схеме территориального планирования Брянской об-

ласти предусмотрены соответствующие мероприятия, причем с разбивкой по ее территориальным объектам. Каких-либо специфических аспектов, т.е. не имеющих аналогов в других регионах страны, здесь нет, поэтому ограничимся констатацией этого факта.

**Охрана окружающей среды** – это комплекс природоохранных мероприятий по воздушному бассейну, водным объектам, санитарной очистке территории и обеспечению радиационной безопасности. Из всех этих мероприятий наиболее актуальны для Брянской области последние, т.е. те, что связаны с радиационно-загрязненными территориями. Основным дозобразующим компонентом здесь является цезий-137. Почвы с плотностью загрязнения свыше 1 Ки/км<sup>2</sup> занимают в области 464,8 тыс. га (27,7%), а в пределах наиболее пострадавших юго-западных районов доля загрязненных почв – 79,6%. В этих же районах распространены почвы с уровнем загрязнения цезием-137 свыше 5 Ки/км<sup>2</sup>, на которых получение нормативно чистой продукции без реабилитационных мероприятий практически невозможно. На таких почвах необходимо проведение специальных агрохимических, агрометеорологических и дезактивационных работ.

**Риск возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера** в Брянской области связан с оползнями, овражной эрозией, просадками в лессовых грунтах, карстом. В результате обильных осадков, интенсивного таяния снегов и сброса вод с водохранилищ возможно (и случается) подтопление городов и сел. Ураганные ветры валят деревья, обрывают линии связи и ЛЭП. В ряде районов нередки лесоторфяные пожары.

Но главное – это техногенные аварии и катастрофы, которые возможны на радиационно и химически опасных объектах, гидротехнических сооружениях железных и автомобильных дорогах, трубопроводах. Все это обуславливает необходимость мероприятий по защите от чрезвычайных природных и техногенных процессов, их перечень и содержание приводятся в Схеме территориального планирования Брянской области.

#### Библиографический список

1. Брянщина, век XX. Историко-художественное повествование. – Брянск: ЗАО «Издательство "Читай-город"», 2003. – 288 с.
2. Градостроительный кодекс Российской Федерации. – М.: ТК Велби, Проспект, 2005. – 104 с.
3. Природные ресурсы и окружающая среда субъектов Российской Федерации. Центральный федеральный округ: Брянская область / Под ред. Н.Г. Рыбальского, Е.Д. Самотесова и А.Г. Митюкова. – М.: НИИ – Природа, 2007. – 1144 с.
4. Реймерс, Н.Ф. Природопользование: Словарь-справочник. – М.: Мысль, 1990. – 637 с.

О.В. Кузнецова  
(г. Москва)

### ФЕДЕРАЛЬНАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В РОССИИ СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Kuznetsova O.V.

#### FEDERAL REGIONAL POLICY IN RUSSIA: BASIC FEATURES AND PERSPECTIVES

***Аннотация.** В статье рассматриваются основные особенности, проблемы и перспективы федеральной региональной политики (ФРП) в России. Анализируется взаимосвязь политики по сокращению диспропорций в уровне социально-экономического развития регионов и достижения максимально высоких темпов экономического роста в стране. Рассматриваются проблемы количественных оценок расходных обязательств разных уровней при выравнивании бюджетной обеспеченности регионов, недостаточных объемов финансирования федеральных целевых программ регионального паритета. Особое внимание уделяется Инвестиционному фонду РФ как новому инструменту ФРП в России: анализируются поддержанные в его рамках инвестиционные проекты, проблемы и перспективы функционирования фонда.*

***The summary.** In the article the basic features, problems and prospects of federal regional policy (FRP) in Russia are considered. The interrelation between the policy on disproportions reduction in level of social and economic development of regions and achievement of the highest rates of economic growth in the country is analyzed. Problems of quantitative estimations of different levels expenditures in process of budgetary security alignment of regions, insufficient financing of federal target programs on regional development are considered. The special attention is given to the Investment fund of the Russian Federation as to a new tool of FRP in Russia: the investment projects supported in its frameworks, problems and prospects of the fund functioning are analyzed.*

***Ключевые слова:** федеральная региональная политика, бюджетная обеспеченность регионов.*  
***Key words:** federal regional policy, budgetary security alignment of regions.*

Федеральная региональная политика (ФРП) является, как известно, одним из важнейших факторов социально-экономического развития регионов. Но в России, несмотря на уже до-

вольно длительный период развития рыночных отношений, ФРП до сих пор продолжает находиться в стадии активного становления. Можно сказать, что серьезный интерес к ФРП по-

явился лишь в середине 2000-х годов, и связан он был по меньшей мере с двумя причинами. Во-первых, стало очевидно, что экономический рост не ведет к снижению диспропорций в уровне социально-экономического развития регионов, решение этой задачи требует определенных усилий со стороны федеральных органов власти. Во-вторых, в федеральном бюджете появились немалые средства для осуществления инвестиций, и неизбежно встал вопрос о распределении этих средств не только в отраслевом, но и региональном разрезе. В организационном плане повышение интереса к ФРП вылилось в создание в 2004 г. Министерства регионального развития РФ, а в дальнейшем – в значительное расширение полномочий этого ведомства осенью 2007 года.

Начавшийся в 2008 г. экономический кризис внес, конечно, коррективы в федеральную экономическую политику, однако интерес к региональной проблематике отнюдь не пропал. И дело не только в том, что федеральные власти декларируют необходимость создания условий для будущего посткризисного роста (а это значит, что вопрос о выборе территорий для вложения бюджетных инвестиций не утратил своей актуальности). Но и в том, что с самого начала кризиса стало очевидно, что он очень по-разному проявляется в разных регионах, и не учитывать складывающиеся межрегиональные различия в настоящее время уже невозможно.

В данной статье рассматриваются основные особенности ФРП на современном этапе, обсуждаются ее ключевые проблемы и возможные направления их решения. При этом особое внимание уделяется Инвестиционному фонду РФ как новому инструменту ФРП в России. Важно отметить, что обсуждаемые проблемы в равной степени актуальны как для периода экономического роста, так и экономического спада, и решаться должны в любой макроэкономической ситуации.

### **Цели федеральной региональной политики**

Ключевой особенностью ФРП в России является отсутствие однозначного понимания как

в федеральных органах власти, так и среди экспертов, целей, задач и необходимых масштабов ФРП. Еще в 2005–2007 годах шла активная дискуссия о том, должно ли основной целью федеральных властей являться сокращение межрегиональных различий в уровне социально-экономического развития или же главенствующим принципом региональной политики должно быть так называемое поляризованное развитие, т.е. поддержка наиболее перспективных и динамично развивающихся территорий<sup>1</sup>. Весной 2008 года в Министерстве регионального развития РФ сформулировали базовую цель региональной политики как обеспечение сбалансированного социально-экономического развития регионов, которое должно привести к сокращению различий между регионами, но не в ущерб развитию территории Российской Федерации в целом. Такой подход является, безусловно, разумным, однако остается нерешенным принципиально важный вопрос – каковы приемлемые для страны масштабы межрегиональных различий и каково место ФРП в общеэкономической политике.

Выбор допустимых диспропорций в уровне социально-экономического развития регионов является во многом политическим (в разных странах существуют разные подходы к решению этого вопроса<sup>2</sup>), мы остановимся лишь на роли ФРП в экономике.

Сторонники отказа от политики снижения межрегиональных диспропорций аргументируют свою позицию тем, что сокращение диспропорций в уровне социально-экономического развития регионов вступает в противоречие с достижением максимально высоких темпов экономического роста в стране в целом. Т.е. чем больше масштабы выравнивания, тем ниже темпы общеэкономического роста и наоборот. Логика подобного утверждения довольно проста: коль скоро по тем или иным причинам более высокие темпы роста могут быть достигнуты в наиболее высокоразвитых регионах, перераспределение ресурсов в пользу проблемных регионов – регионов, где потенциал экономического роста ниже – неизбежно приводит к снижению общестрановых темпов экономического роста. Делается и другой вывод:

<sup>1</sup> Поводом для этой дискуссии, развернувшейся, например, на страницах газеты «Ведомости», послужила подготовленная в 2005 году в Министерстве регионального развития РФ Концепция стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации.

<sup>2</sup> Возможные варианты – обеспечение равноценных условий жизни на всей территории страны, предоставление минимальных социальных гарантий на всей территории страны и др. (зарубежный опыт региональной политики рассмотрен, например, в [3, 4]).

о том, что диспропорции в уровне социально-экономического развития регионов не мешают экономическому росту в стране в целом<sup>1</sup>.

Подобные рассуждения вполне разумны. Однако абсолютизировать этот подход нельзя, поскольку существование и тем более нарастание диспропорций в уровне социально-экономического развития регионов все же имеет целый ряд негативных последствий.

Во-первых, федеральные органы власти не могут полностью отказаться от финансовой поддержки проблемных регионов, поскольку такая поддержка связана в первую очередь с реализацией на всей территории страны закрепленных в Конституции России социальных гарантий населению. Источником такой поддержки федеральных властей являются налоги, собранные на территории благополучных регионов. Таким образом, перераспределение средств между регионами неизбежно, в условиях нарастающих межрегиональных диспропорций неизбежно повышение масштабов этого перераспределения, а чем больше налогов зачисляется с территории регионов в федеральный бюджет, тем меньше стимулов у благополучных регионов к саморазвитию.

Во-вторых, при высокой безработице в проблемных регионах не используется имеющийся в стране потенциал трудовых ресурсов. В период экономического роста эту проблему увязывали в большей степени с дефицитом рабочих рук в стране, в период экономического кризиса актуальным стал и вопрос высоких бюджетных расходов на пособия по безработице.

В-третьих, значительные контрасты в уровне социально-экономического развития территорий, высокая хроническая безработица в проблемных регионах неизбежно порождают значительные потоки мигрантов в наиболее благополучные города. Последним приходится сталкиваться с целым рядом проблем гиперинфляционного роста, на решение которых требуются колоссальные бюджетные средства. В числе этих проблем перегрузка транспортной и энергетической инфраструктуры, экологическое загрязнение, чрезмерно высокие цены, в том числе на жилье.

В-четвертых, в проблемных регионах растет социальная и политическая напряженность,

которая в конечном итоге сказывается на стране в целом, включая ее инвестиционную привлекательность. Например, очевидно, что одной из причин терроризма на Северном Кавказе является именно низкий уровень социально-экономического развития (отсутствие легальных рабочих мест).

Таким образом, очевидно противоречия между социальными и экономическими целями федеральной региональной политики. Существует, напротив, решение социальных задач может способствовать экономическому развитию, и это нельзя не учитывать при дальнейшем становлении региональной политики в России.

### **Направления федеральной региональной политики в России**

Фактически в России можно выделить несколько направлений ФРП, в рамках которых решаются разные задачи ФРП и используются различные ее инструменты. Это:

– выравнивание бюджетной обеспеченности регионов, для чего в первую очередь служат дотации региональным бюджетам. Необходимость выравнивания бюджетной обеспеченности регионов обусловлена прежде всего тем, что региональные и местные бюджеты несут основное бремя социальных расходов в стране<sup>2</sup>;

– сокращение различий в уровне обеспеченности регионов объектами социальной инфраструктуры, прежде всего за счет субсидий региональным бюджетам на строительство инфраструктурных объектов

– создание стимулов для проведения региональными органами власти эффективной социально-экономической бюджетной политики. Эта задача решается разными способами, в том числе путем выделения субсидий регионам на проведение различных реформ в социальной, экономической бюджетной сферах, а с 2008 года и дотаций на поощрение достижения наилучших показателей деятельности органов исполнительной власти;

– поддержка экономического развития регионов – прежде всего проблемных, но не только – в рамках федеральных целевых программ регионального паритета, программ развития

<sup>1</sup> Научное обоснование этого подхода см. [3].

<sup>2</sup> В 2008 году доля региональных и местных бюджетов в расходах бюджетной системы на социально-культурные мероприятия составила около 43%. Столько же пришлось на государственные внебюджетные фонды и 14% – на федеральный бюджет (расчеты автора по данным Федерального казначейства РФ).

наукорадов Инвестиционного фонда РФ, путем выделения инвестиций на подготовку Олимпиады 2014 года в Сочи.

### **Выравнивание уровня бюджетной обеспеченности регионов**

Сложившаяся в России практика выравнивания уровня бюджетной обеспеченности регионов имеет целый ряд особенностей, проблем и дискуссионных моментов (см., например, [1, 2]), но в данной статье мы остановимся на ключевой, на наш взгляд, проблеме. Это отсутствие количественных оценок расходных обязательств бюджетов разных уровней как в целом (минимально необходимых расходов федерального, региональных и местных бюджетов), так и разных территорий (минимально необходимых расходов отдельных регионов и муниципальных образований). Знание объемов минимально необходимых расходов позволило бы определять минимально приемлемый уровень бюджетных доходов территорий, т.е. адекватно распределять налоговые доходы по уровням бюджетной системы, обоснованно оказывать финансовую помощь нижестоящим бюджетам. При отсутствии количественных оценок расходных обязательств бюджетов все дискуссии о достаточности или недостаточности масштабов выравнивания бюджетной обеспеченности регионов являются малообоснованными.

В 1990-е и в начале 2000-х годов проблему количественных оценок расходных потребностей бюджетов разных уровней предполагалось решать посредством минимальных государственных социальных стандартов. В первой редакции Бюджетного кодекса РФ было сказано, что минимальные государственные социальные стандарты – это государственные услуги, предоставление которых гражданам на безвозмездной и безвозвратной основах за счет финансирования из бюджетов всех уровней и бюджетов государственных внебюджетных фондов гарантируется государством на определенном минимально допустимом уровне на всей территории Российской Федерации. Нормативы финансовых затрат на предоставление государственных услуг (в расчете на единицу услуг) должны были утверждаться федеральным органом исполнительной власти и использоваться при расчете соответствующих объемов финансирования.

Кроме того, в Бюджетном кодексе РФ говорилось, что «финансовая помощь из федераль-

ного бюджета бюджету субъекта Российской Федерации, предоставляемая на выравнивание уровня минимальной бюджетной обеспеченности, определяется на основе нормативов финансовых затрат на предоставление государственных услуг в целях финансирования расходов, обеспечивающих минимальные государственные социальные стандарты». Иначе говоря, в Бюджетном кодексе формулировалась содержательная цель предоставления финансовой помощи.

Однако до вступления в силу Бюджетного кодекса РФ, ни после минимальные государственные социальные стандарты так и не были разработаны, и в итоге из Бюджетного кодекса это понятие было исключено.

Результат отсутствия государственных минимальных социальных стандартов – это невозможность оценить реальные расходные потребности регионов и бесконечные споры между представителями федеральных и региональных властей о достаточности и недостаточности имеющихся в региональных бюджетах средств на финансирование региональных полномочий. Необходимо также отметить, что при вычеркивании из Бюджетного кодекса понятия минимальных социальных стандартов не были найдены альтернативные формулировки целей предоставления финансовой помощи нижестоящим бюджетам. Конечно, в Бюджетном кодексе РФ говорится о выравнивании бюджетной обеспеченности регионов, однако что предполагает это выравнивание – стремление к обеспечению равноценных условий жизни на всей территории страны или обеспечение регионов минимально приемлемым уровнем бюджетных средств или что-то среднее – в Бюджетном кодексе не указывается.

Противниками минимальных социальных стандартов были прежде всего представители Минфина России. Вместе с тем и они не могли не признавать тех проблем, которые порождаются отсутствием стандартов. Поэтому определенные подвижки в сторону стандартизации бюджетных услуг все-таки происходят и в ближайшие годы какое-то решение проблемы должно быть найдено.

### **Федеральные целевые программы регионального паритета**

Основным инструментом ФРП, направленным на стимулирование экономического развития регионов, являются так называемые

федеральные целевые программы (ФЦП) регионального паритета (подробнее о роли и особенностях данных программ см. [3, 4]). В 2008 году из федерального бюджета финансировались следующие программы<sup>1</sup>:

- «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья»;
- «Социально-экономическое развитие Чеченской республики»;
- «Юг России»;
- ФЦП развития Калининградской области;
- «Социально-экономическое развитие Курильских островов».

Как видно из представленного перечня, действие ФЦП регионального паритета распространяется либо на самые проблемные российские регионы (Дальний Восток и Забайкалье, Северный Кавказ), либо на регионы с особым географическим положением (Калининградскую область, Курильские острова). Иначе говоря, реализация ФЦП регионального паритета должна способствовать сокращению межрегиональных диспропорций в уровне социально-экономического развития.

Вместе с тем, доля ФЦП регионального паритета в общем объеме средств, выделяемых из федерального бюджета на все федеральные целевые программы, остается незначительной. Так, в соответствии с первоначальной (докризисной) редакцией закона о федеральном бюджете на 2009–2011 гг., в 2009 году на названные 5 региональных программ планировалось выделить около 12% заложенных на все ФЦП средств, причем из них 3,5% предназначались Владивостоку а 2,5% – Чеченской республике. Поэтому добиться реальных успехов в ускоренном развитии проблемных регионов не удастся.

В этой связи и эксперты, и непосредственно федеральные чиновники все чаще говорят о том, что ФРП должна быть скоординирована с другими направлениями федеральной социально-экономической политики, прежде всего с федеральной инвестиционной политикой. Для такой координации требуется прежде всего определение стратегических целей, задач, направлений развития страны. В ноябре

2008 г. была утверждена Концепция долгосрочного социально-экономического развития России, однако конкретные действия федеральных властей по реализации этой Концепции и, соответственно, практические шаги по координации региональной и общеэкономической политики еще только предстоит (особенно учитывая необходимость пересмотра федеральной социально-экономической политики в связи с кризисом).

### **Инвестиционный фонд РФ**

Незначительные объемы финансирования ФЦП регионального паритета – отнюдь не единственный их недостаток [1, 3, 5]. Среди прочих неоднократно называлось недостаточно эффективное взаимодействие государства и бизнеса при разработке и реализации этих программ. Для решения данной проблемы, для развития государственно-частного партнерства осенью 2005 года был создан Инвестиционный фонд РФ<sup>2</sup>. Изначально Инвестфонд находился в ведении Министерства экономического развития и торговли РФ и не рассматривался в качестве инструмента ФРП. Осенью 2007 года фонд был передан в ведение Министерства регионального развития РФ. Кроме того, к осени 2007 г. стали очевидны недостатки функционирования Инвестфонда и над их преодолением пришлось начать работу<sup>3</sup>. Несмотря на то, что Инвестфонд относительно недавно стал формальным инструментом ФРП, фактически поддерживаемые в его рамках проекты играют немалое значение для социально-экономического развития регионов.

### **Проекты, получившие право на софинансирование из Инвестфонда**

Государственную поддержку из Инвестфонда было решено предоставлять для реализации инвестиционных проектов, направленных на создание и развитие инфраструктуры общегосударственного значения, создание и развитие элементов российской инновационной системы, а также обеспечение реализации институциональных преобразований. Средства могут выделяться как непосредственно на ре-

<sup>1</sup> Перечень программ на 2009 год остался прежним.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 23 ноября 2005 г. № 694 «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации».

<sup>3</sup> В результате этой работы было принято Постановление Правительства РФ от 1 марта 2008 г. № 134 «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации», в которое в дальнейшем неоднократно вносились важные поправки.

лизацию инвестиционных проектов, так и на разработку проектной документации. При этом Инвестфонд предназначен для поддержки эффективных проектов, которые отбираются на конкурсной основе, а средства частных инвесторов должны составлять не менее 25% инвестиций по проекту.

Большая часть проектов, получивших право на софинансирование за счет средств Инвестфонда, являются инфраструктурными, причем многие из них являются проектами строительства платных автомобильных дорог на основе концессионных соглашений. Это строительство автомагистрали «Западный скоростной диаметр» (Санкт-Петербург), Орловского тоннеля под Невой, скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург (на участке км 15 – км 58), нового выхода на МКАД с федеральной автодороги «Москва – Минск» (обход Одинцово), автомобильной дороги «Краснодар–Абинск–Кабардинка», а также проектирование второго этапа скоростной автодороги Москва–Санкт-Петербург автомобильной дороги М-4 «Дон» (на территории Московской, Липецкой, Воронежской областей и Краснодарского края) и Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Как видно, строительство автодорог предполагается в густонаселенных регионах, а доминирование автодорожных проектов обусловлено тем, что это один из немногих видов транспортной инфраструктуры, где до последнего времени почти не было частных инвестиций. А, например, из портовых проектов в рамках Инвестфонда было поддержано только строительство многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» в морском торговом порту Усть-Луга (Ленинградская область).

Ряд проектов связан со строительством новых железных дорог. Это строительство железнодорожной линии Кызыл (Республика Тыва) – Курагино (Красноярский край), создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области, строительство скоростной железнодорожной ветки Санкт-Петербург–Хельсинки, реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, а также разработка проектной документации по проекту «Урал промышленный – Урал полярный». Среди этих проектов особо можно

отметить проект строительства железнодорожной линии Кызыл–Курагино. Связан этот проект с освоением месторождений полезных ископаемых, прежде всего богатейшего Элегестского угольного месторождения. Вместе с тем любопытен проект тем, что в отличие от всех остальных проектов, он имеет значение для всего субъекта Федерации. Республика Тыва, как известно, – это один из немногих российских регионов, который вообще не имеет железнодорожного сообщения, и в том числе в силу этого обстоятельство социально-экономическое развитие республики находится на крайне низком уровне. Строительство железнодорожной линии станет интересным экспериментом, поскольку покажет, может ли строительство железнодорожной линии стать серьезным стимулом для развития экономики целого субъекта Федерации.

В положении об Инвестфонде не указывалось прямо на возможность поддержки за счет его средства комплексных программ развития территорий, однако фактически решения о поддержке таких программ были приняты. Это проект «Комплексное развитие Нижнего Приангарья» в Красноярском крае и разработка проектной документации по проекту комплексного развития Южной Якутии. Оба эти проекта, равно как и проекты в Тыве и Читинской области, на Урале, связаны с освоением месторождений полезных ископаемых. Поддержанных инновационных проектов крайне немного: это проект организации производства интегральных микросхем «Ситроника» и, с определенной долей условности, создание инфраструктуры для комплексной перерабатывающих заводов в г. Нижнекамск (Татарстан) и промышленного комплекса г. Новомосковск (Тульская область).

Освоение месторождений полезных ископаемых с помощью средств Инвестфонда предполагается в экономически слабых районах, тем самым деятельность фонда будет способствовать сокращению межрегиональных диспропорций в уровне социально-экономического развития территорий. Правда, вплоть до конца 2008 года средства из Инвестфонда почти не выделялись, поэтому о реальной роли этого инструмента ФРП говорить пока не приходится.

Помимо названных проектов, право на финансирование за счет средств Инвестфонда получили также комплексная программа строительства и реконструкции объектов водоснаб-

жения и водоотведения (г. Ростов-на-Дону и юго-запада Ростовской области) и Южная Трансрегиональная Водная Система (по последнему речь идет о разработке проектной документации).

### **Проблемы функционирования Инвестфонда**

Появление Инвестиционного фонда РФ, безусловно стало важным позитивным шагом в федеральной инвестиционной политике, а теперь и региональной политике. Вместе с тем функционирование этого инструмента столкнулось с целым рядом сложностей и проблем. Среди них есть и проблемы, теснейшим образом связанные с социально-экономическим развитием регионов.

Первая проблема – это проблема минимальной стоимости поддерживаемых за счет средств Инвестфонда инвестиционных проектов общегосударственного значения. Она должна составлять не менее 5 млрд. рублей, и с самого начала многие эксперты считали эту цифру завышенной. Опыт функционирования фонда, с одной стороны показывает, что определившиеся претенденты на его средства легко «перешагивают» этот порог, стоимость проектов исчисляется десятками и даже сотнями миллиардов рублей. Однако стоит еще раз обратить внимание на то, что среди этих проектов присутствуют основном только инфраструктурные, причем связанные преимущественно с освоением месторождений полезных ископаемых, и почти нет инновационных проектов. Для последних минимальная стоимость проекта является, видимо, завышенной. Кроме того, далеко не во всех регионах есть условия для реализации инвестпроектов со стоимостью не менее 5 млрд. рублей.

Нельзя не сказать и о том, что на практике проявилась другая и, пожалуй, тревожная тенденция. На поддержку Инвестфонда стали претендовать все более и более грандиозные проекты, поддержка каждого из которых эквивалентна годовому объему фонда. Из уже называвшихся проектов к числу таковых относятся «Урал Промышленный – Урал Полярный» и «Комплексное развитие Южной Якутии». Озвучивались планы строительства железных дорог «Белкомур» и Севсиб.

Таким образом, не менее актуальной оказалась проблема мега-проектов с сомнительной эффективностью. В более общем виде эту проблему можно сформулировать как проблему отбора инвестиционных проектов. Дело в том, что в первые месяцы существования Инвестфонда был дефицит проектов, поэтому принимались решения о поддержке всех проектов, удовлетворяющих определенным требованиям. Конкурса проектов как такового не было. К 2008 г. сложился избыток проектов-претендентов на поддержку Инвестфонда, и стала очевидной потенциальная нехватка средств на все проекты.

Третья проблема деятельности Инвестфонда – это проблема недостаточной информационной открытости процедуры отбора инвестиционных проектов и в целом функционирования фонда. Хотя, как известно, и инвестиционная, и региональная политика могут быть эффективными только при высокой «прозрачности» принятия решений о распределении средств по проектам и/или регионам.

Еще раз отметим проблему затягивания сроков реализации инвестиционных проектов за счет средств Инвестфонда. Причины ее возникновения – чрезмерная сложность и конкурсной документации и процедур «запуска» инвестиционных проектов. Похоже, что отсутствие фактического финансирования в некоторых случаях связано и с определенной неуверенностью федеральных властей в целесообразности поддержанных проектов.

Наконец, отсутствие в первоначальном положении об Инвестфонде четких правил поддержки комплексных проектов социально-экономического развития территорий привело и к крайне небольшому числу таких проектов, и к дополнительным сложностям организационного характера.

### **Перспективы развития Инвестфонда**

Рассмотренные выше проблемы функционирования Инвестфонда стали очевидны федеральным органам власти, поэтому в течение 2008 г. их по крайней мере отчасти попытались решить<sup>1</sup>. Реального успеха удалось пока добиться в части снижения минимальной стоимости поддерживаемых инвестиционных проектов. В июне 2008 г. было принято решение о поддержке проектов не только общегосударственного

<sup>1</sup> В рамках уже названного Постановления Правительства РФ от 1 марта 2008 г. № 134.

но и регионального значения<sup>1</sup>. Минимальная стоимость региональных инвестиционных проектов должна составлять 500 млн. рублей, хотя минимальная доля частных инвесторов повышена до 50%. К концу 2008 г. Минрегионом России было принято решение о поддержке около двух десятков региональных проектов, однако их судьба в связи с кризисом пока остается под вопросом. Вместе с тем уже сейчас очевидно, что появление региональных проектов приведет к расширению географии деятельности Инвестфонда.

Экономический кризис еще более обострил проблему отбора инвестиционных проектов общегосударственного значения (в силу еще большего дефицита средств на инвестиционные цели). Уже принято решение о том, что в 2009 г. будут финансироваться только 15 проектов из 21 одобренных (и названных нами выше)<sup>2</sup>. Но это не отменяет необходимость введения реального конкурса инвестиционных проектов и более качественной оценки их соответствия приоритетам развития страны.

В ходе формирования в 2008 г. новой нормативно-правовой базы функционирования Инвестфонда удалось решить по крайней мере часть «технических» вопросов (были устране-

ны противоречия с концессионным законодательством, прописать вопросы комплексных инвестиционных проектов и др.), однако в полной мере снять все преграды на пути реального запуска работы Инвестфонда не удалось, и целый ряд решений еще предстоит принять.

\*\*\*

В ближайшие годы, безусловно, продолжится становление ФРП в России. Как было показано в этой статье, среди основных направлений совершенствования ФРП будут

– конкретизация целей, задач, масштабов ФРП в России,

– стандартизация бюджетных услуг в том числе для целей выравнивания бюджетной обеспеченности регионов,

– координация ФРП с другими направлениями федеральной экономической и инвестиционной политики,

– повышение эффективности функционирования Инвестиционного фонда РФ, прежде всего благодаря внедрению реального конкурса претендующих на поддержку фонда инвестиционных проектов и расширению географии деятельности фонда.

#### Библиографический список

1. Актуальные проблемы развития федеративных отношений в Российской Федерации. Сборник материалов проекта «Институциональный, правовой и экономический федерализм в Российской Федерации». – М., 2006.
2. Иванова Е.И., Кузнецова О.В., Чепляева О.К. Развитие бюджетного федерализма и региональные аспекты в области налогообложения. Учебно-методическое пособие. – М.: НИИ СП, 2007.
3. Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретические и практические аспекты государственного регулирования. – М.: Издательство ЛКИ, 2007.
4. Ларина Н.И., Кисельников А.А. Региональная политика в странах с рыночной экономикой. – М.: Экономика, 1998.
5. Лексин В.Н., Швецов А.Н. Государство и регионы: Теория и практика государственного регулирования территориального развития. – М.: Издательство ЛКИ, 2007.

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 23 июня 2008 г. № 468.

<sup>2</sup> См. стенограмму заседания Президиума Правительства РФ 12 января 2009 г. (<http://www.government.gov.ru>)  
Какие именно проекты не будут финансироваться, обнародовано не было, что является наглядной иллюстрацией «непрозрачности» деятельности Инвестиционного фонда.

---

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

---

**Валев Эмиль Борисович** – доктор географических наук, профессор кафедры географии мирового хозяйства географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова

E-mail: [kafedragmh@yandex.ru](mailto:kafedragmh@yandex.ru)

**Гладкий Юрий Николаевич** – член-корреспондент РАО, вице-президент Русского географического общества, доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической географии Российского государственного педагогического университета

E-mail: [gladky43@rambler.ru](mailto:gladky43@rambler.ru)

**Кретинина Людмила Владимировна** – доцент, кандидат наук государственного управления, заведующая кафедрой экономических дисциплин Донецкого института туристического бизнеса

E-mail: [kret1n1na@inbox.ru](mailto:kret1n1na@inbox.ru)

**Кротков Алексей Игоревич** – студент 4 курса кафедры географии мирового хозяйства географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова

**Кузнецова Ольга Владимировна** – доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Института системного анализа РАН, профессор кафедры экономической и социальной географии России МГУ им. М.В. Ломоносова

**Пименова Раиса Андреевна** – кандидат географических наук, старший научный сотрудник кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова.

E-mail: [inter@geogr.msu.ru](mailto:inter@geogr.msu.ru)

**Попов Иван Владимирович** – аспирант кафедры экономической, социальной и политической географии географического факультета Московского педагогического государственного университета

E-mail: [mustang299@mail.ru](mailto:mustang299@mail.ru)

**Скатерщиков Сергей Викторович** – кандидат географических наук, генеральный директор научно-проектного института пространственного планирования «ЭНКО»

**Чистобаев Анатолий Иванович** – заслуженный деятель науки РФ, доктор географических наук, профессор, профессор кафедры региональной диагностики и политической географии факультета географии и геоэкологии СПбГУ, научный консультант научно-проектного института пространственного планирования «ЭНКО»

---

---

## **О ПОРЯДКЕ РЕЦЕНЗИРОВАНИЯ СТАТЕЙ ДЛЯ НАУЧНОГО ЖУРНАЛА «РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ»**

---

---

Статьи, поступившие в редакцию журнала, подлежат обязательному рецензированию.

Авторы, работающие над кандидатскими и докторскими диссертациями, одновременно со статьей направляют в редакцию рецензию на нее известных в данной научной отрасли ученых или выписку из протокола заседания профильной кафедры о рекомендации статьи к публикации.

Для статей студентов необходимым условием является наличие рецензии научного руководителя работы. Рецензия направляется в редакцию вместе с текстом статьи.

Рецензирование статей прочих категорий авторов осуществляется ведущими преподавателями профильных кафедр Смоленского гуманитарного университета.

Без рецензирования в журнале публикуются материалы рубрик «Книжная полка» и «Научная жизнь».

*Редколлегия*

---

---

## **ПОДПИСКА НАУЧНОГО ЖУРНАЛА «РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ»**

---

---

Подписка на журнал «Региональные исследования» принимается во всех отделениях связи. Подписной индекс 20442 в каталоге агентства «Роспечать». Стоимость подписки на 2-е полугодие 2009 г. (3 номера) – 300 рублей.

---

## ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ПУБЛИКАЦИИ В ЖУРНАЛЕ «РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ»

---

Журнал «Региональные исследования» выходит в свет 6 раз в год. Его объем и рубрики варьируются в зависимости от содержания поступившего материала и тематики номера.

Журнал публикует статьи по теории, методике региональных исследований и региональной политике в России и за рубежом, библиографические обзоры и рецензии, а также информацию о проведенных научных мероприятиях по проблемам региональной политики и регионального развития.

Направляемые в журнал статьи следует оформлять в соответствии со следующими **требованиями:**

- материалы предоставляются в электронном виде (текстовый файл формата MS Word с расширением файла \*.doc.);
- объем материалов не должен превышать 1,5 авторского листа (60 тысяч знаков, или 25 страниц);
- иллюстрации (схемы, карты, диаграммы, графики) и таблицы следует предоставлять файлами, собранными в отдельную папку;
- иллюстрации и рисунки предоставляются файлами в черно-белом варианте (grayscale) с разрешением не менее 300 dpi и расширением \*.tif., \*.jpg., \*.psd.);
- каждый рисунок (таблица) должен быть пронумерован и иметь название;
- все изображения должны быть предоставлены в масштабе 1:1 и иметь размер не более 140 x 230 mm;
- автор обязан указать источники всех цитат, иной информации, пояснить использованные аббревиатуры (кроме общеупотребительных);
- авторы несут ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, имен собственных, географических названий и прочих сведений, а также за использование данных, не предназначенных для открытой печати;
- принимаемые материалы должны быть снабжены аннотацией (не более 10 строк) и ключевыми словами на русском и английском языке.

Редакции журнала требуется также справка об авторе, содержащая Ф.И.О. (полностью), официальное наименование места работы с указанием должности, сведения о ученой степени и ученом звании, e-mail, адрес.

При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Рукописи подвергаются редакторской правке и рецензируются при необходимости возвращаются на доработку.

Статьи аспирантов и подписчиков журнала публикуются бесплатно, условия публикации прочих статей согласуются с редакцией.

Публикуемые в журнале материалы могут не отражать точку зрения учредителя, редколлегии и редакции.

*Редакция*

---

---

**ДЛЯ ЗАМЕТОК**

---

---

---

---

**ДЛЯ ЗАМЕТОК**

---

---

