

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

**Журнал включен в Перечень ведущих
рецензируемых научных журналов
и изданий ВАК****Главный редактор:**

д.г.н., проф. Катровский А.П. (Смоленск)

Заместители главного редактора:

д.г.н., 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); проф.
Кришьяне З. (Латвия); д.г.н., проф. Лаппо Г.М. (Мо-
сква); д.г.н., проф. Мироненко Н.С. (Москва); д.г.н.,
проф. Пирожник И.И. (Беларусь); д.г.н., проф. Федо-
ров 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.
Вардомский 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); д.г.н. Мажар Л.Ю.
(Смоленск); д.г.н. Потоцкая Т.И. (Смоленск); д.э.н.
проф. Регент Т.М. (Москва); д.г.н., проф. Родионова
И.А. (Москва); проф. Розите М. (Латвия); д.г.н., проф.
Смирнягин Л.В. (Москва); д.г.н., проф. Ткаченко А.А.
(Тверь); д.э.н., проф. Фатеев В.С. (Беларусь); д.г.н.,
проф. Шарыгин М.Д. (Пермь)

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

Подписано в печать 18.11.11 г.
Формат 70x108 /16. Гарнитура «Times»
Тираж 300 экз.

№ 4 (34), 2011

Отпечатано:

ООО «Универсум»
214014, Смоленск, ул. Герцена, 2
Тел.: (4812) 64-70-49 Факс: (4812) 64-70-49
e-mail: uni@shu.ru

ISSN 1994-5280



РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Научный журнал
Основан в феврале 2001 года
Выходит 4 раза в год

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS

ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ	3
Куричев Н.К. Новая экономическая география: взгляд экономико-географа	3
Kurichev N.K. New economic geography: from geographical point of view	3
Шендрик А.В. Проблема распределения природной ренты ресурсных территорий: зарубежный опыт	16
Shendrik A.V. The problem of resource regions' natural resource rent distribution: foreign experience	16
ИСТОРИЯ НАУЧНОЙ МЫСЛИ	3
Агирречу А.А. Основные направления популяризации экономико-географических идей	25
Agirrechu A.A. The main directions of promoting of economic geography ideas	25
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ	29
Андреев А.А. Подходы к культурно-ландшафтному районированию России	29
Andreev A.A. Approaches to cultural-landscape zoning of Russia	29
Дирин Д.А., Кусков А.С., Бондарович А.А. Особенности позиционирования регионов России на международном и национальном туристских рынках	32
Dirin D.A., Kuskov A.S., Bondarovich A.A. Features positioning of russian regions in the international and national tourist markets	32
Добромыслова В.Ю. Основные подходы к формированию государственной политики России в Арктической зоне	42
Dobromyslova V.J. The main approaches to the formation of Russia's state policy in the Arctic zone	42
Зырянов А.И., Мышлявцева С.Э. Технология развития туризма в новом районе	49
Ziryaynov A.I., Myshlyavtseva S.E. The technology of tourism development in the region	49
Новикова Н.Е. Роль и место птицепродуктового подкомплекса в экономике Смоленской области	57
Novikova N.E. The role and place in the economy poultry subcomplex of Smolensk region	57
Томина Н.Н. Демографическая ситуация в России: ретроспективный анализ	61
Tomina N.N. Demographic situation in Russia: retrospective review	61
Трунин С.Н., Урманов Д.В. Пространственная поляризация регионов России как условие обострения социальных интересов и возможностей общества	67
Trunin S.N., Urmanov D.V. Spatial polarization of regions of Russia as a condition of an aggravation of social interests and society possibilities	67
Фокин В.М. Трансформация городского пространства Смоленска и развитие конкурентных преимуществ города	73
Fokin V.M. The transformation of urban space and Smolensk development of competitive advantages of the city	73
Цыренова И.Ж. Сравнительная оценка туристско-рекреационного потенциала национальных парков Байкальского региона	81
Tsyrenova I.Z. Comparative assessment of tourist and recreational potential of the national parks of the Baikal region	81
Позднякова Т.М. Территориальная асимметрия экономического развития Зауралья: особенности и издержки	88
Pozdnyakova T.M. Territorial asymmetry of economic development for the Urals: peculiarities and problems	88
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА	95
Безрученко А.П. Сценарии организации авиатранспортной сети в условиях трансформации европейского рынка авиоперевозок (на примере республики Беларусь)	95
Bezruchonak A.P. Scenarios of air transportation network organization under conditions of European airline market transformation (the case of the Republic of Belarus)	95
ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА	107
Кротков А.И. Анализ инвестиционной привлекательности развивающихся стран мира для фармацевтических ТНК	107
Krotkov A.I. Analysis of the emerging countries' investment attractiveness to pharmaceutical TNCs	107
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ	116
Кривуля И.В. Трансформация размещения населения Псковской области в конце XX века	116
Krivulya I.V. Transformation of the distribution of the population of the Pskov region in the late twentieth century	116
Ридевский Г.В. Процессы регионополизации, структурная неоднородность и социальное расслоение российско-белорусского пограничья	127
Ridevskiy G.V. The processes of «regionopolization», structural heterogeneity and social division of the Russian-Belarus border regions	127
Ковалев Ю.П. Туристско-рекреационный потенциал и развитие туризма в российско-белорусском пограничье	133
Kovalev Y.P. Tourist and recreational potential and enhancing the tourism in the Russian-Belorussian border	133
НАШИ ЮБИЛЯРЫ	144
Николаю Семеновичу Мироненко – 70 лет	144
НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ	146
Щербакowa С.А. Современные проблемы развития туризма в регионах	146
Shcherbakova S.A. Modern problems of development of tourism in the region	146
Указатель статей, опубликованных в 2011 году	149
Сведения об авторах	152

ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Н.К. Куричев (г. Москва)

НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ: ВЗГЛЯД ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФА

Kurichev N.K.
NEW ECONOMIC GEOGRAPHY:
FROM GEOGRAPHICAL POINT OF VIEW

Аннотация. Взаимодействие между «новой» и «классической» экономической географией остается слабым из-за методологических различий. Для классической экономической географии важно активнее использовать математические модели и их эмпирическое тестирование. Модели НЭГ нуждаются в учете пространства как эндогенного фактора, спецификации моделей для различных масштабов и этапов развития, учете экономико-географического положения. Для разработки таких моделей необходимо сотрудничество экономистов и географов.

Abstract. The interaction between the «new» and «classical» economic geography remains weak due to methodological differences. For the classical economic geography, it is important to make greater use of mathematical models and their empirical testing. NEG models need to incorporate space as an endogenous factor, to specify models for different scales and stages of development, taking into account geographical position of regions. To develop such models requires the cooperation of economists and geographers.

Ключевые слова: новая экономическая география, модели, методология, П. Кругман, пространство как эндогенный фактор.

Key words: new economic geography, model, methodology, P. Krugman, the space as an endogenous factor.

1. Новая экономическая география: введение

Новая экономическая география (НЭГ) глубоко укоренена в экономической науке и опирается на целый ряд традиций экономической мысли. Определенное влияние географических исследований присутствовало, но, на наш взгляд, скорее на уровне интерпретации результатов, чем на уровне идейных основ и методов моделирования. Интеллектуальные истоки НЭГ рассматривались в целом ряде работ (Ottaviano and Thisse, 2005, Krugman, 1998 и 2010, Fujita and T. Mori, 2005 и др.). Укажем на некоторые ключевые для структуры моделей НЭГ моменты.

До сравнительно недавнего времени пространственные факторы не играли сколько-нибудь значимого места в экономической теории. Учету пространственных факторов препятствовало отсутствие компактных моделей, описывающих несовершенную конкуренцию. При постоянной отдаче от мас-

штаба и ненулевых транспортных издержках формируется равновесие, где каждый регион находится в состоянии автаркии, а при возрастающей отдаче от масштаба и нулевых транспортных издержках вся экономическая активность должна сконцентрироваться в одной точке (Starrett, 1978). Это значит, что необходимо учитывать и возрастающую отдачу от масштаба, и транспортные издержки: именно соотношение между ними определяет реальную пространственную структуру экономики. Эта проблема была решена в 1970-е гг. (Dixit and Stiglitz, 1977) созданием концепции монополистической конкуренции, где равновесие цен в условиях возрастающей отдачи от масштаба и монополии каждой фирмы на своем рынке определяется свободным доступом других фирм на рынок.

Новая экономическая география сложилась на базе новой торговой теории. Создание в 1980-е гг. НТТ и новой теории сравнительных преимуществ (Dixit and Norman,

1980; Krugman, 1979), основанных на моделях несовершенной конкуренции, стало ответом на опережающий рост внутриотраслевой торговли между странами с близкими ценами на факторы производства в послевоенное время. Это показало ограниченность господствовавшей до 1970-х гг. теории международной торговли Хекшера – Олина, опирающаяся идеи сравнительных преимуществ и совершенной конкуренции.

Основным отличием основополагающей модели НЭГ (Krugman, 1991a, 1991b) является то, что в ней работники могут мигрировать между регионами (предполагается, что в пределах одной страны), а в НТТ – нет (действительно, проницаемость международных границ для товаров и капитала много больше, чем для работников). Поэтому объем спроса (в модели НЭГ спрос пропорционален численности населения) становится эндогенным (в модели новой торговой теории – экзогенный). Модель отражает взаимозависимость в пространственных решениях работников и фирм, в результате которых формируется равновесие. Эндогенный характер ключевых переменных – сильная сторона модели НЭГ.

НЭГ тесно связана с теориями промышленной организации, рынков, роста и международной торговли (Пилясов, 2011). Истоки НЭГ в экономической теории:

- 1) возрастающая отдача от масштаба;
- 2) модель монополистической конкуренции;
- 3) неоклассическая модель общего равновесия;
- 4) положительные транспортные издержки (модель айсберга).

В рамках географической науки, истоки идей новой экономической географии лежат в работах немецких ученых – И. фон Тюнена, А. Вебера, теории центральных мест В. Кристаллера, теории экономического ландшафта А. Леша. Обзор работ школы пространственного анализа (Ottaviano and Thisse, 2005), показывает, что она пришла к выводам, очень близким к ключевым идеям НЭГ:

1. Экономическое пространство – результат взаимодействия между возрастающей отдачей от масштаба и транспортными издержками.

2. Ценовая конкуренция, транспортные издержки и земельная рента стимулируют децентрацию, а дифференциация продукта и низкие транспортные издержки стимулируют концентрацию фирм в крупных городах.

3. Города обеспечивают широкий выбор потребительских товаров и рынок рабочей силы, что привлекает жителей в качестве работников и потребителей, агломерация – результат кумулятивного процесса, затрагивающего спрос и предложение.

Целый ряд ключевых эффектов НЭГ рассматривался ранее в географических работах. Уже в работе (Tellier and Polansky, 1989) силы агломерации уравнивались силами отталкивания, что делает модель внешне очень похожей на НЭГ. Значительная часть современных эмпирических исследований в рамках новой экономической географии сводится к проблеме доступа к рынку (Redding, 2010). Между тем, она рассматривалась уже Харрисом (Harris, 1954). Еще в работе (Papageorgiou and Thisse, 1985, стр. 20) был фактически описан эффект внутреннего рынка и эффект стоимости жизни, а эффект конкуренции – в «модели продавцов мороженого» Хотеллинга (Hotelling, 1929). Таким образом, новизна выводов состоит в их целостном теоретическом обосновании, а не в их содержании. Но если новая экономическая география по своим истокам и перспективам развития тесно связана с классической экономической географией, то почему взаимодействие между географами и экономистами оказывается таким слабым?

Причина жесткой и малопродуктивной взаимной критики и игнорирования – глубокие методологические различия (Martin and Sunley, 1996; Martin, 1999; Scott, 2004; Теория, 2010). Для новой экономической географии характерна опора на математически формализованные модели, которые заведомо содержат радикальные упрощения реального мира, но позволяют выявить и формализовать ключевые действующие силы. Большинство географов, указывая на эти недостатки НЭГ, отрицают саму возможность формального моделирования, которое смогло бы эффективно отразить проблемы географии и истории. В результате идеи новой экономической географии оказали на «классическую» экономическую географию минимальное влияние (по сути, НЭГ относится к экономической науке, и более корректно было бы обозначение «географическая экономика», но термин уже прижился). Дискуссия не состоялась: географы считали НЭГ некорректной, а экономисты считали тради-

ционную географию фактически вне научной (Garretsen and Martin, 2010).

Такое положение контрпродуктивно для развития как новой экономической географии, так и собственно географической науки. К настоящему времени в новой экономической географии наметился определенный концептуальный кризис. На наш взгляд, основные проблемы НЭГ связаны с тем, что в ней недостаточно собственно географической составляющей. Принципиально новые результаты могут быть достигнуты путем синтеза математического моделирования НЭГ и классических географических подходов и концепций, которые пока с содержательной точки зрения остаются более глубокими. С другой стороны, классическая экономическая география также нуждается в сотрудничестве с НЭГ. Оно позволит, во-первых, вступить в коммуникацию с широким сообществом экономистов, для которых язык и подходы НЭГ гораздо более привычны и понятны, чем язык и подходы классической экономической географии, во-вторых, активизировать использование математического моделирования, что, на наш взгляд, является настоящей необходимостью. В этой связи, необходим анализ концептуальных основ НЭГ с собственно географических позиций и поиск идей как по развитию моделей НЭГ, так и по их использованию для собственно экономико-географического сообщества. Для этого нужно рассмотреть структуру моделей и основные направления развития новой экономической географии и принципиальные проблемы на стыке новой и классической экономической географии.

2. Новая экономическая география: базовая модель

2.1. Структура моделей

Основополагающие модели НЭГ были разработаны П. Кругманом (Krugman, 1991a, 1991b), но мы будем излагать их структуру по более современному варианту (Forslid and Ottaviano, 2003), который ничем принципиально не отличается, но допускает не только численное, но и удобное аналитическое решение.

Все модели новой экономической географии, по сути, включают три этапа. На первом этапе вводятся предположения относительно структуры экономики, взаимосвязей между экономическими агентами и структуры модельного пространства, рассмотренные

выше. На втором этапе исследуются условия краткосрочного равновесия, пока миграция работников между регионами невозможна. На третьем этапе изучаются условия долгосрочного равновесия с учетом возможности миграции работников между регионами. Не перегружая изложение формальными выкладками (в наиболее ясном и компактном виде они представлены в статье Forslid and Ottaviano, 2003, которая стала базовой для последующих исследований в области НЭГ), рассмотрим принципиальные шаги на указанных трех этапах.

На *первом этапе* ключевые стандартные предположения модели НЭГ следующие.

1. Рассматриваются два региона с одинаковой численностью населения и положительными транспортными издержками на поставки продукции между ними. Масштаб не указан (считается, что закономерности инвариантны для любого уровня – страны, региона, города). Все условия в регионах считаются равными.

2. Экономика состоит из двух секторов – традиционного сельскохозяйственного и современного промышленного. Первый характеризуется совершенной конкуренцией и постоянной отдачей от масштаба, а второй – несовершенной монополистической конкуренцией и возрастающей отдачей от масштаба.

3. В промышленном секторе каждая фирма включают в себя одно предприятие. Она максимизирует свою прибыль, производя только один уникальный товар. Благодаря возрастающей отдаче от масштаба он будет дешевле, чем при существовании многих фирм. Имеет место монополистическая конкуренция по Дикситу-Стиглицу, когда уровень цен ограничен свободным доступом на рынок других фирм.

4. Единственным фактором производства в обоих секторах является рабочая сила. Миграция работников между секторами невозможна. Миграция работников промышленного сектора между регионами возможна, они направляются в регионы с большей реальной заработной платой, миграция не связана с издержками. Миграция работников сельскохозяйственного сектора между регионами невозможна.

5. Потребители максимизируют свою полезность по функции постоянной эластичности замещения (CES), в которую входит продукция промышленного и сельскохозяй-

ственного сектора. При равном объеме потребления большую полезность имеет потребитель с большим разнообразием промышленных товаров.

6. Транспортные издержки соответствуют «модели айсберга»: часть ценности товара теряется в процессе транспортировки (айсберг «тает»). Этот прием играет важную роль, поскольку введение транспортного сектора наряду с товарным сектором подбывает постоянную эластичность спроса по цене, которая является одним из ключевых упрощений модели.

Все предположения отражаются в математических инструментах. В принципе, каждое из них может быть изменено. На этой основе и формируется огромное семейство моделей НЭГ, которых к настоящему времени насчитывается как минимум несколько десятков. Могут вводиться не два, а несколько регионов; более двух секторов; другие модели транспортных издержек и функции полезности потребителя; неоднородность фирм; дополнительные экономические факторы (издержки на миграцию, немобильные блага и т.п.). Тем не менее, на принципиальную схему модели это не влияет.

На *втором этапе* на основе введенных ранее предположений формируется неоклассическая модель общего равновесия в краткосрочном периоде. Принципиально она включает в себя две группы уравнений: 1) равенство заработной платы работников уровню их потребительских расходов (отдельно – в промышленном и сельскохозяйственном секторах и в каждом из двух регионов); 2) равенство объема производства уровню спроса на соответствующую продукцию, формируемому работниками (отдельно – в промышленном и сельскохозяйственном секторах и в каждом из двух регионов).

На базе этих уравнений для любого изначально заданного уровня транспортных издержек и изначально заданного распределения населения между регионами¹ определяется равновесный уровень производства, цен на продукцию и заработной платы в каждом из секторов каждого из двух регионов. В равновесии вся произведенная продукция нахо-

дит сбыт, и все полученные доходы потрачены. Восьми уравнениям соответствует восемь переменных – индексы цен в двух регионах, уровни заработной платы в двух регионах, уровни производства в промышленном и сельскохозяйственном секторе в двух регионах (по структуре модели, этот параметр жестко связан с занятостью).

На *третьем этапе* анализируются условия устойчивости найденного на втором этапе равновесия в долгосрочном периоде, когда по условиям модели возможны миграции работников между регионами, причем миграция направлена в регион с большей реальной заработной платой (по соотношению номинальной заработной платы и индекса цен)².

Устойчивость краткосрочного равновесия зависит от того, как изменяется уровень реальной заработной платы в регионе в результате миграции в этот регион дополнительных работников. Если она возрастает, то формируется положительная обратная связь, и работники продолжают мигрировать в регион. В пределе это приводит к полной концентрации промышленных работников и промышленного сектора в одном регионе, который становится Центром, а второй регион, где остались только немобильные по условиям модели сельскохозяйственные работники, превращается в аграрную Периферию. Если же реальная заработная плата в результате миграции в этот регион дополнительных работников снижается, то равномерное распределение будет устойчивым: обратный отток работников за более высокой заработной платой компенсирует изначальный приток.

В свою очередь, зависимость динамики заработной платы от миграции от распределения населения между регионами задается уровнем транспортных издержек³, для каждого из которых мощно определить поле устойчивых и неустойчивых распределений населения между регионами (при этом уровень отдачи от масштаба полагается данным).

В простейшем случае исходного равномерного распределения работников по регионам устойчивыми являются только два распределения – поддержание равномерного со-

¹ В простейшей модели – поровну; в более сложных моделях (Eckey, Kosfeld, 2004) распределение отражается специальным параметром – долей первого региона в общем населении.

² В простейшем варианте никаких дополнительных издержек с миграцией не связано, в более сложных моделях (Russek, 2008) этот параметр может вводиться.

³ В рамках «модели айсберга» – доля «растаявших» при транспортировке товаров. Иногда используется обратный параметр – уровень транспортной проницаемости.

стояния и полной концентрации промышленности в одном регионе. Что же происходит, если транспортные издержки, ранее полагавшиеся постоянными, будут меняться?

По мере снижения транспортных издержек равномерное распределение будет устойчивым до определенного порога. Но после достижения критического уровня транспортных издержек равновесие в системе будет утрачено, и она перейдет в состояние полной концентрации промышленности либо в одном, либо в другом регионе. Выбор одного из двух регионов определяется случайными (для модели) факторами. Таким образом, долгосрочное равновесие зависит от соотношения между транспортными издержками и возрастающей отдачей от масштаба. Если транспортные издержки велики, то в долгосрочном плане будет устойчиво равномерное распределение. Если же они низки, то устойчивой становится концентрация в одном регионе. Модель приводит к формированию структуры «Центр – Периферия».

2.2. Основные результаты

Основные результаты модели Кругмана состоят в следующем.

1. Эндогенно (в рамках модели) определяется итоговое распределение промышленных работников между двумя регионами. При этом возможна как агломерация (концентрация всех работников в одном регионе), так и равномерное распределение с отсутствием обмена между регионами. Тем самым модель эндогенно объясняет концентрацию экономической деятельности, которая ранее задавалась экзогенно.

2. В пользу агломерации действует возрастающая отдача от масштаба и два рыночных эффекта – для работников доступ к большему разнообразию товаров по более низким ценам (эффект стоимости жизни), а для фирм – к большему по объему рынку (эффект внутреннего рынка).

3. В пользу децентрации действует наличие транспортных издержек и усиливающаяся конкуренция между фирмами на более крупном рынке (эффект конкуренции).

4. Таким образом, существуют центробежные и центростремительные силы. Именно от их соотношения зависит выбор одного из двух равновесий – с концентрацией или с равномерным распределением (модель «Центр – Периферия» или нет).

5. В результате формируются прямые и обратные связи, которые усиливают эффект концентрации. Прямые связи состоят в том, что крупный локальный рынок привлекает новые фирмы (эффект внутреннего рынка), а обратные связи – в том, что большой локальный рынок повышает реальную заработную плату работников за счет снижения цен (эффект стоимости жизни). Таким образом, и со стороны спроса, и со стороны предложения возникает стремление к концентрации.

6. В точке бифуркации (при снижении транспортных издержек ниже критической отметки) происходит спонтанная самоорганизация экономики. Случайное (в рамках модели) отклонение приводит к сдвигу равновесия, которое поддерживается прямыми и обратными связями. НЭГ описывает именно механизм процесса, но не его исходные условия и результат, зависящие от множества локальных факторов.

7. Из-за возрастающей отдачи от масштаба формируется зависимость конечного состояния от случайных факторов и траектории развития – иными словами, «зависимость от пройденного пути». Представление о множественности устойчивых равновесий позволяет объяснить возможность стратегических эффектов государственной политики, а также иных внешних по отношению к модели факторов.

8. Принципиально важно, что в моделях НЭГ впервые пространство стало активным фактором экономического роста. Если другие модели рассматривали просто проекцию экономических величин на пространственные единицы, то в НЭГ оптимизация размещения экономической активности сама по себе ведет к росту совокупного благосостояния и потребления. В то же время, связь собственно с теорией роста в моделях НЭГ появилась только сравнительно недавно (Mureddu, 2009, Baldwin, Martin and Ottaviano, 2001).

Новизна модели Кругмана и новой экономической географии в целом состояла в принципиально иных основаниях моделирования. По собственной оценке Пола Кругмана (Krugman, 2010), данной в выступлении перед Ассоциацией американских географов в 2010 г., новизна и сила модели (впрочем, сильные стороны тесно связаны со слабыми) состоит в том, что она описывает пространственную самоорганизацию экономики и при этом обладает следующими характеристиками:

1. Полное микроэкономическое обоснование. Это означает, что равновесие в модели возникает в результате взаимодействия отдельных рациональных экономических агентов, максимизирующих выгоду (в рамках методологического индивидуализма). Между тем все предшествующие теории (Вебера, Кристаллера, Леша) опирались исключительно на частное равновесие (Krugman, 1998), причем важные аспекты пространственной структуры экономики полагались данными, а оптимум рассматривался по системе в целом. Новая экономическая география формализует уже сделанные географами выводы, но с одной принципиальной поправкой: распределение спроса рассматривается в его моделях как эндогенное.

2. Отсутствие «врожденных свойств». Как правило, в географических моделях процессы агломерации объясняются явно или неявно постулированным (не доказанным и не выведенным) положительным эффектом агломерации. Вместо этого в модели Кругмана эффекты агломерации выводятся из более фундаментальных принципов возрастающей отдачи от масштаба для фирмы и рыночного взаимодействия – эффекта внутреннего рынка и эффекта стоимости жизни.

3. Наличие нескольких возможных равновесий и «зависимость от пройденного пути». В рамках НЭГ преодолевается характерное для мейнстримной экономики представление о том, что существует единственное равновесие, которое достигается независимо от начальных условий и путей достижения. Иными словами, имеет место «зависимость от пройденного пути». Этот эффект иллюстрируется классическим графиком модели НЭГ – так называемой «моделью томагавка».

Работы Кругмана породили волну исследований в рамках «новой экономической географии» и ввели пространственную проблематику в поле экономической науки. Первоначальная модель Кругмана содержала в себе целый ряд нереалистичных предположений, но давала перспективу исследования нового спектра вопросов. Поэтому она очень быстро была развита другими авторами, которые стремились исправить ее очевидные недостатки.

2.3. Эмпирические исследования

Эмпирические исследования – слабое место многих экономических теорий, и новая экономическая география не составляет

здесь исключения. Дело в том, что модели НЭГ ориентированы не столько на описание, сколько на объяснение происходящих процессов. Но такие причинно-следственные концепции трудно тестировать на практике: как, хотя бы в принципе, можно доказать, что в процессах агломерации решающую роль играют именно факторы кумулятивного взаимодействия спроса и предложения, а не, скажем, возрастающая отдача от инфраструктуры? Таким образом, уже задача сформулировать на базе НЭГ гипотезы, в принципе допускающие эмпирическую проверку, нетривиальна. А если это удастся, то встает вопрос спецификации модели – подбора значений параметров и коэффициентов, не все из которых имеют аналог в статистике, подбора адекватных данных и т.п. Эти методологические трудности характерны для экономической науки в целом (История..., 2010), и простого решения пока не предложено, хотя есть различные подходы. Тем не менее, некоторые эмпирически верифицируемые гипотезы на базе НЭГ сформулировать можно:

1. По мере снижения транспортных издержек уровень концентрации экономической активности должен возрастать. Такой прямолинейный подход характерен для ранних моделей НЭГ, в более сложных моделях, особенно интегрированных с теорией роста, показаны другие результаты: концентрация растет только до определенного этапа, а затем начинает преобладать тенденция к деконцентрации (Mureddu, 2009, стр. 28-30). Следует отметить, что авторы моделей НЭГ обычно упирают на очевидный факт высокой концентрации экономической деятельности в пространстве (Ottaviano and Thisse, 2005, Fujita and Mori, 2005 и др.), но если для городских агломераций это действительно верно, то для отдельных отраслей все менее тривиально.

2. Доступ к рынкам стимулирует экономическое развитие. Это направление восходит к работам Харриса (Harris, 1954). В ряде работ показано, что близость к крупным рынкам является значимым фактором экономического роста. Она коррелирует с высоким душевым доходом, даже если исключить воздействие других переменных. Эта закономерность проявляется на межстрановом и на региональном уровне (Mayer, 2008, Hanson, 2005) и на уровне городов. Тем самым подтверждается значимость эффекта внутреннего рынка.

3. Влияние внешней торговли на размещение экономической активности. В развивающихся странах открытие границ приводит к снижению концентрации экономической активности в столице (Krugman and Livas, 1996), так как в условиях открытой экономики снижается выгода от эффекта внутреннего рынка и эффекта стоимости жизни в столице по сравнению с другими регионами, в то время как эффект конкуренции сохраняется. С другой стороны, при эффекте масштаба в транспортном секторе лидирующий город может расти, если в стране велики транспортные и институциональные барьеры, а также неравенство в доходах между столицей и другими городами (Alonso-Villar, 2001, Mansori, 2003). Эмпирические исследования, охватывающие по 5 городов в 84 странах (Grajeda and Sheldon, 2009), показывают, что при росте внешней торговли и открытости экономики доля первого города все же снижается, хотя разброс результатов велик и зависит от конкретно-географических особенностей страны. Итак, подтверждаются гипотезы НЭГ и изучается важная проблема взаимосвязи внешнеэкономических факторов и территориальной организации хозяйства страны.

4. Устойчивость городских систем к внешним шокам, включая бомбардировки Германии во время Второй мировой войны, ее последующий раздел и воссоединение (Redding and Sturm, 2008; Redding, Sturm and Wolf, 2008). В результате удалось доказать, что раздел Германии привел к существенному замедлению роста городов, находившихся вблизи слабопроницаемой границы, из-за ухудшения условий доступа к рынкам, причем этот эффект не исчез через 18 лет после воссоединения. Следовательно, можно считать доказанным наличие «зависимости от пройденного пути» и долговременное воздействие внешних шоков. В то же время, бомбардировки Германии и Японии во время Второй мировой войны и Северного Вьетнама во время Вьетнамской войны такого эффекта не имели (Brakman et al., 2004; Miguel and Roland, 2006). По-видимому, шок был все же кратковременным, а крайняя ограниченность удобных равнинных земель Вьетнама и Японии делала пространственную структуру устойчивой (Davis and Weinstein, 2008).

5. Концентрация в отдельных отраслях промышленности и наличие эффекта внутреннего рынка. Существует эффект концен-

трации отраслей в отдельных районах даже после поправки на случайности распределения и наличие факторов производства, а также размер предприятий (Davis and Weinstein, 2003). Но в (Ellison and Glaeser, 1997) показано, что уровень концентрации в большинстве отраслей промышленности США незначительно превышает тот уровень, который ожидается в рамках случайных процессов, что заставляет переоценить роль агломерации в развитии промышленности.

Недостатки существующей эмпирической литературы по НЭГ (Redding, 2010) состоят в крайней близости тестируемых гипотез без оценки объяснительной силы модели, отсутствии взаимосвязи между моделями (Garretsen and Martin, 2010), а также слабой связи результатов моделирования с ключевыми идеями НЭГ.

2.4. Развитие теории

Теоретическое развитие новой экономической географии шло по трем основным направлениям: 1) изменение технических характеристик модели, 2) включение в модель дополнительных экономических факторов, 3) критический пересмотр оснований модели.

Первая группа проблем и направлений развития новой экономической географии к настоящему времени (2011 г.) состоит в изменении технических особенностей модели:

1. Первоначальная модель Кругмана (Krugman, 1991a and 1991b) сильно зависела от некоторых специальных математических приемов (модель монополистической конкуренции Диксита – Стиглица, транспортные издержки в «модели айсберга», вид производственной функции и функции полезности потребителя, эластичность спроса по цене и т.п.). Ряд авторов показали, что основные выводы модели не зависят от этих приемов (Ottaviano, Tabuchi and Thisse 2002; Forslid and Ottaviano, 2003).

2. Первоначальная модель Кругмана не допускала аналитических решений – только численные методы, что усложняло теоретический анализ. Позднее появилась эквивалентная по свойствам аналитически решаемая модель (Forslid and Ottaviano, 2003).

3. Первоначальная модель Кругмана предполагала всего два равновесия – с полной агломерацией (концентрацией в одном регионе всей промышленной активности) и с равномерным распределением экономи-

ческой активности. Она приводила к катастрофическому эффекту агломерации, когда значение параметра транспортных издержек падало ниже определенного уровня (модель «томагавка»). Затем появились модели с непрерывными устойчивыми равновесиями (Pfluger, Sudekum, 2007).

Вторая группа проблем и направлений развития новой экономической географии к настоящему времени состоит в учете дополнительных экономических факторов, которые ранее не учитывались или заменялись нереалистичными предположениями:

1. В первоначальной модели Кругмана была только одна обратная связь в сторону деконцентрации – эффект конкуренции (плюс внешние условия – наличие немобильных сельскохозяйственных работников и транспортные издержки). Другие исследователи принимали во внимание наличие других факторов деконцентрации: неторгуемых благ – жилья и сферы услуг, межотраслевых связей, ограниченность межрегиональной мобильности рабочей силы, наличие транспортных издержек в сельскохозяйственном секторе (Eckey, Kosfeld, 2004, Russek, 2008 и др.).

2. Первоначальная модель Кругмана предполагала, что фирмы и жители однородны. В моделях (Murata, 2003, Mori and Turrini, 2005) учтена неоднородность жителей по готовности к миграции и квалификации.

3. Первоначальная модель Кругмана предполагала для транспортных издержек «модель айсберга»: часть стоимости товаров исчезает при транспортировке. Введение реалистичного транспортного сектора (потребляющего продукцию других отраслей и получающего оплату за свои услуги) крайне усложняет модель и делает ее аналитическое решение невозможным (Gruber, Marattino, 2005).

4. Первоначальная модель Кругмана предполагала, что единственным фактором производства является рабочая сила, обладающая (в промышленном секторе) мобильностью между отраслями. В результате возникает «модель томагавка», описанная выше, с катастрофическим эффектом агломерации после достижения критического уровня открытости экономики. Между тем, рабочая сила не является единственным фактором производства. Поэтому появились модели другого класса – «модели подвижного капитала». В этих моделях два фактора производства – капитал и труд, причем капитал свободно мигрирует

между регионами, а рабочая сила – нет, что существенно ближе к реальности на международном уровне. В результате возникает принципиально иная картина (Т-образная): при достижении определенного уровня свободы торговли устойчивым становится любое распределение промышленности между регионами, поскольку рост доходов от капитала, инвестированного в другом регионе, ведет к росту спроса в «материнском регионе». Третий класс моделей НЭГ – «модели подвижного предпринимателя» с двумя факторами производства: высококвалифицированные работники («предприниматели») и низкоквалифицированные работники. Предприниматели свободно мигрируют между регионами, а рабочая сила – нет. В результате возникает картина «томагавка», тождественная модели «центр-периферия», поскольку миграция работников приводит к росту, как производства, так и спроса, замыкая классические эффекты внутреннего рынка и эффекта стоимости жизни.

3. Новая экономическая география: географические проблемы

Наиболее фундаментальные проблемы «новой экономической географии» состоят в том, что в ней недостаточно экономической географии (*табл. 1*), а пространство (как и время) в модели новой экономической географии заданы экзогенно. В реальности они эндогенные: пространственные и временные формы возникают в процессе социально-экономического развития (Garretsen and Martin, 2010).

Модели НЭГ используют достаточно примитивную концепцию пространства, которое сводится по существу только к величине транспортных издержек. Специфики различных пространственных уровней, проблемы экономико-географического положения, многоуровневого характера территориальной организации, морфологии территориальных систем почти не рассматриваются. Это отличает НЭГ от классических концепций Кристаллера-Леша и школы пространственного анализа. Сложные проблемы территориальной организации на микроуровне почти игнорируются. Несмотря на заявленный в новой экономической географии принцип «зависимости от пройденного пути», фактически процессы эволюции рассматриваются в крайне стилизованном виде (Garretsen and Martin, 2010). Претензии НЭГ отразить «зависи-

Таблица 1

*Проблемы новой экономической географии и пути их решения
с позиций экономической географии*

№	Проблема	Решение
1	Ложная универсальность по масштабу. Не учитываются специфические для различных географических масштабов факторы	Спецификация моделей для различных масштабов. Одна модель не может описывать взаимодействие стран, регионов и городов. Новые модели учитывают специфические факторы для каждого уровня (Brakman et al, 2009)
2	Примитивность модели пространства: два региона, единственный пространственный параметр – транспортные издержки между ними	Отражение экономико-географического положения. Необходимо изучение морфологии регионов в двухмерном пространстве, создание модели в стиле Леша, интеграция с теорией городских систем и городской экономикой (Fujita and Mori, 2005, Thisse, 2009). Мультирегиональные многоуровневые ассиметричные модели. При переходе от двух к нескольким регионам ключевые выводы (эффект внутреннего рынка, концентрация, точки бифуркации, критический параметр транспортных издержек и т.п.) меняются (Behrens and Robert-Nicoud, 2009). Изменение внешних факторов меняет пространственную структуру региона. Модели с разными транспортными издержками между регионами дают нетривиальные результаты (Fujita and Mori, 2005)
3	Экзогенный характер пространства: оно задается заранее и не зависит от экономического развития	Эндогенный характер пространства. Его структуры формируются и в процессе социально-экономического развития. Уровень транспортных издержек и размеры регионов должны зависеть от динамики экономики (Gruberg, Marattino, 2005)
4	Ложная универсальность по времени. Не учитывается, что на различных стадиях развития главную роль играют различные факторы пространственной самоорганизации	Спецификация модели для этапа развития. Необходимо в явной форме указывать, к какому этапу развития относится та или иная модель, и специфицировать набор. Кругман признает (Krugman, 2010), что модели НЭГ адекватны скорее индустриальной экономике, а не постиндустриальной
5	Отсутствие связи с теорией роста и игнорирование структурных сдвигов. В новых моделях НЭГ встроен экономический рост, но качественные изменения не учитываются	Интеграция новой экономической географии с эндогенной теорией роста. В новых моделях вводится инвестиционный сектор, который создает новые виды товаров в современном промышленном секторе. Он концентрируется в отдельных регионах (Baldwin, Martin, Ottaviano, 2001; Mureddu, 2009)
6	Квазиэволюционность. В моделях отражена идея неравновесия и бифуркации, но это выбор между равновесиями, заданными моделью	Интеграция с эволюционной географией. Изучение траекторий развития регионов и процессов формирования новых путей развития и новых равновесий (Martin, 1999; Boschma and Frenken, 2006, Martin, 2010b), эндогенных шоков

Источник: составлено автором.

мость от пройденного пути» и «пространственной самоорганизации экономики» несколько преждевременны.

В этой связи встает задача разработки моделей нового поколения, которые действительно будут географическими в том смысле, что пространство будет в них эндогенным, а не экзогенным фактором. Модель НЭГ нового поколения, которая стала бы более адекватной географической реальности – это модель:

- 1) специфицированная для данного масштаба;
- 2) мультирегиональная, многоуровневая, ассиметричная (учитывающая экономико-географическое положение регионов как фундаментальную географическую категорию);
- 3) эндогенно определяющая структуру пространства;
- 4) специфицированная для определенного этапа развития;

5) интегрированная с теорией роста и учитывающая структурные сдвиги;

6) интегрированная с эволюционной географией и учитывающая неравновесность.

Едва ли удастся создать модель, удовлетворяющую указанным выше условиям и при этом столь же компактную и простую, как и классическая модель НЭГ. Необходим поиск баланса между математической и логической красотой и отражением сложности географической реальности, объединение усилий географов и экономистов. Целью должна быть теория пространственной самоорганизации экономики, развивающая подход Кругмана (Krugman 1996, с. 59).

Экономика любой крупной страны или региона, как и любая сложная система, полиструктурна. В территориальной организации хозяйства можно говорить о технологической (отраслевой), организационной и пространственной структуре (Горкин, Смирнягин, 1982). Каждая из них имеет много уровней. Модели НЭГ, как правило, не специфицированы для уровней пространственной, отраслевой, организационной и социальной структуры (на уровне основных допущений; при эмпирических исследованиях, вводятся конкретные переменные).

С точки зрения исследования пространственной структуры, можно указать несколько основных иерархических уровней: кластер в пределах промышленного центра, промышленный центр, агломерация (совокупность ряда взаимосвязанных промышленных центров), промышленный район (регион), промышленный макрорегион (пояс), страна, группа стран, мировое хозяйство. Спецификация моделей для каждого пространственного уровня при сохранении общих принципов в основе (переход к семейству моделей) является настоятельной необходимостью, но полностью преодолеть это ограничение сложно.

С точки зрения исследования организационной структуры, модели НЭГ находятся на достаточно примитивном уровне. В русле неоклассической традиции в экономике фирмы рассматриваются как некий «черный ящик», характеризующийся исключительно производственной функцией преобразования факторов производства в конечный продукт. Взаимодействие между фирмами – исключительно рыночное, хотя и в рамках не только совершенной, но и несовершенной

конкуренции. Но в рамках новой институциональной экономической теории (Институциональная..., 2010) показано, что существует широкий спектр механизмов координации на основе рыночного механизма и иерархии от свободного рынка до фирмы и множеством гибридов между ними. Эволюция организации фирмы, ставшая предметом множества исследований (Шаститко, 2011), оказывает на территориальную организацию хозяйства не меньшее воздействие, чем эволюция технологий, через снижение транзакционных издержек и формирование принципиально новых организационных форм (например, ТНК).

С точки зрения исследования отраслевой структуры, новая экономическая география построена на рыночных внешних эффектах и не учитывает, что взаимодействие фирм не сводится к конкуренции. Но все большую роль в концентрации экономической деятельности играют не рыночные эффекты, а фактор знаний – наличие квалифицированных специалистов, инновационной культуры, местные сообщества, уровень и качество жизни. Фирмы обмениваются друг с другом и с окружающей средой не только товарами и деньгами, но и знаниями и компетенциями, активно сотрудничают между собой. В модели новой экономической географии центральную роль играет возрастающая отдача от масштаба на уровне фирмы. Этот фактор был решающим в эпоху фордистской организации производства, но в постфордистскую эпоху гибкой организации производства его роль снижается. Модели НЭГ более адекватно описывают процессы до научно-технической революции. В современных условиях они применимы скорее к развивающимся странам, чем к развитым. Этим факторам уделяется все больше внимания в классической экономической географии (Scott, 2000, Stafford, 2003, Проскуряков, 2007, Федорченко, 2003 и др.). Интеграция проблемы распространения знания, которая активно изучается в западной экономической географии – один из важнейших вызовов для НЭГ.

Наконец, в моделях НЭГ роль работников сводится просто к статусу рабочей силы и потребителя. Между тем в реальности развитие региона или отрасли промышленности в нем в существенной степени зависит от культурных особенностей местного сообщества, уровня

его политической активности, навыков самоорганизации в политические движения и профсоюзы и т.п. – т.е. человеческого капитала.

Заключение

Между различными подходами к анализу пространственных проблем существуют принципиальные расхождения. Новая экономическая география на теоретическом и эмпирическом уровне изучает классические географические проблемы, хотя и с весьма необычных для классической экономической географии позиций – с упором на формальные экономические модели, основанные на неоклассической экономике. В рамках НЭГ пространство является нейтральным, экономические агенты рациональны, ситуация анализируется в равновесии, по умолчанию предполагаются совершенные рыночные институты. Главным фактором пространственной дифференциации экономической активности считают универсальные процессы агломерации под воздействием перемещения факторов производства – рабочей силы и капитала. Между тем существуют принципиальные ограничения методического характера, делающие некоторые задачи в рамках НЭГ не разрешимыми в принципе.

Территориальная организация хозяйства может изучаться двумя принципиально разными путями – на микроуровне и на макроуровне. В зависимости от уровня анализа различается методология и предмет исследований (Куричев, 2011). На микроуровне мы изучаем территориальную организацию предприятий, компаний и их групп, отдельных городов или регионов как уникальных единиц, метод исследования – конкретно-географический. На макроуровне можно изучать территориальную организацию крупных регионов или стран, крупных отраслей хозяйства – в любом случае анализируются большие множества географических объектов, метод исследования – статистический. Сильная сторона НЭГ – объяснение макропроцессов через микроэкономические (и микрогеографические) особенности поведения фирм и работников. Но задача интеграции макро- и микроуровней разрешается за счет резкого упрощения представления о микропроцессах. По сути, НЭГ – это макрогеографическая и макроэкономическая теория.

Макрогеографические и макроэкономические исследования, как правило,

опираются на статистические методы и математическое моделирование. Методы математического моделирования, позволяя выделить главное, формализуют исследование и отсекают многие факторы, оказывающие мощное воздействие на территориальную организацию. Новая институциональная экономическая теория достигла значительного прогресса в моделировании развития институтов (Шаститко, 2011), а политическая экономика – политических процессов (Либман, 2010), но пока она не интегрирована с неоклассическим направлением. Поэтому сама методология НЭГ заведомо ограничивает результаты ее применения. Экономика любой страны или региона состоит из множества различных по своим характеристикам компаний множества отраслей, создающих огромное разнообразие продуктов и погруженных в сложные взаимосвязи между собой и с другими компонентами социально-экономической системы. Она находится в состоянии непрерывной реструктуризации на базе технологических и организационных инноваций и иных факторов, отличается гибкостью территориальной организации. НЭГ формализует эти процессы, выявляя со своей точки зрения главное, но игнорируя остальное. Это – обратная сторона ее достоинств, универсальности и теоретической обоснованности.

Классическая экономическая география богаче по содержанию исследуемых ей закономерностей. В ее рамках рациональность экономических агентов ограничена, их поведение определяется в значительной степени принятыми правилами, велика роль обмена знаниями и квалифицированными специалистами, а также технологического взаимодействия и взаимодействия со смежниками. Но в силу отсутствия единства в методологии, характерного для неоклассической экономики, слабого использования математического моделирования и формального тестирования гипотез в экономической географии также отсутствует целостная концепция – как география и история определяют одновременно и стабильность, и изменчивость пространственных структур, неравномерность развития в пространстве и времени (Garretsen and Martin, 2010).

На наш взгляд, значимость новой экономической географии лежит не столько в содержании полученных результатов, сколько в плоскости методологии и языка.

Главное достижение НЭГ – создание модели общего равновесия, отражающей фундаментальную причину территориальной концентрации, формулировка и проверка многочисленных связанных с ней гипотез. Принципиально важным представляется более активное использование географами классических общенаучных методов выдвижения формальных гипотез и их эмпирического тестирования. Современные тенденции, как «экономический империализм», распространение математических методов в социальных науках (политическая экономика и т.п.), моделирование исторических процессов (клиодинамика), говорят о продуктивности этого пути. Новая экономическая география, построенная на базе мейнстримной неоклассической экономики, ввела пространственную проблематику в поле дискуссий экономистов. Создание общего языка для общения между ранее изолированными профессиональными сообществами – весьма важная задача.

С другой стороны, анализ проблем новой экономической географии показывает, что для их развития принципиально важно перейти на более высокий уровень понимания пространства. Необходимо провести спецификацию моделей для различных

масштабов, ввести категорию экономико-географического положения (мультирегиональные многоуровневые асимметричные модели), сделать пространство эндогенным фактором. Кроме того, для более адекватного учета исторических факторов необходимо провести спецификацию моделей для различных этапов развития, интегрировать новую экономическую географию с эндогенной теорией роста и с эволюционной географией. На наш взгляд, для разработки таких моделей необходимо сотрудничество экономистов и географов, так как проблема носит выраженный междисциплинарный характер.

Таким образом, взаимодействие между экономистами и географами необходимо в силу крайней сложности территориальной организации хозяйства как предмета исследования, который невозможно охватить в рамках единой теории («экономико-географической теории мирового развития»). Для ее создания необходима «общая теория человеческой практики», интегрирующая достижения всех социальных наук, но такой теории нет и не предвидится. В таких условиях необходимо использовать частные теории и постепенно двигаться к их интеграции между собой.

Библиографический список

1. Горкин А.П., Смирнягин Л.В. (1982) Системно-структурный подход в экономико-географическом исследовании социалистической и капиталистической промышленности // Известия ВГО. – 1982. – Т. 114. – Вып. 5. – С. 394–400.
2. Институциональная экономика: новая институциональная экономическая теория. (2010) Под ред. А.А. Аузана. – М.: Инфра-М.
3. История экономических учений. (2010) / Под ред. В. Автономова, О. Ананьина, Н. Макашевой. – М., Инфра-М.
4. Куричев Н.К. (2011, в печати). Макрогеографический анализ территориальной организации обрабатывающей промышленности США: методика и результаты.
5. Пилясов А.Н. (2011). Новая экономическая география (НЭГ) и ее потенциал для изучения размещения производительных сил России // Региональные исследования. – №1 (31). – С. 3–31.
6. Проскуряков В.И. (2005) Концепция территориальной организации промышленности в отечественной социально-экономической географии // Известия РАН. – Серия география. – 2005. – № 6. – С. 50–57.
7. Проскуряков В.И. (2007) Пространственные аспекты постиндустриализации обрабатывающей промышленности // Известия РАН. – Серия география. – 2007. – № 6. – С. 43–52.
8. Теория социально-экономической географии: спектр современных взглядов (2010) / Ред. и сост. А.Г. Дружинин и В.Е. Шувалов. – Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2010.
9. Федорченко А.В. (2003) Современные тенденции территориальной организации промышленного производства. – М: Пресс-Соло, 2003.
10. Шаститко А.Е. (2011) Экономическая теория организаций. – М.: Инфра-М, 2011.
11. Alonso-Villar, O. (2001) Large Metropolises in the Third World: An Explanation. *Urban Studies*, 2001, 38 (8), 1359–1371.
12. Baldwin R.E., Martin P., Ottaviano G. (2001) Global income divergence, trade and industrialization: the geography of growth take-off. *Journal of Economic Growth* 6: 5–37.
13. Behrens, K. and F. Robert-Nicoud (2009) Krugman's Papers in Regional Science: The 100 dollar bill on the sidewalk is gone and the 2008 Nobel Prize well deserved, *Papers in Regional Science*, 88(2), pp. 467–489. 40.

14. Boschma, R. and K. Frenken (2006) Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography, *Journal of Economic Geography*, 6, pp. 273–302.
15. Brakman S., Garretsen H. and Schramm M. (2004) The Strategic Bombing of German Cities during WWII and its Impact on City Growth. *Journal of Economic Geography*, 4(2), 201–218.
16. Brakman, S., H. Garretsen, and Ch van Marrewijk (2009) *The New Introduction to Geographical Economics*, Cambridge UP, Cambridge.
17. Davis, D and D. Weinstein (2003) Market Access, Economic Geography and Comparative Advantage: An Empirical Assessment, *Journal of International Economics*, 59(1), 1–23.
18. Davis, D and D. Weinstein (2008) A Search for Multiple Equilibria in Urban Industrial Structure, *Journal of Regional Science*, 48(1), 29–65.
19. Dixit, A., and Stiglitz, J. (1977) Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity, *American Economic Review*, 67, 297–308.
20. Dixit, A.K. and Norman, V. (1980) *Theory of international trade*. Cambridge: Cambridge University Press.
21. Eckey H.-F., Kosfeld R. (2004) *New Economic Geography: Critical reflections, regional policy implications and further developments*. Universitet Kassel, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Nr. 65/04
22. Ellison, G. and E. Glaeser (1997) Geographic Concentration in US Manufacturing Industries: A Dartboard Approach, *Journal of Political Economy*, 105(5), 889–927.
23. Forslid, R. and G.I.P. Ottaviano (2003) An analytically solvable core-periphery model, *Journal of Economic Geography*, 3, pp. 229–240.
24. Fujita, M. and T. Mori (2005) Frontiers of the new economic geography, *Papers in Regional Science*, 84 (3), pp. 377–407.
25. Garretsen H. and Martin R. (2010) Rethinking (new) economic geography models: taking geography and history more seriously. *Spatial Economic Analysis*, 5, 2.
26. Grajeda, M.R. and Sheldon, I. (2009) Trade openness and city interaction, MPRA Paper 18029, University Library of Munich, Germany.
27. Gruber S., Marattino L. (2005) Taxation, Infrastructure, And Endogenous Trade Costs In New Economic Geography.
28. Hanson, Gordon H. (2005) Market Potential, Increasing Returns, and Geographic Concentration, *Journal of International Economics*, 67(1), 1–24.
29. Harris, C. (1954) The Market as a Factor in the Localization of Industry in the United States, *Annals of the Association of American Geographers*, 64, pp. 315–348.
30. Hotelling, H. (1929) Stability in competition. *Economic Journal*, 39, 41–57.
31. Krugman, P. (1979) Increasing returns, monopolistic competition and international trade. *Journal of International Economics* 9: 469–79.
32. Krugman, P.R. (1991a) Increasing returns and economic geography, *Journal of Political Economy*, 99, pp. 483–499.
33. Krugman, P.R. (1991b) *Geography and Trade*, Cambridge, Mass: MIT Press.
34. Krugman, P.R. (1996) *The Self-Organizing Economy*, Oxford: Blackwell.
35. Krugman, P.R. (1998) What's new about the new economic geography? *Oxford Review of Economic Policy*, vol., 14, no. 2.
36. Krugman, P.R. (2010) The new economic geography, now middle-aged. Presentation to the Association of American Geographers, April 16, 2010.
37. Mansori, K. S. (2003) The Geographic Effects of Trade Liberalization with Increasing Returns in Transportation. *Journal of Regional Science*, 2003, 43 (2), 249–268.
38. Martin, R and Sunley, P. (1996) Paul Krugman's geographical economics and its implications for regional development theory: a critical assessment // *Economic Geography*, Volume 72, Issue 3, July, 1996, pp. 259-292.
39. Martin, R. (1999) The new “geographical turn” in economics: some critical reflections. *Cambridge Journal of Economics*, 23(1): pp. 65–91.
40. Martin, R.L. (2010) Rethinking regional path dependence: Beyond lock-in to evolution, *Economic Geography*, 86, pp. 1–27.
41. Mayer T. (2008) Market Potential and Development, CEPR Discussion Paper, 6798.
42. Miguel, Edward and Gerard Roland (2006) The Long Run Impact of Bombing Vietnam, NBER Working Paper, 11954.
43. Mori T., Turrini A. (2005) Skills, agglomeration, and segmentation. *European Economic Review* 49: 201-225.
44. Murata Y. (2003) Product diversity, taste heterogeneity, and geographic distribution of economic activities: Market vs. non-market interactions, *Journal of Urban Economics* 53: 126–144.
45. Mureddu, F. (2009) *Essays in New Economic Geography*. A Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy. University of Cagliari.
46. Ottaviano G. I. and Thisse J.-F. (2005) New economic geography: what about the N? – *Environment and Planning, A* 37(10), p. 1707–1725.
47. Ottaviano, G.I.P., T. Tabuchi, and J.-F. Thisse (2002) Agglomeration and trade revisited, *International Economic Review*, 43, pp. 409–435.

48. Papageorgiou YY, Thisse J-F, (1985) Agglomeration as spatial interdependence between firms and households. *Journal of Economic Theory* 37 19–31.
49. Pflüger, M. and J. Südekum (2007) On Pitchforks and Tomahawks, IZA Working Paper 3258, December 2007. Forthcoming: *Journal of Regional Science*.
50. Redding, S (2010) The Empirics of New Economic Geography, *Journal of Regional Science*, VOL. 50, NO. 1, 2010, pp. 297–311.
51. Redding, S.J. and D.M. Sturm (2008) "The Costs of Remoteness: Evidence from German Division and Reunification," *American Economic Review*, 98(5), 1766–1797.
52. Redding, S.J., Sturm D.M. and Wolf N. (2007) "History and Industrial Location: Evidence from German Airports," CEPR Discussion Paper, 6345.
53. Russek, S. (2008) When skilled and unskilled labor are mobile: a new economic geography approach. Bavarian Graduate Program in Economics, Discussion Paper Series, no. 51.
54. Scott, A.J. (2000) Economic Geography: the Great Half-Century, in G.L. Clark, M.P. Feldman and M.S. Gertler (eds.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press, pp. 8–49.
55. Scott, A.J. (2004) A perspective of economic geography, *Journal of Economic Geography*, 5, pp. 479–499.
56. Stafford, H. A. (2003) Industrial Geography in the United States, the past half century. *Industrial Geographer*, Volume 1, Issue 1, 3–15.
57. Starrett D. (1978) Market allocations of location choice in a model with free mobility. *Journal of Economic Theory*, 17, 21–37.
58. Tellier L.N, Polansky B, (1989) The Weber problem: frequency of different solution types and extensions to repulsive forces and dynamic processes. *Journal of Regional Science* 29 387–405.
59. Thisse, J.-F. (2009) Toward a unified theory of economic geography and urban economics, *Proceedings of the Journal of Regional Science 50th Anniversary Conference: "Regional Science: The Next Fifty Years"*, Federal Reserve Bank of New York, N.Y.

А.В. Шендрик (г. Москва)

ПРОБЛЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИРОДНОЙ РЕНТЫ РЕСУРСНЫХ ТЕРРИТОРИЙ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Shendrik A.V.

THE PROBLEM OF RESOURCE REGIONS' NATURAL RESOURCE RENT DISTRIBUTION: FOREIGN EXPERIENCE

Аннотация. В статье рассматривается понятие природной ренты и проблема территориального перераспределения дохода сырьевых отраслей. Анализируются основные факторы, определяющие успешность реализации природно-ресурсного потенциала того или иного региона, приводятся сравнение результатов развития зарубежных ресурсных территорий.

Abstract. The article reviews the concept of natural resource rent and focuses on the problem of spatial distribution of extractive industries' revenues. The author examines key factors that determine successful realization of regional natural resource potential. Comparison of foreign resource regions is given.

Ключевые слова: природные ресурсы, ресурсные регионы, природная рента.

Key words: natural resources, resource regions, natural resource rent.

Постановка проблемы. Понятию природной (земельной) ренты и ее значимости в экономике исторически уделялось особое внимание. Еще в ранних трудах по политической экономии (Ф.Кене, А.Тюрго, В.Петти, А.Смит) природе отводилась ключевая роль в создании «общественного богатства». Фундаментальное свойство экономической деятельности – получать («от земли») продукции больше, чем было затрачено труда – объяснялось, наряду с человеческим трудом, не-

посредственным участием в производственном процессе естественных сил природы. Значение природного фактора в хозяйственной деятельности в реальной повседневной практике вкладывалось в понятие земельной ренты – как платы за продукт тех сил природы, пользование которыми землевладелец предоставлял арендатору. Распределение дохода между производителем-арендатором и собственником земли являлось одним из главных элементов экономических отно-

шений, определяющих структуру и характер дальнейшего развития хозяйства той или иной территории [3, 6, 7].

Проблема перераспределения дохода от продукции, создаваемой в первичных, сырьевых отраслях экономики, не утратила своей актуальности и сегодня [5, 4, 2, 1]. Несмотря на совершающийся в западных странах переход к постиндустриальной, сервисной экономике с новыми, непроизводственными отраслями-флагманами роста, не следует забывать о том, что первичные сырьевые сектора продолжают играть не менее важную, жизненно необходимую роль первоосновы функционирования любой экономической системы.

Третичный и четвертичный сектора начинают преобладать в структуре экономики лишь по достижении определенного уровня развития базовых отраслей: когда внедрение достижений научно-технического прогресса, обеспечивающих высокую производительность труда в реальном секторе высвобождает значительные трудовые ресурсы для развития непроизводственной сферы. В развитых странах на сегодняшний день 20–25% занятых могут удовлетворить основные, жизненно важные потребности всего общества. Именно это и дает возможность остальному населению строить «постиндустриальную экономику».

Масштабное же перераспределение в системе произведенных реальным сектором благ осуществляется за счет изменения их относительной ценности по сравнению с продукцией растущего непроизводственного сектора. Помимо изменения соотношений рыночных цен на продукцию указанных секторов и периодического пересмотра фискальной политики государства, в развитых странах это наглядно отражается также и в эволюции подходов к определению самого понятия «благополучие»: происходит расширение концепции базовых нужд человека, общий сдвиг в ней от материальных благ к нематериальным – от простого прожиточного минимума в сторону включения сюда таких показателей, как свободное время, социальная активность, вовлеченность в общественную жизнь и т. д.

Давно известный диспаритет цен на продукцию сельского хозяйства и промышленности, в конце XX – начале XXI века начинает дополняться диспаритетом цен на продукцию промышленности и сектора услуг.

Конечно, эволюция потребностей общества, появление новых продуктов и услуг в непроизводственной сфере, сопутствующее этому общественное и географическое разделение труда – это естественный и неизбежный процесс. Однако следует понимать, что необходимым условием такого устойчивого перехода к постиндустриальной экономике является развитый высокопроизводительный реальный сектор и стабильный доступ к сырьевым ресурсам по приемлемой цене.

Как и в любой неравновесной развивающейся системе в мировой экономике велика вероятность возникновения дисбалансов и ущемления интересов отдельных ее элементов. Несоразмерное, неадекватное вкладу участников и (или) несоответствующее декларируемым целям развития общества распределение накапливаемого в экономике капитала, чрезмерная его концентрация в одних отраслях или территориях, при серьезном недостатке в других, может стать причиной опасных структурных и пространственных диспропорций народного (и мирового) хозяйства, не только повышающих риски экономического характера, но также ведущих к росту социальной и этнической напряженности.

Вопрос о контроле над природной рентой ресурсных отраслей и справедливости ее распределения между участниками экономической деятельности всегда был и остается одним из главных конфликтогенных источников на всех уровнях: от локального до межгосударственного, а в условиях глобализации приобретает особое значение.

Для богатой природными ресурсами России особый интерес в этом смысле представляет знакомство с зарубежным опытом развития ресурсных территорий и их сравнение по степени успешности реализации своего природно-ресурсного потенциала.

Выбор регионов для сравнения. Осуществляя подобного рода оценки, представляется необходимым учитывать, прежде всего, два основных компонента. Во-первых, налоговое законодательство (фискальный режим), определяющее долю государства и компаний-производителей при распределении доходов сырьевых отраслей. Во-вторых, долю ресурса, задействованную в местных производственных цепочках (внутреннее потребление).

Опираясь на эти показатели, условно можно выделить 3 основных типа ситуаций, складывающихся в регионах, обладающих тем или иным видом ценного природного ресурса:

1) Ресурсная территория используется / эксплуатируется страной, которой принадлежит. Значительная часть добываемого ресурса задействована в местных производственных цепочках с развитыми перерабатывающими звеньями или в цепочках соседних регионов федерации. Для компаний, действующих в сырьевых отраслях, действует строгий фискальный режим. Власти делают все, чтобы как можно большая часть ресурсных доходов оставалась и работала на данной территории. Природная рента используется для диверсификации структуры экономики, развития непроизводственной сферы, реализации государственной социальной политики. Местное население имеет достойный уровень оплаты труда и доступ к развитому сектору услуг. Пример: Аляска в США, Северо-Западные Территории и Альберта в Канаде, Норвегия.

2) Ресурсная территория используется / эксплуатируется преимущественно другой страной (странами). Ресурс экспортируется в сыром виде, задействован в чужих производственных цепочках, свои производственные цепочки не развиты, перерабатывающих звеньев, создающих добавочную стоимость мало или нет совсем. Для добывающих компаний (преимущественно иностранных) действует облегченный фискальный режим. Большая часть полученной природной ренты, таким образом, покидает данную территорию, не позволяя ей накопить капитал, достаточный для ускоренного развития собственного перерабатывающего сектора и отраслей непроизводственной сферы. Местное население не получает адекватной оплаты труда и не имеет доступа к развитому сектору услуг. Пример: Нигерия (особенно до 2000 г.), Гвинея, Ангола.

3) Относительный компромисс: ресурсная территория используется совместно. Ресурс экспортируется в сыром виде, задействован в основном в чужих производственных цепочках, свои производственные цепочки развиты недостаточно, перерабатывающих звеньев мало. Для добывающих компаний действует умеренный фискальный режим. Значительная часть получаемой природной ренты остается на территории, однако используется для развития в первую

очередь отраслей непроизводственной сферы. Население имеет достойный уровень оплаты труда и имеет доступ к развитому сектору услуг. Пример: ОАЭ, Катар, Бруней.

Подтверждая представленную типологию приведем в пример 3 ресурсных региона, для удобства сравнения выберем регионы с преимущественно нефтедобывающей специализацией сырьевого сектора.

Обсуждение результатов

США (штат Аляска). Аляска является собой пример территории, наиболее полно использующей свои природно-ресурсные преимущества. На 2008 г. численность населения штата составляла 686 тыс. чел., ВРП насчитывал \$47,9 млрд. долл., а ВРП на душу населения – \$69,7 тыс. долл. Показатель ожидаемой продолжительности жизни в штате достигал 77,1 лет. В добывающих отраслях экономики штата занято всего 3,6% (15,9 тыс. чел.) работающего населения, при этом они обеспечивают производство 30,6% валового регионального продукта [32]. Бюджет штата состоит из нефтяных доходов на 80% [28]. В структуре занятости населения преобладает сфера услуг: 54,5% приходится на частный сектор, с учетом же госсектора третичная и четвертичная сфера экономики аккумулирует до 70% занятых [32].

Фискальный режим для работающих в штате нефтедобывающих компаний, с учетом сложных условий добычи в Арктике, является одним из самых строгих в мировой практике. Со времени начала добычи нефти в штате, его налоговая система изменялась несколько раз, чтобы соответствовать текущему положению дел в нефтегазовой отрасли [14, 10, 22, 11]. Основными платежами для ведущих деятельность в штате нефтедобывающих корпораций являются: рентные платежи (Royalties & Rents, ставка от 5% до 60%), налог на производство (Oil & Gas Production Tax, от 25%), федеральный налог на доход корпораций (Federal corporate income tax, от 15 до 35%), налог на доход корпораций (State corporate income tax, от 1 до 9,4%), налог на имущество корпораций (Oil & Gas Property Tax, 2%). Налог на производство (Oil & Gas Production Tax) в последний раз был изменен в 2007 г. биллем ACES (Alaska's Clear and Equitable Share bill) [12]. Его прогрессивная шкала привязана к цене на нефть и удельной прибыли производителя до налогообложения. Базовая ставка составляет 25% при удельной

прибыли производителя до налогообложения не превышающей \$30 долл./бар. При нынешнем уровне издержек производства на Аляске около \$25 долл./бар., ценовой границей за которой включается прогрессивная шкала является цена нефти в \$55 долл./бар [26].

В 2009 году нефтяные доходы бюджета штата составили более \$6 млрд. долл. Почти 90% всех поступлений в бюджет от нефтяной отрасли приходится на рентные платежи и налог на производство. Большая часть доходов нефтяной промышленности достается бюджету штата. В 2009 г. его доля при распределении прибыли отрасли составила 80%, доля компаний – 20% (оценка автора) [28, 32, 33]. Благодаря прогрессивной ставке налога доля государства изменяется вместе с ценой на нефть, позволяя изымать большую часть сверхприбыли отрасли в периоды благоприятной конъюнктуры и снижать налоговое бремя производителей в периоды низких цен.

Около 70% нефтяных доходов бюджета штата направляется в Генеральный Фонд (General Fund) для финансирования текущих задач. Около 30% – направляется в специальные фонды: Постоянный фонд (Permanent Fund), Школьный фонд (School Fund), Фонд Национального нефтяного резерва Аляски (National Petroleum Reserve-Alaska Fund – NPR-A), Фонд конституционного бюджетного резерва (Constitutional Budget Reserve Fund – CBRF) [28]. Из Постоянного Фонда населению штата ежегодно выплачиваются нефтяные дивиденды. В 2009 г. сумма составляла около \$2 тыс. долл. на человека. Суммарно же среднедушевой доход жителя Аляски в 2009 г. составлял \$43,2 тыс. долл. [32]. Кроме того, Аляска является единственным штатом США, в котором разрыв в доходах за последнее десятилетие не вырос, а уменьшился [17].

Интересной особенностью также является то, что федеральная часть собираемых с нефтяной промышленности налогов компенсируется штату федеральным финансированием по другим каналам: так, на каждый доллар собираемых на Аляске федеральных налогов приходится 1,8 доллара направляемых в штат федеральных расходов [19].

Из всего объема добываемой нефти (35,4 млн. т. в 2009 г.) на месте перерабатывается около 55%. В штате расположено 6 НПЗ общей мощностью 19,6 млн. т. (на 2008 г.). Собственное потребление топлива также существенно и составляло в 2008 г. 6,7 млн. т. [33].

Таким образом, перерабатывая большую часть добываемого ресурса на месте и, кроме того, используя значительную его долю для внутреннего потребления, штат, кроме доходов от вывоза сырой нефти, аккумулирует на своей территории еще и добавленную стоимость, создаваемую последующими звеньями производственной цепочки, стараясь извлечь из добытого сырья как можно большую выгоду и распространить так называемый «мультипликативный эффект» прежде всего в собственной экономике. Так, Аляска представляет собой пример того, как ресурсные богатства территории максимально используются для ее собственного развития.

Нигерия (штаты дельты реки Нигер).

Нигерия представляет собой характерный пример страны, для которой обладание ценным природным ресурсом стало серьезным испытанием и негативно сказалось на социально-экономическом развитии. Причем, ярче всего негативные тенденции проявились как раз в нефтедобывающих штатах.

После обнаружения в дельте реки Нигер нефти (1956 г.) и начала ее активной добычи с 1960-х гг. молодая, только получившая независимость страна стала объектом повышенного внимания международного сообщества, превратившись в арену борьбы иностранных нефтяных компаний за льготный доступ к добыче и местных элит за контроль над рентой. Что в условиях этнической и религиозной разнородности местного населения способствовало усилению сепаратистских тенденций, разжиганию гражданской войны 1967–1970 гг., последующей череды военных переворотов (последний – в 1993 г.) и множества локальных конфликтов [4, 16, 9, 25]. Нефтяная сфера лишилась прозрачности, служа источником обогащения элит и ресурсом для финансирования военных расходов. Социальное расслоение в обществе достигло критических значений, некогда успешно развивавшийся агросектор пришел в упадок. Нефтедобыча постепенно осталась практически единственной реально действующей отраслью промышленности и главным источником пополнения бюджета, что в периоды низких цен на нефть неизбежно толкало страну на масштабные внешние заимствования, по большей части которых страна не могла расплатиться вплоть до 2006 года. Сегодня внешний долг Нигерии составляет около \$10 млрд. долл. (на 2009 г.) [15].

В настоящее время нефтяной сектор Нигерии формирует до 40% ВВП, 95% экспорта страны и 70% государственных доходов [24]. Однако, являясь крупнейшим в Африке и десятым в мире производителем нефти (25% добычи Африки и 3% мировой добычи [29], 109,9 млн. т. в 2009 г. [33]), Нигерия остается одной из наиболее проблемных стран мира. До сих пор в структуре занятости населения страны преобладает сельское хозяйство и промыслы (70%), на промышленность приходится около 10%, а в сфере услуг заняты только 20% экономически активного населения [15]. ВВП страны в 2009 году составил по официальному обменному курсу \$173,4 млрд. долл. (по паритету покупательной способности – \$339 млрд. долл.). При населении в 152,2 млн. чел., ВВП на душу населения, таким образом, составлял всего около \$1,14 тыс. долл. (по паритету покупательной способности – \$2,23 тыс. долл.) По оценкам на 2007 г. за чертой бедности проживало более 70% населения страны, а ожидаемая продолжительности жизни составляла всего 46,5 лет [15]. Кроме того, более 50% населения страны не имеет доступа к электричеству [33]. Наиболее сложной традиционно является ситуация в южных нефтедобывающих штатах дельты Нигера.

Будучи традиционно аграрно-промышленными, и неся все экологические и, как показано выше, социальные издержки присутствия добывающей отрасли, штаты дельты долгое время получали лишь небольшую часть государственных нефтяных доходов, формирующихся на их территории. Федеральный центр концентрирует доходы в своих руках, оставляя себе более 50%, остальные же – равномерно распределяет между всеми штатами. Причем, процентное распределение опирается не на реально получаемый в конкретный год доход, а на доход, оцененный на основе заранее заложенной в бюджет цены на нефть (например, \$30 долл. в 2005 г. и \$35 долл. в 2006 г.). Если цена на нефть превышает заложенную в бюджет цифру, то весь незапланированный излишек также аккумулируется федеральным центром [13].

Несмотря на формально высокие ставки налога на добычу (85%) и ставку роялти (20%), которые вышли на этот уровень еще в 1975 г., фактически фискальный режим Нигерии для нефтяной отрасли вплоть до 2000 г. оставался одним из самых льготных в мире.

Реальная доля государства при распределении прибыли отрасли серьезно уменьшалась благодаря действию «Меморандума о понимании» 1986 г. (Memorandum of Understanding – MOU) [34, 36], содержащего в себе целый набор инструментов для налоговых послаблений добывающим компаниям. Каждый конкретный проект мог быть предметом переговоров, на которых инвестор мог добиться значительных дополнительных налоговых льгот или каникул, а в случае с проектами СРП (совместного раздела продукции) мог отодвигать сроки начала выплаты государству его части прибыльной нефти, завышая производственные издержки. Для всех капитальных затрат действовал режим ускоренной амортизации (5 лет). В итоге, несмотря на высокие ставки налогов, после всех льгот, преференций и списаний производителям доставалась большая часть прибыли отрасли [20].

Меморандум был пересмотрен и ситуация стала меняться лишь с приходом нового правительства в 2000 г. Доходы государства от нефтяного сектора сразу же возросли в 2 раза: с \$4 млрд. в 1999 г. до \$8 млрд. в 2000 г. [30]. Однако фискальный режим по-прежнему остается достаточно комфортным для производителей. В 2000-е гг. реальная доля государства в прибыли отрасли в основном составляла 55–60% (оценка автора) [33, 30, 18].

Что же касается «технологического» влияния нефтяной отрасли на развитие местной экономики, то и здесь до настоящего времени дела обстояли не лучшим образом. Иностранные нефтяные ТНК почти не связаны производственными цепочками с местной промышленностью. Соответственно, мультипликативный эффект для экономики Нигерии от производственного взаимодействия с иностранными нефтяными компаниями минимален. Большая часть их затрат формируется и покрывается за пределами страны [21].

Возможности непосредственного использования добываемого природного ресурса для развития реального сектора собственной экономики – также не задействованы. Имея 4 нефтеперерабатывающих завода общей мощностью в 21,8 млн. т. в год, страна теоретически могла бы полностью покрывать свою годовую потребность в нефтепродуктах, составляющую на 2007 г. около 13,4 млн. т., контролировать цены на внутреннем рынке и экспортировать излишек [33]. Однако собственное производство нефтепродуктов на

протяжении ряда лет – стабильно меньше потенциально возможного. Вследствие старения и выхода из строя оборудования, плохого менеджмента, саботажей и локальных конфликтов, НПЗ работают в режиме неполной мощности, что вызывает периодические чрезвычайно острые нехватки топлива и масштабные спекуляции. В 2007 г. в стране было произведено всего около 4,7 млн. т. нефтепродуктов. Недостаток в 8,7 млн. т. был компенсирован за счет импорта готовых нефтепродуктов из-за рубежа [33].

В сложившейся ситуации правительство Нигерии осуществляет попытки стимулировать строительство частных независимых НПЗ. Одним из наиболее значимых считался проект строительства нового НПЗ в штате Дельта, который позволил бы экономить Нигерии на импорте нефтепродуктов до \$2 млрд. долл. в год. Также предпринимаются шаги по приватизации старых государственных НПЗ и нефтехимических заводов. Однако, международные нефтяные ТНК не проявляют к этой сфере особого интереса [35].

Таким образом, страна на протяжении практически всей истории нефтедобычи не извлекала из имеющихся природно-ресурсных преимуществ потенциально возможной выгоды. Из-за доминирования в нефтедобыче иностранных компаний, слабости позиции государства, коррумпированности элит, нелегального вывоза капитала за рубеж и постоянных междоусобных конфликтов, внутри страны до последнего времени реально задерживалась и работала на развитие и диверсификацию экономики лишь небольшая часть доходов отрасли. При этом южные нефтедобывающие штаты страдали в первую очередь.

Объединенные Арабские Эмираты. Объединенные Арабские Эмираты являются собой пример развития ресурсной территории по третьему сценарию. Когда некогда слабо развитый регион после начала эксплуатации ценного ресурса отказывается от масштабного развития реального сектора собственной экономики и при помощи получаемых ресурсных доходов пытается перейти сразу к постиндустриальному состоянию с доминированием отраслей третичной и четвертичной сферы. К настоящему времени Объединенным Арабским Эмиратам удалось диверсифицировать структуру своей экономики и формально сократить долю сырье-

вого сектора до 25% ВВП, прежде всего, за счет прироста отраслей сферы услуг. Однако, следует понимать, что зависимость страны от нефти при этом, существенно меньше реально не стала. В структуре экспорта страны сырая нефть занимает 45%, на втором месте располагается природный газ, дополняется экспортная корзина лишь рыбой и финиками. При этом сохраняется импортная зависимость от поставок машин и оборудования, химикатов и продуктов питания [15].

ВВП ОАЭ (по официальному обменному курсу) в 2009 г. составил \$223,9 млрд. долл. По паритету же покупательной способности ВВП оценивается в \$191,9 млрд. долл. (что свидетельствует о завышенных ценах внутреннего рынка, разогретых нефтяными доходами). При населении в 4,97 млн. чел. (2009 г.), душевой ВВП (по паритету) достигает \$40 тыс. долл. (18-е место в мире). Добыча нефти в 2009 г. составила 120,1 млн. т. [33]. Доходы госбюджета достигали в 2009 г. \$61,2 млрд. долл. Ожидаемая продолжительность жизни также является достаточно высокой и составляет 76 лет [15].

Налоговое законодательство страны предусматривает ставку роялти 20% и плоскую ставку налога на прибыль нефтяных компаний в размере 55–85% (в зависимости от технических показателей проекта) в эмирате Абу-Даби и 50% – в остальных эмиратах [27, 23, 31]. Что не может не привлекать иностранных инвесторов, заинтересованных в получении сверхприбылей при высоких ценах на нефть, которые в странах с прогрессивной шкалой этого налога почти полностью изымаются государством. Умеренный фискальный режим при этом дополняется относительной прозрачностью системы и минимальным во всем регионе уровнем коррупции.

Что касается мультипликативного эффекта от влияния нефтяной отрасли на развитие смежных отраслей экономики, то в ОАЭ он несравнимо больше, нежели в Нигерии. Большая часть компаний отрасли и их подрядчиков – резиденты ОАЭ, работающие во всех секторах газовой и нефтяной индустрии, включая бурение на суше и в море, техническое обеспечение работ в заливе, транспортировку, распределение нефти и нефтепродуктов, производство удобрений [8]. Имея перерабатывающие мощности в 106,5 млн. т. в год (3 НПЗ) страна почти полностью закрывает свои потребности в нефтепродуктах.

Однако при всей внешней успешности, нельзя не обратить внимание и на недостатки подобной модели развития ресурсной территории. В структуре занятости населения ОАЭ преобладает и продолжает расти сфера услуг (78%), на промышленность приходится 15%, а в сельском хозяйстве занято 7% [15]. Такая концентрация трудовых ресурсов в третичном и четвертичном секторе, при сохранении зависимости от внешних поставок важнейших категорий товаров (особенно продуктов питания) могла быть безопасна и оправдана, если бы данная территория являлась частью более крупной, развитой страны, прошедшей индустриальную фазу развития и способной поддержать ресурсный регион в периоды плохой конъюнктуры и даже после исчерпания ресурса. Однако, в случае с ОАЭ, подобная постиндустриальная структура занятости, в отличие, например, от нефтедобывающих стран Западной и Северной Европы, является все же весьма неустойчивой. Подтвердил определенную шаткость подобной позиции и кризис 2008 года, сильно ударивший по экономике ОАЭ и вызвавший у страны серьезные трудности с обслуживанием долговых обязательств (внешний долг страны составлял в 2009 г. уже \$122 млрд. долл.) [15, 33].

Выводы. Проведенный анализ показал, что для успешной реализации природно-ресурсного потенциала серьезную роль играет уже достигнутый на момент открытия и начала добычи ресурсов уровень развития реального сектора экономики страны и в значительной степени связанный с ним уровень развития общественных и политических институтов.

Обладание тем или иным ценным природным ресурсом, без опоры на развитый реальный сектор не гарантирует региону процветания и стабильности. Для снижения рисков необходимо либо иметь собственные развитые обрабатывающие отрасли промышленности (в том числе высокотехнологичные), способные встраивать добываемые ресурсы в длинные технологические цепочки, тем самым задерживая образующуюся природную ренту в его границах. Либо, в случае отсутствия таковых – устойчивость функционирования региональной экономики обеспечивается вхождением в состав развитой федерации, способной в периоды плохой конъюнктуры под-

держивать регион и обеспечить его населению определенный стандарт уровня жизни.

Возможности проведения взвешенной фискальной политики в отношении добывающих компаний (в особенности иностранных), в свою очередь, тоже сильно зависят от достигнутого уровня развития экономики и политических институтов страны-экспортера. Молодые развивающиеся страны третьего мира в этом смысле обладают более слабой позицией.

Еще одним важным фактором, как видно из примеров, влияющим на успешность реализации ресурсного потенциала страны/региона, является численность населения. Малые страны-экспортеры ресурсов в этом отношении обладают значительно более выгодной позицией. При прочих равных, небольшое население и, соответственно, больший объем добычи на душу, делает ускоренное развитие и повышение уровня жизни населения более вероятным. В то время как страна с многочисленным населением, к тому же не имеющая развитой обрабатывающей промышленности, от обладания ресурсом будет иметь скорее больше сложностей и негативных последствий, нежели выгод.

И, наконец, немаловажную роль играет этно-конфессиональный состав населения. Этнически и конфессионально разнородное население в сочетании с высокой плотностью повышает вероятность проявления сепаратистских тенденций и возникновения на почве раздела получаемой природной ренты локальных и региональных конфликтов, в отдельных случаях перерастающих в масштабные гражданские войны.

Таким образом, в современных условиях глобализирующегося мира, идеальным кандидатом, который получал бы максимальные выгоды от наличия на своей территории ресурса, должна быть страна (регион) небольшая по численности населения, относительно однородная по этническому и конфессиональному составу, прошедшая к моменту открытия на своей территории ценного ресурса индустриальный этап развития и сформировавшая устойчивые политические и общественные институты, способные проводить эффективную фискальную политику и осуществлять рациональное перераспределение.

Страны же третьего мира, опоздавшие с индустриализацией, демографическим переходом и формированием эффективных по-

литических и общественных институтов, к тому же имеющие неразрешенные внутренние и пограничные противоречия, доставшиеся в наследство от колониальной эпохи, с большой вероятностью теряют свою ресурсную ренту. Она покидает их территорию и аккумулируется в зарубежных звеньях глобальных производственных цепочек, что не позволяет стране накопить капитал, достаточный для ускоренного развития собствен-

ного перерабатывающего сектора и отраслей непроизводственной сферы.

Выявленные механизмы внутри- и межгосударственного перераспределения природной ренты и приведенная оценка опыта развития зарубежных стран, обладающих ценным природным ресурсом, могут быть полезны для дальнейших исследований и оптимизации ресурсопользования ресурсных территорий России.

Библиографический список

1. Гилфасон Т. Мировая экономика природных ресурсов и экономический рост // Экономический журнал ВШЭ. – 2008. – № 2. – С. 201–216.
2. Гуриев С., Плеханов А., Сонин К. Экономический механизм сырьевой модели развития // Вопросы экономики. – 2010. – № 3. – С. 4–23.
3. Кене Ф. Избранные экономические произведения. – М.: Соцэкгиз, 1960.
4. Нефть, газ, модернизация общества // Под общ. ред. Н.А. Добронравина, О.Л. Маргания – СПб.: «Экономическая школа» ГУ ВШЭ, 2008. – 522 с.
5. Никольский А.Ф. Геоэкономический воспроизводственный процесс: основы теории и принципы управления. – Иркутск: Изд-во Института географии СО РАН, 2004.
6. Петти В. Экономические и статистические работы. – М.: Соцэкгиз, 1960.
7. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов – М.: Эксмо, 2007.
8. Русские Эмираты, <http://www.emirat.ru/economic/production-oil.shtml>.
9. Aderoju Oyefusi. Oil-dependence and Civil conflict in Nigeria // Centre For The Study Of African Economies (CSAE), WPS/2007-09, <http://www.csaee.ox.ac.uk/workingpapers/pdfs/2007-09text.pdf>.
10. Alaska Fair Share Bill: A Rational Approach To Fixing Alaska's Oil Tax Laws. // Alaska State Legislature, February 4, 2004, http://www.akdemocrats.org/Documents/020404_HB441_whitepaper.pdf.
11. Alaska's Clear and Equitable Share (ACES) Proposal. A Brief Review of the Governor's Proposed Changes to Oil Taxation. // Legislative Budget and Audit Committee, Legislative Finance Division, http://lba.legis.state.ak.us/aces/doc_log/2007-10-16_leg_finance_review_of_governors_aces_bill.pdf.
12. Alaska's Clear and Equitable Share (ACES) Status Report // Alaska Department of Revenue, January 14, 2010, [http://www.revenue.state.ak.us/1-14-10%20ACES%20Status%20Report%20final%20\(3\).pdf](http://www.revenue.state.ak.us/1-14-10%20ACES%20Status%20Report%20final%20(3).pdf).
13. Asume Isaac Osuoka. Oil and Gas Revenues and Development Challenges for the Niger Delta and Nigeria. // UN Department of Economic and Social Affairs, Friday 21 September 2007, http://www.un.org/esa/sustdev/sdissues/institutional_arrangements/egm2007/presentations/isaacOsuoka.pdf.
14. Berman M. Changing Alaska's Oil and Gas Production Taxes. Issues and Consequences. An Understanding Alaska Policy Paper, April 2006 // Institute of Social and Economic Research University of Alaska Anchorage, <http://www.iser.uaa.alaska.edu/publications/Bermanoilfinal.pdf>.
15. CIA – The World Factbook, <https://www.cia.gov>.
16. Cyril I. Obi. Oil Extraction, Dispossession, Resistance and Conflict in Nigeria's Oil-Rich Niger Delta / Canadian Journal of Development Studies, Volume 30, number 1–2 (2010), http://www.cjds.ca/e/volume_30_number_1-2/index.html.
17. Earth Rights Institute, <http://www.earthrights.net/docs/oilrent.html>.
18. Federal Allocation Disbursement // Federal Ministry of Finance, Nigeria, http://www.fmf.gov.ng/FMF_Revenue_Alloc.aspx.
19. Federal Taxes Paid vs. Federal Spending Received by State. 1981–2005, Tax Foundation Special Report No. 158, «Federal Tax Burdens and Spending by State» // The Tax Foundation, <http://www.taxfoundation.org/taxdata/show/22685.html>.
20. Frynas, Jędrzej Georg. Oil in Nigeria: Conflict and Litigation between Oil Companies and Village Communities / Jędrzej Georg Frynas – Hamburg: Lit, 2000 (Politics and Economics in Africa), p.2.
21. Gbadebo Olusegun Odularu. Crude oil and the Nigerian economic performance // Oil and Gas Business. Electronic Scientific journal. Issue 1/2008, http://www.ogbus.ru/eng/authors/Odularo/Odularo_1.pdf.
22. Guttenberg D., Gara L. Tough times mean Alaska's oil tax system must change, March 28th, 2004, <http://gara.akdemocrats.org>, <http://guttenberg.akdemocrats.org>.
23. Info-Prod Research (Middle East) Ltd. <http://www.infoprod.co.il/country/uae2e.htm>.
24. Iretekhai J.O. Akhigbe. How attractive is the Nigerian fiscal regime, which is intended to promote the investment in marginal field development // Centre For Energy, Petroleum, Mineral Law And Policy, http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/car/html/CAR10_ARTICLE15.PDF.
25. Magrin G., G. van Vliet. The Use of Oil Revenues in Africa – Governance of Oil in Africa: Unfinished Business, <http://www.ifri.org/files/Energie/MAGRIN.pdf>.

26. Marks R. Alaska's oil and gas production tax severely limits upside profit potential // Oil&Gas Financial Journal, Sep 1, 2010, <http://www.ogfj.com>.
 27. Mazeel, Muhammed. Petroleum Fiscal Systems and Contracts – Hamburg, Diplomica Verlag GmbH, 2010, p.280.
 28. Revenue Source Book 2007, 2008, 2009 // Alaska Department of Revenue, Tax Division, <http://www.tax.alaska.gov/programs/oil/production.aspx>.
 29. Revenue Watch Institute, <http://www.revenuewatch.org>.
 30. Table of Nigeria's Federation Account Operations (1999–2006) // Nigerian Muse, January 21st, 2008, <http://www.nigerianmuse.com/20080121130253zg/nigeria-watch/table-of-nigeria-s-federation-account-operations-1999-2006>.
 31. United Arab Emirates Tax Guide 2010, <http://www.pkf.com>.
 32. U.S. Department of Commerce. Bureau of Economic Analysis (BEA), <http://www.bea.gov/regional/gsp>
 33. U.S. Energy Information Administration, <http://tonto.eia.doe.gov>.
 34. Willie A. Belonwu. Fiscal Regimes in Nigerian Oil Industry, NEITI Conference, February 16, 2005 // Nigeria Extractive Industries Transparency Initiative (NEITI), <https://www.neiti.org.ng>.
 35. World Country Energy Analysis – Nigeria, <http://fayzeh.com/Nigeria.htm>.
 36. Yinika Omorogbe. Fiscal Regimes, NEITI Civil Society Workshop, July 26-28, 2005 // Nigeria Extractive Industries Transparency Initiative (NEITI), <https://www.neiti.org.ng>.
-

ИСТОРИЯ НАУЧНОЙ МЫСЛИ

А.А. Агирречу (г. Москва)

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОПУЛЯРИЗАЦИИ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИДЕЙ*

Agirrechu A.A.
**THE MAIN DIRECTIONS OF PROMOTING
OF ECONOMIC GEOGRAPHY IDEAS**

***Аннотация.** В статье дается обзор возможных направлений популяризации идей ведущих отечественных ученых в сфере экономической географии.*

***Abstract.** This article gives an overview of possible directions of popularization of the leading domestic scientists in the field.*

***Ключевые слова:** экономическая география, популяризация, идеи.*

***Key words:** economic geography, popularization, ideas.*

Издание трудов выдающихся ученых является важной составляющей эволюции научных идей. Подобные издания позволяют в сжатой форме не только отразить основные идеи, но и обратить внимание на некоторые малоизвестные и практически недоступные современному исследователю работы ученых. Кроме того, они позволяют опубликовать труды, которые по тем или иным причинам не были опубликованы, но представляют немалый интерес для научного сообщества.

Начало активного переиздания трудов классиков экономико-географической науки началось в середине XX в., когда в Государственном издательстве «Географгиз», основанном в Москве в 1945 г. (в том числе с целью популяризации географических знаний), были изданы географические труды дореволюционных ученых, внесших существенных вклад в развитие экономической географии. Одним из первых, чьи труды были переизданы в этот период, являлся В.Н. Татищев, книга которого «Избранные труды по географии России» была издана в 1950 г. [26].

В последующие годы экономико-географические работы ряда дореволюционных ученых вошли в их крупные собрания сочинений (М.В. Ломоносов, Д.И. Менделеев и др.). Работы многих других так и не были изданы.

Несколько иная ситуация сложилась с экономико-географами советского периода. Сборники избранных работ стали выходить как при их жизни, так и посмертно (в последнем случае иногда отдельные работы ученых публиковались также в тематических сборниках и журналах). Но в основном это касалось только отдельных ученых.

Н.Н. Баранским было опубликовано несколько тематических сборников, часть из которых выдержало не одно издание: Экономическая география. Экономическая картография [6]; Экономическая география в средней школе. Экономическая география в высшей школе [5]. В эти сборники вошли важнейшие статьи ученого, посвященные соответствующей тематике. В связи со столетним юбилеем Н.Н. Баранского был издан двухтомник его избранных трудов [2, 3], в который в основном вошли работы, посвященные теории и методологии экономико-географической науки (первоначально в большинстве своем они вошли в прижизненные сборники); а спустя 10 лет была переиздана его «Методика преподавания экономической географии» [4].

Вскоре после кончины Н.Н. Колосовского его учениками было инициировано издание тематического сборника его работ [13], который спустя 11 лет был переиздан

* Доложено на XIV Съезде РГО (Санкт-Петербург, декабрь 2010 г.).

с близкой по содержанию структурой [15]. А к очередному юбилею ученого была издана еще одна книга [14].

Три тематических книги, включающие важные работы И.М. Маергойза, были изданы в 1980-х годах его коллегами и учениками [17, 18, 19].

Приведенные примеры связаны с изданием трудов ученых Московского университета, которые во многом определяли общее направление развития экономико-географической науки, их ученики работают во многих научных и учебных учреждениях страны.

К сожалению, процесс издания трудов других экономико-географов (по крайней мере, в пределах России) не был столь активен. Эпизодически отдельные их статьи могли включаться в тематические сборники или в сборники, посвященные тому или иному ученому.

В последние 20 лет ситуация в этом направлении несколько изменилась. Можно выделить несколько причин этого. Во-первых, работы многих ученых, даже советского периода, были уже не настолько доступны широкому кругу научной общественности. Во-вторых, появилась возможность публиковать работы ученых, которые не могли выйти в свет в советский период по тем или иным причинам, да и само издание требовало значительных согласований и т.п.¹ Следует напомнить, что публикации в советский период проходили строгий отбор через сито цензоров и далеко не всякую работу можно было опубликовать в открытой печати в авторском варианте. С другой стороны, в советский период публикация значительного количества книг сопровождалась достаточно большими тиражами (от нескольких до десятков тысяч экземпляров), что сегодня возможно лишь для школьных учебников (и отчасти некоторых вузовских) и практически невозможно для научной географической литературы.

Традиция переиздания трудов ученых продолжилась в стенах Московского университета, где были изданы избранные труды (сочинения) ведущих экономико-географов – профессоров Московского университета.

В 1998 г. были опубликованы избранные сочинения основателя кафедры социально-экономической географии зарубежных стран проф. И.А. Витвера [7], приуроченные к 60-летию юбилею географического факультета. В 2009 г. вышла книга сочинений известного экономиста и экономико-географа, латиноамериканиста В.В. Вольского [8]. С 2001 г. началось издание избранных трудов профессоров кафедры экономической и социальной географии России: С.А. Ковалева [11], Н.Н. Колосовского [12], И.В. Никольского [20], А.Н. Ракитникова [22], Ю.Г. Саушкина [24] и А.Т. Хрущева [27]. Данные серии включают не только основные, наиболее актуальные и оригинальные работы ученых, но и библиографию их трудов, а также иногда и список аспирантов, защитивших диссертации под руководством ученого.

Необходимость подобных изданий очевидна как для науки, так и для образования. Подавляющее количество современных специалистов не имеет доступа ко многим изданиям, выпущенным ранее. В этой связи подобная деятельность нам кажется необходимой и в дальнейшем, причем не только путем продолжения имеющихся серий, включающих переиздание трудов профессоров кафедр экономико-географического профиля географического факультета МГУ (Н.В. Алисов, С.В. Бернштейн-Коган, Т.М. Калашникова, И.М. Маергойз и др.)², но и публикацией работ наиболее авторитетных ученых в области социально-экономической географии, которые работали в других научных и учебных заведениях страны (В.Э. Ден, Р.М. Кабо, О.А. Константинов, А.А. Минц, В.В. Покшишевский, А.А. Рыбников и др.). Возможно, появится необходимость и переиздания трудов некоторых ученых, работавших за пределами современной России (в союзных республиках), но оказавших существенное влияние на развитие отечественной экономико-географической школы. В случае наличия у того или иного ученого небольшого количества оригинальных и актуальных работ, возможно создание тематических сборников (хрестоматий), в который были бы включены отдельные работы разных ученых.

¹ В некоторых республиках б. СССР в последние 20 лет началось переиздание трудов местных ученых, в основном тех, которые были «непопулярны» в советский период.

² В числе переизданных в 2000-х гг. трудов ученых МГУ не фигурирует основатель районной школы Н.Н. Баранский. Как уже было сказано, в 1980 г. значительным тиражом (5,5–6 тыс. экз.) вышел двухтомник его «Избранных трудов» [1, 2] (в основу которых положены прижизненные сборники статей ученого), который до сих пор является достаточно доступным для большинства представителей экономико-географической науки и образования. Хотя это не исключает возможности подготовки новой книги в рамках современной серии.

Кроме того, ряд работ ученых дореволюционного и довоенного периода, которые до сих пор представляют большой интерес для научной общественности, в настоящее время являются практически недоступными для большинства ученых, хотя в то время они были изданы иногда тиражом, несопоставимым с сегодняшними. Опыт такого переиздания также имеется в последние годы: в 2003 г. маленьким тиражом был издан сборник работ Б.Н. Книповича «К методологии районирования» [10]. В настоящее время обсуждается вопрос о переиздании работ В.П. Семенова-Тян-Шанского («Город и деревня в Европейской России») и «Район и страна») и др. ученых.

Еще одним важным направлением, связанным с изданием трудов классиков экономической географии, является публикация их воспоминаний и дневников. В последнее десятилетие вышло несколько таких работ, среди которых хотелось бы отметить книгу – воспоминания Н.Н. Баранского «Моя жизнь в экономгеографии» [4], в которой освещается процесс становления и развития районной школы экономической географии в Московском университете, оказавшей ключевое влияние на развитие науки в стране. Незаконченное автобиографическое произведение одного из главных его учеников Ю.Г. Саушкина «Географическое мышление» было выпущено в этом году по случаю 100-летия ученого [23].

В 2009 г. вышел уникальный двухтомник воспоминаний В.П. Семенова-Тян-Шанского «То, что прошло» [25], в котором автором на фоне описания жизни интеллигенции России на рубеже XIX–XX вв. дается блестящее описание особенностей развития географической науки в России в этот период.

Подобные издания крайне важны не только для истории науки, но и в теоретико-методологическом аспекте, т.к. показывают специфику формирования личности ученого, эволюцию развития идей на том или ином отрезке времени.

В архивах и в частных собраниях до сих пор имеется немало рукописей воспоминаний и других выдающихся ученых, которые, к сожалению, пока недоступны широкой научной общественности.

Безусловно, сегодня, в период активного развития интернета было бы проще выкладывать подобные произведения на профильных web-страницах, но все-таки – это возможный параллельный вариант популяризации геогра-

фических знаний. Необходимость издания книги того или иного ученого (с возможным последующим размещением в интернете) является существенным направлением развития науки.

Другой важный путь популяризации экономико-географических идей связан с необходимостью подготовки нового издания книги об отечественных экономико-географах. Впервые идею об издании подобной книги высказал Н.Н. Баранский, по инициативе и под редакцией которого в 1955 г. в издательстве Московского университета была издана книга «Отечественные экономико-географы. XVIII–XX вв.», спустя два года вышедшая вторым изданием в издательстве Учпедгиз [21]. В 1965 г. она была преобразована в фундаментальное издание «Экономическая география в СССР. История и современное развитие. (Книга для учителя)» [28], которая «ознаменовала собой определенный этап в осознании и оценке экономико-географами страны основных направлений развития науки» [9, с. 302]. Спустя 22 года эта книга вышла вторым изданием [29] и до сих пор является ценным источником историко-географических знаний в области социально-экономической географии.

В связи с тем, что с выхода последнего издания книги прошло уже 23 года, возникла необходимость подготовки новой книги подобного типа, в которой можно было бы с современных позиций оценить вклад выдающихся ученых экономико-географов в развитие науки. Новое издание можно было бы назвать «Отечественные экономико-географы. XX в.». На наш взгляд, это позволило бы с одной стороны ограничить ее содержание статьями об «ушедших» экономико-географах, работавших на территории современной России (при этом в некоторых случаях возможно включение в книгу и статей об ученых, работавших в других республиках б. СССР и оказавших существенное влияние на развитие отечественной науки). С другой стороны – включить в нее статьи только об экономико-географах, деятельность которых пришлась на XX в. (об ученых и их роли в развитии науки, работавших в позапрошлом веке и ранее уже вышло немало достаточно серьезных работ, и их деятельность глубоко охарактеризована экономико- и историко-географами).

На Международной научной конференции «Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития», состоявшейся в мае 2010 г.

в г. Ростов-на-Дону, был проведен экспертный опрос ведущих ученых в области социально-экономической географии по отбору персоналий для включения в книгу «Отечественные экономико-географы. XX в.». Экспертам было предложен достаточно широкий список ученых, составленный в основном по трехтомнику Краснопольского А.В. «Отечественные географы (1917–1992)» [16], в который были включены практически все экономико-географы, в большинстве своем доктора наук, работавшие на момент распада Советского Союза. Так как книга в традиционном варианте предполагает статьи только об ушедших ученых, то имеющийся в издании А.В. Краснопольского перечень экономико-географов практически полностью исчерпывает возможный список претендентов на включение в новую книгу. На основании проводимого экспертного опроса предполагается отобрать имена 50–60 ученых, внесших наибольший вклад в развитие экономической и социальной географии.

В связи с предлагаемыми направлениями популяризации экономико-географи-

ческих идей (переиздание трудов ведущих экономико-географов и подготовка книги «Отечественные экономико-географы. XX в.») возникает мысль о необходимости консолидации ресурсов по подготовке изданий под эгидой Русского географического общества, тем более, что подавляющее большинство ученых были в свое время членами Общества и внесли немалый вклад в его развитие. Это позволило бы не только активизировать данный процесс, но и выпускать подобные издания большими тиражами.

Переиздание трудов отечественных экономико-географов, издание ранее не публиковавшихся работ и воспоминаний, подготовка к печати книги об ученых является важным направлением дальнейшего развития экономико-географических идей и позволит современным исследователям ближе познакомиться с трудами ученых, активная деятельность которых послужила стержнем развития экономико-географической мысли, их биографиями и ролью в развитии социально-экономической географии.

Библиографический список

1. Баранский Н.Н. Избранные труды. Научные принципы географии. – М.: Мысль, 1980.
2. Баранский Н.Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии. – М.: Мысль, 1980.
3. Баранский Н.Н. Методика преподавания экономической географии. Пособие для учителей. – М.: Просвещение, 1990.
4. Баранский Н.Н. Моя жизнь в экономгеографии. – М., 2001.
5. Баранский Н.Н. Экономическая география в средней школе. Экономическая география в высшей школе. – М.: Географиз, 1957.
6. Баранский Н.Н. Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географиз, 1956 (2-е изд. – 1960).
7. Витвер И.А. Избранные сочинения. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1998.
8. Вольский В.В. Избранные сочинения. – М.–Смоленск: Ойкумена, 2009.
9. Калашникова Т.М., Никольский И.В. Некоторые замечания о книге «Экономическая география в СССР. История и современное развитие» // География и хозяйство. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1968.
10. Книпович Б.Н. К методологии районирования. Сб. трудов. – М.: Трилобит, 2003.
11. Ковалев С.А. Избранные труды. – Смоленск: Ойкумена, 2003.
12. Колосовский Н.Н. Избранные труды. – Смоленск: Ойкумена, 2006.
13. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. – М.: Госполитиздат, 1958.
14. Колосовский Н.Н. Проблемы территориальной организации производительных сил Сибири. – Новосибирск: Наука, 1971.
15. Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М.: Мысль, 1969.
16. Краснопольский А. В. Отечественные географы (1917–1992). Биографический справочник. Т. 1–3. – СПб, 1993–1995.
17. Маергойз И.М. Географическое учение о городах. – М.: Наука, 1987.
18. Маергойз И.М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1981.
19. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986.
20. Никольский И.В. Избранные труды. – Смоленск: Ойкумена, 2003.
21. Отечественные экономико-географы XVIII–XX веков. – М.: Учпедгиз, 1957.
22. Ракитников А.Н. Избранные труды. – Смоленск: Ойкумена, 2003.
23. Саушкин Ю.Г. Географическое мышление. – М.–Смоленск: Ойкумена, 2011.
24. Саушкин Ю.Г. Избранные труды. – Смоленск: Универсум, 2001.
25. Семенов-Тянь-Шанский В.П. То, что прошло. В 2-х тт. – М.: Новый хронограф, 2009.
26. Татищев В. Н. Избранные труды по географии России. – М.: Географиз, 1950.
27. Хрущев А.Т. Избранные труды. – Смоленск: Ойкумена, 2010.
28. Экономическая география в СССР. История и современное развитие. – М.: Просвещение, 1965.
29. Экономическая и социальная география в СССР. История и современное развитие. – М.: Просвещение, 1987.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ

А.А. Андреев (г. Псков)

ПОДХОДЫ К КУЛЬТУРНО-ЛАНДШАФТНОМУ РАЙОНИРОВАНИЮ РОССИИ

Andreev A.A.

APPROACHES TO CULTURAL-LANDSCAPE ZONING OF RUSSIA

Аннотация. Статья посвящена сравнению методик культурно-ландшафтного районирования в российской географии. Анализируются основные проблемы культурно-ландшафтного районирования России и общие принципы исправления недостатков существующих методов районирования.

Abstract. The article is devoted to a comparison of methods of cultural and landscape zoning in Russian geography. In general the main problems of cultural landscape zoning of Russia and general principles for correction of deficiencies of existing methods of zoning are analyzed.

Ключевые слова: культурный ландшафт, культурно-ландшафтные системы, культурно-ландшафтное районирование, историко-культурное районирование.

Keywords: cultural landscape, cultural landscape systems, cultural landscape zoning, historical and cultural zoning.

К настоящему времени в российской географии сложился своеобразный парадокс – огромные пространства России обладают богатыми и развитыми культурными ландшафтами, существуют теоретические разработки по исследованию культурных ландшафтов, но при этом практические методы изучения подобных структур развиты достаточно слабо. Основным и наиболее актуальным методом исследования ландшафтов является районирование. Районирование позволяет выявить пространственные закономерности распределения культурно-ландшафтных комплексов, их внутреннюю структуру и провести систематизацию ландшафтов различного уровня. При проведении культурно-ландшафтного районирования необходимо понимать, что такие специфичные объекты, как культурные ландшафты, требуют тщательного изучения и систематизации разных приемов районирования.

Анализируя современное состояние культурно-ландшафтных исследований в российской географии, можно прийти к выводу, что существующие работы по культурно-ландшафтному районированию опираются в основном на один из трех подходов в трактовке

понятия культурный ландшафт. Три ведущих направления в изучении культурных ландшафтов кратко обобщены в таблице 1. Это классический географический подход (МГУ, СПбГУ), информационно-аксиологический подход (Институт природного и культурного наследия) и этнолого-географический подход (МГУ) [3].

Различия, отраженные в концепциях, сформировались из-за сложности и специфичности основного объекта изучения. По настоящий день в географической науке нет однозначной трактовки термина «культурный ландшафт». Различия концепций накладывают отпечаток на методы районирования, применяемые для практических исследований. В рамках той или иной концепции делается акцент на собственном наборе признаков районирования. Соответственно, результаты районирования при этом будут отличаться.

Существующие исследования не позволяют говорить о четкой реализации методов районирования ландшафтных комплексов на разных территориальных уровнях. Большинство работ, затрагивающих тему культурно-ландшафтного районирования, анализируют

Таблица 1

Основные культурно-ландшафтные концепции и их особенности

Концепции культурных ландшафтов и ведущие организации	Информационно-аксиологический подход (Институт природного и культурного наследия)	Этнолого-географический подход (Московский государственный университет)	Классический географический подход (Московский государственный университет, Санкт-Петербургский государственный университет)
Авторы	Веденин Ю.А., Кулешова М.Е., Туровский Р.Ф.	Калуцков В.Н., Симонов Ю.Г. и др.	Низовцев В.А., Иванов А.Н., Николаев В.А., Исаченко Г. А
Трактовка культурного ландшафта	Культурный ландшафт – природно-культурный территориальный комплекс, сформировавшийся в результате эволюционного взаимодействия природы и человека, его социокультурной и хозяйственной деятельности и состоящий из характерных сочетаний природный и культурных компонентов, находящихся в устойчивой взаимосвязи и взаимообусловленности.	Культурный ландшафт как сумма взаимодействующих подсистем – природного ландшафта, системы расселения, хозяйства, языка, духовной культуры и т.д. Культурный ландшафт (КЛ) – это освоенный этносом природный ландшафт. КЛ включает в себя семантический слой, создаваемый этносами и фиксируемый в топонимике и фольклоре.	Культурный ландшафт рассматривается как частный случай антропогенного ландшафта – комфортный, исторически адаптированный к природным условиям, целенаправленно измененный антропогенный ландшафт.
Методы и подходы к районированию	Используется целый ряд подходов к районированию в зависимости от размеров исследуемой территории и конкретных задач. На высших иерархических уровнях районирования (Россия) используются гибкая методика применения этнических, лингвистических, исторических и природных признаков (Туровский Р. Ф., Веденин Ю. А.). На уровне регионов – выявление качественных различий и пространственной дифференциации сочетаний природных ландшафтов с культурно-историческими комплексами, системой расселения и хозяйственного использования территории, как результат – выделение типологических групп районов. На уровне административных единиц регионов применяется представление о природно-культурном каркасе и историко-культурных особенностях территорий.	В основе районирования лежит представление об территориальных природно-культурных комплексах (ПКС) и местностных культурно-природных комплексах, которые исследуются методами ландшафтного анализа и картографирования (ареального физико-географического, специальными методами экономико-географического картографирования). Границы образований выделяются на основе этнических, лингвистических, топонимико-фольклорных особенностей, особенностей расселения населения. В случаях устойчивости и совпадения этнокультурных и административных границ используются территориально-административные границы.	Основные структурные понятия, применяемые при районировании – современные и коренные природно-территориальные комплексы (ПТК). Современные антропогенные ландшафты формируются на основе коренных ПТК (каркас местоположений по Исаченко А. Г.), поэтому районирование сводится к определению границ коренных и современных антропогенных ландшафтов методами, применяемыми в экономической и физической географии. При подробном изучении территории производится культурно-историческое районирование, в основе которого лежит рассмотрение развития территориальных комплексов в течение длительного исторического промежутка времени. При этом анализируются природные, хозяйственные, исторические, социально-экономические признаки.

относительно небольшие пространства, чаще всего территории отдельных регионов страны [1, 3, 6, 8, 9]. При этом применяются самые разнообразные приемы районирования – от анализа топонимики до построения культурно-природных каркасов [2, 8, 6]. К недостаткам подобных исследований следует отнести их разобщенность и слабую взаимосвязь выделяемых структур с культурно-ландшафтными системами других таксономических категорий.

К работам, в которых прослеживается взаимосвязь низших и высших уровней районирования, следует отнести исследования Ю.А. Веденина, Р.Ф. Туровского, В.Н. Калуцкова. Названные авторы предлагают разные иерархические системы уровней районирования культурных ландшафтов [2, 3, 7]. Однако говорить о полной реализации предлагаемых систем нельзя. Так, например, исследования В.Н. Калуцкова касаются в основном районирования территории Русского Севера [1] и не затрагивают территорию России в целом. В монографии Р.Ф. Туровского «Культурные ландшафты России» [7] подробно рассматриваются крупные культурно-ландшафтные системы всей территории России, но, к сожалению, результаты районирования не реализованы в виде картографического материала. К недостаткам существующих методик районирования следует отнести часто возникающую ситуацию подмены культурно-ландшафтного районирования культурно-историческим. Вероятным путем избегания подобных недостатков является разработка методики культурно-ландшафтного районирования, позволяющей рассматривать культурные ландшафты как сложные открытые системы, формирующиеся и развивающиеся по определенным закономерностям. Наиболее близкой концепцией, позволяющей выполнить подобную задачу, является концепция культурного ландшафта, разрабатываемая коллективом авторов во главе с Ю.А. Ведениным [3, 8]. Опираясь на данную концепцию, можно выделить ряд условий, которые необходимо учитывать при проведении культурно-ландшафтного районирования.

1. Гибкость методики. В зависимости от особенностей конкретной территории, уров-

ня районирования, от различных факторов и условий, набор признаков, используемых для определения границ, может изменяться. Здесь наиболее применима методика «плавающих признаков» районирования, предложенная Л.В. Смирнягиным [5].

2. Реальность существования и закономерность образования культурных ландшафтов. Культурно-ландшафтная система любого ранга обладает реально существующими границами, поэтому при районировании выделяемые границы должны быть естественными (т.е. сформировавшимися в процессе эволюционного и исторического развития ландшафта), а не искусственно проведенными.

3. Формирование контактных зон. В большинстве случаев границы между соседними культурно-ландшафтными системами не являются барьерными и территориально выражаются в виде широких переходных зон в пределах, в которых происходит смешение признаков соседних ландшафтов. Проведение границ культурно-ландшафтных районов в виде волосных линий является условностью, за исключением случаев с барьерными границами (некоторыми природными, политико-административными рубежами и т.п.).

4. Обозначаемые культурно-ландшафтные районы должны быть логически взаимосвязаны на разных уровнях районирования. Если этого не происходит, то выделенные без учета этой особенности районы нельзя в полной мере назвать естественно сформировавшимися.

При соблюдении предлагаемых условий и рассмотрении культурных ландшафтов как сложных открытых систем можно говорить о некоем универсальном варианте культурно-ландшафтного районирования, который будет использовать наработки уже существующих исследований. При культурно-ландшафтном районировании всей территории России для наиболее точного и достоверного результата необходимо использование данных, полученных при районировании на уровне отдельных регионов. Согласование подобных данных возможно только при наличии общепринятых приемов районирования и системы таксономических уровней.

Библиографический список

1. Калуцков В.Н. Культурно-ландшафтное районирование Русского Севера: Постановка проблемы // Рябининские чтения. Музей-заповедник «Кижский». – Петрозаводск, 2007. – С. 54–56.

2. Калущков В.Н. Основы этнокультурного ландшафтоведения. – М.: Издательство Московского университета, 2000.
3. Культурный ландшафт как объект наследия / Под ред. Ю.А. Веденина, М.Е. Кулешовой. – М.: Институт Наследия, СПб.: Дмитрий Буланин, 2004.
4. Культурный ландшафт: Теоретические и региональные исследования. Третий юбилейный выпуск трудов семинара «Культурный ландшафт» / Под ред. Калущкова В.Н., Красовской Т.М. – М.: Издательство Московского университета, 2003.
5. Смирнягин Л.В. Районы США: портрет современной Америки. – М.: Мысль, 1989.
6. Соколова Е.Н. Ландшафтный анализ геокультурного пространства Вологодской области. Автореферат на соискание ученой степени кандидата географических наук. – СПб, 1997.
7. Туровский Р. Ф. Культурные ландшафты России. – М.: Институт Наследия. 1998.
8. Чалая И.П., Веденин Ю.А. Культурно-ландшафтное районирование Тверской области. – М.: Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия, 1997.
9. Юшков М.Ю. Геопространственные особенности культурного наследия Нижегородского Поволжья. Автореферат диссертации на соискание научной степени кандидата географических наук. – Нижний Новгород, 2006.

А.А. Бондарович, Д.А. Дирин (г. Барнаул), А.С. Кусков (г. Саратов)

ОСОБЕННОСТИ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ ТУРИСТСКИХ РЫНКАХ

**Dirin D.A., Kuskov A.S., Bondarovich A.A.
FEATURES POSITIONING OF RUSSIAN REGIONS
IN THE INTERNATIONAL AND NATIONAL TOURIST MARKETS**

***Аннотация.** В статье определяется круг связанных с развитием туризма проблем, наиболее актуальных для регионов России. Предлагается их решение путем выработки моделей и инструментов позиционирования регионального туристского продукта, а также самих регионов как туристских дестинаций. Приводимые авторами сценарии позиционирования обоснованы на примере туристского развития двух регионов страны – Саратовской области и Алтайского края.*

***Abstract.** In article the circle of the most actual for Russia and its regions of the problems connected with development of tourism on the basis of what their decision by development of models and tools of positioning a regional tourist product, and also regions as tourist territory is offered is defined. Scenarios of positioning resulted by authors are proved on an example of tourist development two regions of the country – Saratov region and Altay territory.*

***Ключевые слова:** туризм, туристский продукт, туристский регион, туристская дестинация, позиционирование, механизм позиционирования, туристский бренд, туристский имидж, туристский проект.*

***Keywords:** tourism, tourist product, tourist region, tourist territory, positioning, mechanism of positioning, tourist brand, tourist image, tourist project.*

В современных реалиях постиндустриального общественного развития туризм стал одной из важнейших отраслей мировой экономики. Ежегодно в международные туристские потоки вовлекается почти миллиард человек, а доход мировой экономики от международного туризма приближается в 1 трлн. долл. США в год. Не меньшее значение для национальных экономик имеет и внутренний туризм. Такое развитие туризма привело к глобальной конкуренции между основными мировыми и региональными туристскими дестинациями.

Россия, объявившая туризм одним из приоритетных направлений развития своей экономики, также включилась в эту борьбу. Пока, к сожалению, не очень успешно. Несмотря на свой выдающийся природный и весьма значительный культурно-исторический потенциал, наша страна проигрывает мировым лидерам туризма по всем позициям. Так, из посетивших страну в 2010 г. 22,3 млн. иностранцев только 2,1 млн. человек (9,5%) приезжали с целью туризма [1]. Для сравнения, в 2009 г. Францию посетили 74,2 млн. туристов, США – 54,9 млн., Испанию – 52,2

млн., КНР – 50,9 млн., Италию – 43,2 млн., Великобританию – 28,0 млн., Турцию – 25,5 млн., Германию – 24,2 млн., Малайзию – 23,6 млн., Мексику – 21,5 млн. [2]. Таким образом, видно, что поток «чистых туристов» в главные мировые дестинации в 10–35 раз превышает международный турпоток в Россию.

Несмотря на значительное развитие внутреннего туризма, все большее число россиян предпочитают отдыхать за рубежом. Так, в 2010 г. 12,6 млн. россиян выезжали в другие страны в качестве туристов (рост по сравнению с 2009 г. составил 35%) [1], оставив там в общей сложности 20,8 млрд. долл. США (девятое место в мире) [2].

Данные проблемы связаны во многом с неумелым продвижением собственного национального и регионального турпродукта. Сегодня недостаточно просто создать качественный турпродукт, но важно его подобающим образом представить потенциальному потребителю, сделать узнаваемым среди всех прочих предложений на туристском рынке. Иными словами, нужно уделять значительное внимание позиционированию туристского продукта.

Под позиционированием понимается комплекс действий по разработке и созданию максимально эффективного образа туристского продукта или услуги, которые должны занять в сознании представителей определенного потребительского сегмента место, выгодно отличающееся от места турпродукта или услуг конкурентов. Главной задачей позиционирования регионального турпродукта на рынке следует считать реализацию комплекса мер, направленных на адаптацию турпродукта к интересам и требованиям целевого рынка (других регионов России или зарубежных стран) с выделением наиболее важных характеристик (атрибутов), подчеркивающих его конкурентоспособность.

Механизм позиционирования турпродуктов и услуг, предлагаемых различными регионами России, должен включать в себя следующие стадии [3]:

1) выделение и популяризация отдельных туристских продуктов и их атрибутов (процедура дифференциации, которая сопровождается выделением наиболее весомых конкурентных преимуществ туров и их доведением до сознания потребителей);

2) формирование наиболее выгодного для туристских предприятий представления

о региональном турпродукте (четкое и позитивное по характеру закрепление в сознании потребителей из других регионов или стран наиболее значимых и полезных свойств предлагаемого туристского продукта);

3) идентификация определенного региона (туристского предприятия) с конкретными турпродуктами, услугами, географическими направлениями, предлагаемыми на рынке;

4) выработка стратегии конкурентного поведения туристских предприятий региона по результатам первых трех стадий на основе анализа реакции потребителей в отношении продвигаемых на рынок туристских продуктов и услуг, а также оценки конкурентной среды;

5) брендинг и имиджирование отдельных турпродуктов (четкая ассоциация определенного региона или туристского предприятия с продвигаемыми на рынке турпродуктами и услугами).

Достаточно часто при определении позиции региона и его турпродукта на туристском рынке встречаются ошибки, к основным из которых можно отнести следующие [4]:

- недопозиционирование (в результате позиционирования потенциальные потребители так и не увидели уникальных черт региона и предлагаемых им продуктов и услуг, а также не смогли идентифицировать регион с конкретными направлениями туризма, определить его место на туристском рынке)
- перепозиционирование (администрация и туристские предприятия региона «переусердствовали» в части повышения туристской привлекательности региона, что вызывает обратный эффект)
- поверхностное позиционирование (администрация и важнейшие хозяйствующие субъекты региона не совсем точно определили для себя рыночные сегменты для последующей работы, а также неверно определили их приоритетный порядок)
- сомнительное позиционирование (возникает при недооценке региональными властями и руководителями туристских предприятий своих конкурентов, завышенной оценке своего имиджа, положения на рынке и рыночных возможностей)
- неоднозначное позиционирование (создание у потребителя путаного представления о турпродукте региона,

а также об имеющихся ресурсных и инфраструктурных возможностях)

- одностороннее позиционирование (создание у потребителей слишком узкого представления о туристском потенциале региона, предлагаемых на рынке туристских продуктах и услугах).

Авторами был проведен анализ особенностей и технологий позиционирования туристских продуктов и услуг, реализуемых в разных регионах России. В итоге были выделены следующие наиболее важные модели позиционирования регионального турпродукта на туристских рынках.

Первая модель – информационное позиционирование. Она основана на информировании потенциальных потребителей из других регионов и стран о туристских возможностях того или иного региона. Такое информирование предполагает выпуск печатной продукции – путеводителей, каталогов, справочников, журналов, туристской литературы, а также мультимедийных изданий. Мощным средством информационного позиционирования регионального турпродукта является Интернет. Как показал анализ, наиболее эффективно применяется стратегия информационного позиционирования в Тверской, Московской, Ленинградской, Владимирской областях, Краснодарском, Ставропольском и Алтайском краях.

Вторая модель – коммуникативное позиционирование. Она предполагает активное продвижение регионального туристского продукта при помощи таких инструментов, как выставки, ярмарки, туристские биржи, конференции, симпозиумы, слеты, event-менеджмент. Так, выставочно-ярмарочные мероприятия традиционно проводятся в основных туристских регионах России: Московской, Ленинградской, Самарской, Владимирской, Ярославской, Нижегородской областях, Республике Татарстан, Краснодарском и Ставропольском краях. Несомненно, что в таких условиях усиливается внимание к турпродуктам того региона, который проводит подобные мероприятия.

Третья модель – государственно-правовое позиционирование. Считается одной из наиболее эффективных, так как предполагает повышенное внимание региональных органов власти к проблемам туристской отрасли, а также наличие совершенной нормативно-правовой базы, регулирующей все от-

ношения, возникающие в рамках туристской сферы. Сейчас в большинстве регионов России разрабатываются соответствующие программы и концепции развития туризма.

Четвертая модель – мифотворческое позиционирование (туристское мифотворчество). Наиболее сложная и редко встречающаяся на практике модель, заключающаяся в том, что вокруг некоего явления или комплекса объектов создается ореол мифов и загадок, позволяющих привлечь интерес к указанному месту – а это верный путь к формированию и позиционированию турпродукта. Например, в Пермском крае активно культивируется миф о том, что на севере края все достопримечательности расположены на 60-й параллели, в результате чего родился специальный тур по территории Гайнского района, пользующийся спросом у жителей и гостей региона. Легенды о Китеже, сокровищах татаро-монголов, кладках Степана Разина, таинства древних монастырей и храмов Русского Севера также служат привлекающим моментом для туристов, посещающих некоторые регионы России.

Пятая модель – фокусное позиционирование. Основана на выделении наиболее значимых достоинств региона и их представлении в структуре регионального турпродукта. Так, для Краснодарского, Ставропольского и Алтайского краев – это уникальные природные ресурсы туризма, для Московской, Новгородской, Ленинградской, Ярославской, Владимирской, Псковской областей – известные историко-культурные объекты и памятники, для Архангельской, Вологодской, Нижегородской областей, Республики Карелия – это уникальные культовые объекты, культурные ландшафты, связанные с жизнью и бытом малых народностей, для Тверской, Московской, Самарской областей – это известные события и мероприятия и т. д.

Шестая модель – доверительное позиционирование. Связана с желанием региональных администраций продемонстрировать потенциальным туристам, прежде всего иностранным, комфортность, безопасность, качество и разнообразие отдыха, которые может предложить отдельно взятый регион. Это реализуется с помощью СМИ, проведения рекламных туров, выпуска каталогов, организации специализированных выставочных мероприятий, модернизации инфраструктуры, оптимального партнерства науки,

власти и турбизнеса. Такой уровень позиционирования является достаточно затратным и под силу далеко немногим регионам России. Относительно успешно «доказывают» иностранцам безопасность отдыха в России столичный регион, Приморский край, Забайкалье, Ленинградская и Калининградская области, Республика Карелия.

Седьмая модель – локалитетное позиционирование. Базируется на территориальном принципе организации и позиционирования регионального турпродукта. Данный принцип предполагает создание в рамках региона специализированных локалитетов (территориальных структур), специализирующихся на организации туристской деятельности. К таким структурам относятся особые экономические зоны туристско-рекреационного типа, специализированные туристские центры, тематические парки, туристские кластеры. При этом должно соблюдаться одно главное условие – указанные территории должны предлагать свой турпродукт на национальный и международный рынки. Пока наибольшей инновационной активностью в этом плане обладают тематические парки. К регионам, имеющим опыт позиционирования данного типа, можно отнести Республики Алтай и Бурятия, Сахалинскую, Московскую, Ленинградскую области, Алтайский, Краснодарский и Ставропольский края.

Восьмая модель – имиджевое позиционирование. Оно характеризуется тем, что в сознании у потребителей сложился четкий образ и имидж региона, представленный в предлагаемых на рынке туристских продуктах и услугах. Таким уровнем могут похвалиться лишь единицы российских регионов – в первую очередь, это Москва и Московская область, Ленинградская, Владимирская и Ярославская области, Краснодарский и Ставропольский края. Как показывает анализ, с точки зрения иностранных туристов брендируемых регионов в нашей стране еще меньше – иностранцы ассоциируют российский туризм только с Москвой и Санкт-Петербургом. Есть определенные надежды на то, что ситуацию исправит Олимпиада–2014.

Среди проектов, в ходе создания которых накоплен определенный опыт позиционирования, привлечения инвестиций и реального развития внутреннего и въездного туризма следует назвать несколько наиболее удачных:

- Подмосковные усадьбы – путешествие в прошлое (Московская область)
- Золотой путь России (Тверская область)
- Литературная Россия (Тульская и Московская области)
- Ярославская Илиада (Ярославская область)
- По красотам Адыгеи (Республика Адыгея)
- Великий Устюг – родина Деда Мороза (Вологодская область)
- Транскенозерская тропа (Архангельская область)
- Нижегородское ожерелье (Нижегородская область)
- Путь Ермака – через Урал в Сибирь (Пермский край и др.)
- Большое Уральское кольцо (Пермский край и Свердловская область)
- Большое Саянское кольцо (Республики Тыва и Хакасия, Красноярский край)
- Большая Байкальская тропа (Республика Бурятия)
- В край лососей и медведей (Камчатский край).

Более подробно рассмотрим лишь отдельные проекты, которые локализованы в различных туристских зонах России. Эти проекты интересны тем, что имеют различное географическое положение и ресурсную составляющую, которые определяют специализацию, различную по продолжительности историю развития (узнаваемость бренда), различные модели позиционирования-управления, а также уровень идеологической и финансовой поддержки (мировой, федеральный, региональный, муниципальный, локальный – отдельный туроператор).

Проект «Подмосковные усадьбы – путешествие в прошлое» имеет продолжительную историю позиционирования и представляет собой сложившийся бренд. Русская усадьба – это не только уникальный ландшафт и вписанная в него архитектура, но и связь с именами выдающихся деятелей российской музыки, литературы, живописи и политики. Московская область насчитывает порядка 270 усадеб, среди которых есть настоящие жемчужины: Архангельское, Воронovo, Абрамцево, Шахматово, Мураново. Во времена СССР это были известные экскурсионные объекты, всемерно поддерживаемые государством [5]. Устойчивый поток сфор-

мировался и в дальнейшем будет сохраняться благодаря близости гигантской агломерации, потенциальный спрос на рекреацию в которой практически безграничен.

К сожалению, этот проект имеет очень слабую информационную поддержку. Небольшой статьи на портале «Туризм в России», копию которой можно встретить на сайтах редких туроператоров, явно недостаточно для позиционирования этого проекта на мировом и внутреннем рынке. Важно отметить и то, что отсутствует «титulusный» туроператор или группа компаний, которые бы занимались целенаправленным продвижением.

В этом отношении более удачный пример – работы фирмы «Комильфо» из г. Твери по формированию, продвижению и реализации проекта «Золотой путь России». «Золотой путь России», благодаря удачно выбранному названию и географическому положению, связанному с трассой «Москва–Санкт-Петербург», вдоль которой находятся свыше 2500 памятников истории и культуры, в дальнейшем может стать одним из российских туристских брендов. С 2003 г. инициатором создания и активным организатором является турфирма «Комильфо».

Проект опирается на эндогенные факторы развития – активно вовлекается местное население, поддерживается малый бизнес, эффективно используются инструменты государственно-частного партнерства. В рамках продвижения проекта были проведены многочисленные событийные мероприятия – ярмарки, торгово-туристские фестивали, выставки, встречи, рекламные туры для журналистов и работников турбизнеса. Созданы новые объекты показа и размещения в традициях «сельского туризма». Следует отметить использование таких PR-элементов как номинации в конкурсах. За создание программы «Золотой Путь России» турфирма «Комильфо» награждена дипломом национальной премии им. Ю.А. Сенкевича, а также серебряной и золотой коронами Международной премии «Лидеры туристической», золотой медалью Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. К сожалению, «титulusный» туроператор проекта недостаточно полно использует ресурсы Интернет-пространства и имеет откровенно слабый дизайн сайта, редко обновляемый «контент», отсутствует версия на иностранных языках.

Пожалуй, самым известным и активно тиражируемым в медийном пространстве брендом последнего десятилетия стал проект «Великий Устюг – родина Деда Мороза» (Вологодская область). В России, которая ассоциируется у многих именно с зимой, снегом и морозами и где новогодние праздники имеют практически «сакральное» значение, появление подобного проекта было неизбежным. К тому же существовал очень успешный пример «зимнего соседа» Финляндии со столицей «Санты» в Рованиemi, который демонстрировал пример создания мощного рекреационного ресурса без наличия каких либо уникальных природных или культурно-исторических достопримечательностей. По сути, мы наблюдаем мифотворческое позиционирование.

Великий Устюг – популярный центр семейного туризма, где сохранилось немало памятников истории и архитектуры. В развитие проекта за период с 1998 по 2007 гг. было вложено более 1 млрд. руб., а частные инвестиции составили 30%. За это время бренд был признан не только в России, но и за рубежом, а Великий Устюг превратился в центр международного туризма. В 2008 г. в проект было вовлечено 7% трудоспособного населения района. Прямой эффект от туризма составил 1,3 млрд. руб., интегральный мультипликативный эффект – 2,7 млрд. руб. [6].

Большой профессиональный интерес с точки зрения создания, позиционирования и реализации турпродукта на международном рынке представляет проект «Большое Саянское кольцо». Он является примером верной оценки конъюнктуры современного рынка мирового въездного туризма – повышенный интерес к традиционной культуре и древним религиозным практикам. Основной продукт – тур, который организует одноименный туроператор на территории Красноярского края, а также малоосвоенных и слабозаселенных территориях Республик Хакасия и Тыва. Оптимальная продолжительность (10 дней), уникальные объекты показа – нетронутые ландшафты, этнография и археология (мегалитические комплексы), аутентичные средства размещения (юрты), знакомство с элементами шаманской культуры (принцип соучастия), комфортабельный транспорт, высокий уровень экскурсионного обслуживания и питания, а также многолетние усилия по продвижению этого продукта,

сделали маршрут очень популярным среди иностранных туристов. В этом путешествии к 2010 году побывали туристы более чем из 35 стран мира.

Тур был удостоен множества наград. В 2005 году был получен диплом Национальной туристской премии им. Ю.А. Сенкевича в номинации «Лучший межрегиональный турпродукт». В рамках проекта сформировалась традиция проведения фестиваля этнической музыки, также получившего международный резонанс и признание. Приятно отметить высокий уровень использования Интернет-ресурса (английская и русская версия) для позиционирования турпродукта [7]. Это единственный отечественный проект, который имеет собственную одноименную рубрику в одной из самых читаемых среди профессионалов турбизнеса электронной газете Российского союза туриндустрии «Ratanews».

«Транскенозерская тропа». Кенозерский национальный парк (НП), как биосферный резерват ЮНЕСКО (2004), безусловно, обладает мощной идеологической поддержкой (в том числе и для финансирования в виде научных грантов), а стало быть, ресурсом для позиционирования. Этот НП в юго-западной части Архангельской области является, по существу, примером культурного ландшафта и эталонной системы исторической среды обитания человека Русского Севера. Уникальные природные комплексы, памятники материальной и духовной культуры, архитектуры, монументальной живописи, иконописи, археологии, богатый этнографический материал, все это создает предпосылки для развития здесь внутреннего и въездного туризма.

В 2010 г. при поддержке Минприроды России и Европейского союза был разработан новый сайт НП со стильным дизайном, навигацией и интересными разделами для профессионалов охраны природы, туризма и гостей [8]. Совершенно логичным элементом развития этой территории было создание здесь пешеходного маршрута в лучших европейских традициях «мягкого» туризма, который позволил объединить все уникальные природные, историко-культурные элементы этой территории. Интересно отметить, что на новом сайте Кенозерского НП существует раздел, посвященный экологическим тропам, но пока отсутствует какое-либо упоми-

нение о «Транскенозерской тропе», которую предлагают отдельные мелкие туроператоры и турклубы Архангельской области. «Транскенозерская тропа» берет начало в Архангельске и пролегает по «ключевым» местам парка. Для участников разного возраста и физической подготовки предоставляется возможность посетить красивейшие озера, увидеть многочисленные объекты культовой и хозяйственной деревянной архитектуры, гармонично вписанные в ландшафт, а также разместиться на ночлег в крестьянских домах с интерьером XIX – начала XX вв.

Итак, следует отметить, что в России уже сейчас реализуется ряд интересных туристских проектов, которые позиционируются с разной степенью успешности. Следует также рассмотреть особенности позиционирования туристского продукта на уровне отдельных регионов страны. Для анализа были выбраны два субъекта Российской Федерации – Саратовская область и Алтайский край. Эти два региона и очень похожи и очень непохожи друг на друга.

С одной стороны, и Саратовская область, и Алтайский край расположены в пределах степной зоны и имеют относительно благоприятные климатические условия для организации туризма и отдыха, а также весьма схожие ландшафты на значительных территориях обоих регионов. Кроме того, среди соседних регионов имеются те, которые также обладают значительным туристским потенциалом.

В то же время велики и отличия субъектов: Саратовская область находится в густонаселенном районе, вблизи от крупнейших центров расселения, а также рядом с европейскими странами, являющимися основными донорами мирового турпотока; Алтайский край расположен в южной части Сибири и значительно удален от плотно заселенных районов страны. В то же время, Алтайский край, в сравнении с Саратовской областью, имеет гораздо большее ландшафтное разнообразие, связанное с его положением на стыке Западно-Сибирской равнины и Алтайских гор, большое количество природных достопримечательностей, давние традиции туристского освоения.

Саратовская область – типичный волжский регион, который может предложить иностранным туристам и согражданам весьма ограниченный спектр туристских услуг

и достопримечательностей. В первую очередь это Волга с ее лечебными, оздоровительными и рекреационными учреждениями, исторические города (Саратов, Энгельс, Хвалынский, Вольск), ареалы развития этнического туризма (Марковский, Энгельсский и Красноармейский районы), Хвалынский муниципальный район как полюс роста туристской активности в регионе.

За последние десять лет была проделана достаточно серьезная работа в части позиционирования региона и его турпродукта на национальном туристском рынке:

- администрация региона и представители турфирм активно участвуют в туристских выставках, проходящих ежегодно в Москве, Самаре и Сочи
- в области ежегодно проводятся туристские конференции
- специалистами Министерства разработаны и проведены однодневные рекламные автобусные туры по основным районам Саратовской области
- выпущено значительное количество краеведческих изданий
- разработаны и представлены мультимедийные издания по Саратову и области для туристов (диски «Отдых в Саратовской области», «Прогулки по Саратову», «Таинственный Саратов» и т. д.)
- регулярно проводятся культурно-познавательные экскурсии по городам области, экологические экскурсии, в Хвалынский национальный парк, Дьяковский лес и т. д. [9]
- активно позиционируются на рынке этнические туры и экскурсии, проводимые в рамках программ по ознакомлению с наследием немцев Поволжья.

Однако у региона есть и очевидные проблемы. С принятием новых поправок в законодательство о туризме изменилась рыночная ситуация в части соотношения производителей и посредников – последних стало намного больше. Следует отметить и тот факт, что большинство приезжающих в регион туристов – круизеры, которые четко привязаны к теплоходу, стоящему в Саратове обычно не более 3–4 часов. За такое короткое время показать даже малую толику туристского потенциала города просто невозможно, не говоря уже о других объектах Саратовской области.

Удручает состояние туристской инфраструктуры в регионе. Не хватает гостиниц среднего класса, элитные гостиницы представляют весьма ограниченное количество мест, система молодежных средств размещения отсутствует. Дорожно-транспортная сеть Саратовской области считается одной из самых худших в России. С сожалением приходится констатировать тот факт, что многие историко-культурные объекты находятся не в лучшем состоянии. Так, сейчас пребывает в запустении и практически растаскивается по кускам гордость Саратова – Национальная деревня народов Саратовской области.

Для успешного позиционирования региона на туристском рынке не хватает качественной печатной продукции. На данный момент отсутствуют путеводители и специализированная литература по основным городам и туристским местам области. Беда саратовского региона – отсутствие качественной картографической продукции. Туристам совершенно нечего увозить из области на память, а традиционные бренды региона – саратовская гармошка и калач – уже давно канули в лету.

В отличие от Саратовской области, Алтайский край, расположенный на юге Западной Сибири, является регионом давнего туристского освоения и одним из наиболее перспективных в туристско-рекреационном отношении азиатских субъектов страны. Особенности края – наиболее комфортные природно-климатические условия среди сибирских регионов, значительное ландшафтное разнообразие и большое количество памятников природы, развитая гидросеть, наличие бальнеологических ресурсов, значительное этнокультурное разнообразие и наличие культурно-исторического наследия.

В настоящее время в крае имеется несколько сложившихся рекреационных центров разного уровня, а также выделяются несколько перспективных туристских кластеров. В качестве сложившихся турцентров общегосударственного значения выделяются особая экономическая зона туристско-рекреационного типа (ОЭЗ ТРТ) «Бирюзовая Катунь», сформировавшаяся в левобережье Нижней Катуни, и бальнеологический город-курорт федерального значения Белокуриха. Оба они находятся в юго-восточной предгорной части края. В дальнейшем они, вероятно, сольются в единое туристско-рекреационное

ядро, включив также в свой состав проектируемую игорную зону «Сибирская монета».

Сложившимися туристско-рекреационными центрами являются крупнейшие города Алтайского края – Барнаул и Бийск. Еще один рекреационный центр сложился на озере Большое Яровое, известном развитой инфраструктурой развлечений и целебными свойствами рапы и иловых грязей. Озеро находится в Кулундинской степи на крайнем западе края (в непосредственной близости от городов Славгород и Яровое).

Среди наиболее перспективных туристских кластеров в Алтайском крае следует выделить следующие:

1. «Горная Колывань» – территория на юго-западе Алтайского края. Здесь сочетается интересная природа (черневая тайга, многочисленные горные останцы, озера) и богатое историко-культурное наследие (памятники горнозаводского производства). Имеющийся потенциал используется в недостаточной мере в связи с крайне слабым уровнем развития туристской инфраструктуры. В перспективе в рамках данной территории можно организовать тематический парк-музей под открытым небом для развития культурно-познавательного и эколого-культурного туризма.

2. Система из 330 озер в Завьяловском районе на западе края. Указанный район обладает уникальным комплексом лечебно-оздоровительных ресурсов, включающим илово-сульфидные и пресноводные грязи, рапу озера Солёное, голубую глину, лечебно-столовую минеральную воду, целебный воздух ленточного соснового бора.

3. Малиновое озеро и другие озера Михайловского района в юго-западной части края. Данная озерная группа в перспективе может стать значимым ресурсом для развития организованного лечебного, оздоровительного и познавательного туризма.

4. «Горный Чарыш» – самая высокая часть края, включающая части Коргонского, Тигирекского, Башцелакского хребтов. Эта территория обладает высоким ландшафтным разнообразием и наименьшей антропогенной трансформацией. Здесь имеются все условия для активных видов туризма и отдыха.

5. «Горный Ануй» – горная территория на юге края, охватывающая части Ануйского и Башцелакского хребтов. Здесь имеются необходимые условия для конного, спелеоло-

гического, экскурсионно-познавательного, экологического туризма. Главными туристскими достопримечательностями являются каскад водопадов на р. Шинок и Денисова пещера, где создан международный научно-туристский центр.

6. Салаирский кряж – низкогорная территория на северо-востоке края, на границе с Кемеровской областью. Здесь есть все необходимые условия для организации спортивных пеших, велосипедных и лыжных походов, сплавов по рекам, а также развития эколого-познавательного туризма (горные массивы, реликтовая флора, древние стоянки, поселения и курганы). В пределах территории обнаружены пещеры, способные привлечь внимание спелеотуристов.

7. «Обское море» – побережье южной части Новосибирского водохранилища. Имеются перспективы для организации пляжного отдыха, охотничьего и рыболовного туризма. Особой популярностью Обское море пользуется у любителей парусного спорта.

8. Система боровых озер в Барнаульском и Касмалинском ленточных борах. Очень перспективные объекты, в настоящее время слабо задействованные в программах туристско-рекреационного развития территории. Ленточные боры тянутся по ложбинам древнего стока несколькими параллельными полосами с северо-востока на юго-запад. В этих же ложбинах находятся десятки озер, различных по химическому составу, размерам и глубине. На их берегах может сформироваться система рекреационных центров, ориентированных на пляжный отдых, охоту, рыбную ловлю и пр.

С 2011 г. в крае начнется реализация двух крупных инвестиционных туристских проектов, вошедших в Федеральную целевую программу «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2016 гг.)» – автотуристского кластера «Золотые ворота» в г. Бийске и туристско-рекреационного кластера «Белокуриха» в Смоленском районе и г. Белокурихе.

Цель проекта автотуристского кластера «Золотые ворота» – создание объекта комплексного обслуживания транзитного туристского потока, следующего на Алтай, вовлечение неорганизованных туристов в процесс обслуживания, формирование современных стандартов обслуживания и их внедрение на территории г. Бийска.

Основной целью реализации проекта кластера «Белокуриха» является расширение потенциала санаторно-курортного комплекса, формирование новых санаторно-курортных и туристско-рекреационных услуг.

Начиная с 2013 г. планируется запуск второго этапа реализации краевой целевой программы «Развитие туризма в Алтайском крае», предполагающий реализацию еще нескольких крупных инвестиционных проектов в сфере туризма: санаторно-курортный кластер на озере Горьком; автотуристский кластер «Красногорье»; туристско-рекреационный кластер «Горная Колывань»; санаторно-курортный кластер «Яровое». Программой предусмотрены действия по формированию благоприятного инвестиционного климата в сфере туризма, такие, как субсидирование части затрат организаций на подключение объектов туристской индустрии к энергетической, газовой инфраструктуре, субсидирование части затрат на оформление земельных участков для комплексного туристского освоения территории [10].

С целью продвижения туристского продукта региона на международный рынок Алтайский край принимает активное участие в международных туристских выставках. В выставочных экспозициях используется одна цветовая гамма, способствующая узнаваемости региона. В 2011 г. возобновлено проведение межрегиональной туристской выставки «Алтайтур. Алтайкурорт» в Барнауле.

Таким образом, можно рассматривать Алтайский край как пример субъекта Российской Федерации, активно позиционирующего свой региональный турпродукт, используя для этого различные модели позиционирования. В настоящее время основными моделями позиционирования регионального турпродукта Алтайского края являются государственно-правовое, доверительное, фокусное и локалитетное. Успешно развивается также коммуникативное позиционирование. Некоторый «провал» имеется в информационном позиционировании (очень мало качественной печатной и мультимедийной продукции о регионе и его туристских возможностях); слабо развито мифотворческое позиционирование.

Таким образом, российские регионы, имея разный уровень туристской освоенности и развития туристского бизнеса, преследуют одну и ту же цель – привлечь туристов

для проведения отдыха на своей территории. Однако, несмотря на всю «пестроту» туристской карты России, в стране сложились достаточно четкие тенденции развития туризма. В качестве основных выводов представим некоторые тенденции развития туризма в России:

1. Попытки государства урегулировать турбизнес приводят к монополизации и дестабилизации региональных рынков. С одной стороны, увеличиваются государственные инвестиции в ОЭЗ ТРТ, с другой – вносимые поправки в существующее законодательство создают практически нереальные условия для формирования регионального турпродукта. Принятые 17 января 2007 года поправки в Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в РФ» о финансовых гарантиях, привели к монополизации и разрушению так складывающегося регионального туристского рынка в России. Количество туроператоров в стране сократилось, а количество турагентств выросло до 17 тыс. – то есть почти на четверть. В стране можно выделить не больше крупных 150 туроператоров. Лишь треть из них уделяет внимание развитию въездного и внутреннего туризма. Региональный турпродукт есть кому продавать, но некому производить. Череда банкротств 2010 года показала полную несостоятельность механизма финансовых гарантий и страхования ответственности туроператоров, которые якобы были направлены на защиту потребителей.

2. Несмотря на принятую концепцию «Развития внутреннего и въездного туризма в России на 2011–2016 гг.» и прогнозные цифры роста иностранного потока до 40 млн. в год, следует констатировать тот факт, что в России цивилизованного туристского рынка в ближайшее время не будет, равно, как не станет в стране больше иностранных туристов. Причины тому системны и банальны: а) обширность территории – расстояние между отдельными объектами туристского интереса может достигать 200 и более км; б) суровые климатические условия на большей части страны; в) недостаточное развитие инфраструктуры транспорта, размещения и питания; г) социально-экономическая и политическая ситуация в стране и ее регионах (криминогенная обстановка, административный произвол, визовый режим в отношении развитых стран, допотопная

система регистрации иностранных граждан и т. д.); д) мизерный годовой бюджет (около 2,5 млн. евро) по продвижению рекреационных возможностей страны за рубежом; е) дефицит путеводителей на иностранном языке, а также низкий уровень использования Интернет.

3. Возможными точками роста для въездного и внутреннего туризма могли бы стать ОЭЗ ТРТ, в основе создания которых заложен принцип государственно-частного партнерства. Сам факт создания крупномасштабных всесезонных многофункциональных рекреационных комплексов с привлечением государственных инвестиций создает уникальные предпосылки для дальнейшего позиционирования целых регионов. Обоснованные опасения вызывают возможные негативные экологические и социально-экономические последствия развития этих проектов.

4. В будущем сохранится территориальный дисбаланс в уровне туристской освоенности отдельных регионов страны. Несмотря на усилия ряда региональных администраций, основными центрами привлечения иностранных туристов останутся традиционные в туристском отношении регионы Европейской части России. Более того, усилится автономизация в туристском развитии отдельных регионов, концентрация на определенных направлениях. Так, будет расти популярность трансграничного туризма – например, у Оренбургской области с Казахстаном, у Белгородской области с Украиной, у Смоленской области с Белоруссией, у Калининградской области с Польшей, у Приморского края с Японией. Отдельные перспективные трансграничные территории России (Алтайский край, Республика Алтай), вследствие невозможности решить проблему международных пограничных и таможенных терминалов, не смогут реализовать уникальный рекреационный потенциал через систему разветвленных кольцевых маршрутов по Центральной Азии.

5. Практически во всех российских регионах существуют уникальные эндогенные предпосылки для развития «мягких» форм туризма (экологический и сельский), который сможет привлечь взыскательного и образованного туриста, проявляющего интерес к пешеходному туризму и традиционному укладу жизни местных жителей. Развитие подобных проектов не требует развития мощной инфраструктуры и позволит поддерживать местные сообщества, сохранить их самобытность и культурный ландшафт.

6. России в современных условиях следует также обратить внимание на потребителей из стран СНГ и приграничных государств, которые имеют существенную долю в общем въездном потоке в страну.

7. Перспективы развития внутреннего туризма становятся призрачными в свете растущей конкуренции на мировом рынке. Динамика цен на выездном направлении такова, что не оставляет никаких надежд на переориентацию потока. Так, уже сейчас цены на ряд туров в Юго-Западную, Юго-Восточную Азию и страны Северной Африки практически сравнялись с ценами на курортах Черноморского побережья России, которые явно уступают зарубежным аналогам по уровню развития инфраструктуры и качеству обслуживания. При сложившейся ситуации вряд ли спасут положение событийные мероприятия мирового уровня – Олимпиада-2014, Чемпионат Мира по футболу 2018 г. Произойдет некоторая смена ориентиров во взглядах на отдых среди россиян – предпочтение будет отдаваться отдыху в рамках своего региона, соседскому туризму, а также традиционным направлениям – Турции, Египту, странам Европы.

8. Традиционно высокий уровень популярности внутри России сохранит сегмент «автобусных туров к морю», в котором работают сотни и даже тысячи турагентств в разных городах России.

Библиографический список

1. Федеральное агентство по туризму (Ростуризм): Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.russiatourism.ru>.
2. Всемирная туристская организация: Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unwto.org/statistics/index.htm>.
3. Дирин Д.А. Модели позиционирования турпродукта регионов России на туристском рынке / Д.А. Дирин, А.С. Кусков. // Устойчивое развитие экономики: состояние, проблемы, перспективы: Материалы V Международной научно-практической конференции. – Пинск: ПолесГУ, 2011.
4. Голубева В.Л. Туроперейтинг / В.Л. Голубева, А.С. Кусков. – М.: Форум, 2009.

5. Мироненко Н.С. Гуманистические аспекты исследования рекреационных систем / Н.С. Мироненко, Э.М. Эльдаров // Вестник МГУ. – Серия географическая. – 1998. – № 1.
6. Ratanews: Ежедневная туристская газета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ratanews.ru/news/news_12012011_16.stm.
7. Туроператор по Сибири «Саянское кольцо»: Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sayanring.ru>.
8. Кенозерский национальный парк: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kenozero.ru>.
9. Булыгина И.И. Туристский потенциал Саратовской области: проблемы и перспективы его использования / И.И. Булыгина // Туризм и региональное развитие: Сборник научных статей. Вып. 5. – Смоленск: Универсум, 2008.
10. Стратегия развития Алтайского края до 2025 г.: раздел 7. Стратегические направления и приоритеты развития края проекты.

В.Ю. Добромыслова (г.Москва)

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

Dobromyslova V.J.

THE MAIN APPROACHES TO THE FORMATION OF RUSSIA'S STATE POLICY IN THE ARCTIC ZONE

Аннотация. Арктические районы занимают особое место в системе стратегических национальных интересов России. В статье рассмотрены проблемы определения состава Арктической зоны, развития Северного морского пути, формирования опорной инфраструктуры, а также деятельности на Арктическом шельфе.

Abstract. The Arctic areas take a special place in system of strategic national interests of Russia. In article substantive provisions a problem of definition of structure of the Arctic zone, development of Northern sea way, formation of a basic infrastructure, and also activity on the Arctic shelf are considered.

Ключевые слова: государственная политика, Арктическая зона, стратегия, состав Арктической зоны, Северный морской путь, транспортная инфраструктура, Арктический шельф.

Key words: a state policy, the Arctic zone, strategy, structure of the Arctic zone, Northern sea way, a transport infrastructure, the Arctic shelf.

Постановка проблемы. Особенности Арктической зоны, выделяющими ее среди остальных регионов Российской Федерации и определяющими условия, направления и масштабы социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности, комплексной безопасности населения от угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, являются:

- экстремальные для постоянного проживания человека и организации хозяйственной деятельности природные условия
- крайне высокая уязвимость природной среды, практически не восстанавливающейся в результате антропогенного воздействия
- удаленность от основных промышленных центров

- очаговое развитие территории и освоения ресурсов, низкая плотность населения
- существенная зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от завоза топлива, продовольствия и товаров первой необходимости
- высокие затраты на осуществление хозяйственной деятельности и жизнеобеспечение населения
- слабое развитие транспортной сети.

Арктические районы занимают особое место в системе стратегических национальных интересов России в области стратегической безопасности, геополитики, экономики, охраны окружающей природной среды, науки.

Исключительно важно военно-стратегическое положение Арктической зоны. В ее пре-

делах действует группировка войск Вооруженных Сил РФ, обеспечивающая обороноспособность государства на северном направлении и защиту государственной границы, протяженность которой составляет около 20 тыс. км. хозяйственная деятельность в арктических районах тесно переплетается с интересами военной безопасности.

Долгосрочные прогнозы развития России связаны с перспективами промышленного освоения сырьевых ресурсов Арктики, включая районы шельфа. Суммарная прогнозная оценка извлекаемых ресурсов углеводородов континентальных окраин Северного Ледовитого океана составляет порядка 110 млрд. тонн. Это превышает запасы континентальных окраин любого другого из океанов Земли. Важно понять, в чем выражаются основные приоритеты развития Арктической зоны, как проявляется роль и место Арктики в экономике Российской Федерации.

На площади около 10,5 млн. кв. км при населении немногим менее 1% общероссийской численности производится почти 12% национального дохода Российской Федерации. Вклад арктической зоны в экспорт России составляет порядка 22–23%.

Данный дисбаланс необходимо решать за счет ускоренного развития инженерной и социальной инфраструктуры этого региона.

Арктическая зона России, как самая обширная среди других приарктических государств и наиболее промышленно освоенная, является крупным полигоном развития фундаментальных и прикладных научных исследований в различных областях знаний.

В настоящий момент готовится к утверждению стратегия развития и обеспечения национальной безопасности Арктической зоны Российской Федерации, разрабатываемая на период до 2020 г. В ней выделяются, на наш взгляд, три важных принципа развития:

- возрастание роли и эффективности национальной арктической политики России в укреплении основ российской государственности, включая реализацию ее суверенных прав и стратегических интересов в Арктике
- развитие человеческого капитала, переход к экономике знаний и улучшение

стандартов качества жизни (до сопоставимого с развитыми арктическими державами уровня)

- комплексность, ориентация на гармонизацию интересов всех субъектов национальной арктической политики – государства, институтов гражданского общества, деловых кругов, науки и коренных народов Севера.

Согласно Стратегии, цель развития Арктической зоны России выражается в обеспечении национальной безопасности в акватории и на суше макрорегиона, укреплении роли и места Арктики в экономике страны на основе инновационной модернизации экономики и устойчивого экономического роста.

Идеи стратегии предполагают приоритетное решение некоторых вопросов государственной политики в Арктической зоне. Среди них следует выделить наиболее важные: определение состава Арктической зоны, повышение статуса Северного морского пути, формирование опорной инфраструктуры региона.

В связи с тем, что предусматривается выделение Арктики в самостоятельный объект государственной политики в соответствии с особыми национальными интересами России, необходимо четкое определение состава Арктической зоны как территории, для которой разрабатываются и применяются экономические меры государственного (в том числе особого) регулирования. Сейчас Арктическая зона РФ определена решением Государственной комиссии при Совете министров СССР по делам Арктики от 22 апреля 1989 г.¹ К Арктической зоне также относятся прилегающие к северному побережью РФ внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона и континентальный шельф, в пределах которых Россия обладает суверенными правами и юрисдикцией в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. [1]. Это при подходах международной практики позволяет трактовать зону современного влияния России по-разному.

Состав российской Арктической зоны определен в общем виде и нуждается в конкретизации. Можно предложить различные подходы к определению состава зоны.

¹ В нее полностью или частично входят территории Республики Саха (Якутия), Мурманской и Архангельской областей, Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого, Таймырского (Долгано-Ненецкого) и Чукотского автономных округов, включая земли и острова, указанные в постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане».

Первый, на основе природных границ, что потребует огромного объема геодезических и картографических работ, а также биолого-экологических научных исследований. Так, например, некоторые исследователи (Гранберг И.С., Долинин Д.А. и др.) считают, что исходя из стратегии развития минерально-сырьевой базы и охраны арктической зоны России, он является единственным. Другие ученые предлагают использовать выделение целостных природно-хозяйственных комплексов, в отношении которых удобно осуществлять дифференцированную экономическую политику. Так, например, экономист-северовед В.С. Селин предлагает использовать метод транспортно-хозяйственного тяготения территорий, примыкающих к Северному морскому пути (СМП) и находящихся в зоне его влияния с учетом взаимосвязи экономики регионов, формирующих основные грузопотоки на трассе СМП. Однако такие арктические города, как Воркута или Салехард в настоящее время формируют основной грузопоток по железнодорожным путям. Но даже очевидно арктическое направление грузопотоков и базы снабжения не всегда можно рассматривать как критерии отнесения к Арктике.

На наш взгляд, он более приемлем, так как в соответствии с таким подходом в Арктическую зону России должны быть включены целостные ресурсно-производственные комплексы, преимущественно ориентированные на транспортную систему Северного морского пути.

Любой из предложенных подходов необходимо рассматривать исходя из того, что Арктическая зона должна быть объектом государственного управления. Её следует рассматривать как территорию (административную, экономическую) с приоритетами государственного регулирования и управления, с обеспечением национальной безопасности, суверенитета, суверенных прав и государственных интересов России в Арктике.

По нашему мнению, определение состава Арктической зоны также не должно осуществляться в рамках вопросов районирования территории Российской Федерации по критериям природно-климатической комфортности/дискомфортности жизнедеятельности населения, системы гарантий и компенсаций. Также на данном этапе не следует пересматривать существующую систему северных надбавок и районных коэффициентов.

На наш взгляд решение о составе Арктической зоны Российской Федерации целесообразно принимать, опираясь на учет линии Полярного круга и сложившуюся практику государственного управления.

Экономическое развитие и жизнедеятельность в Арктической зоне тесно связаны с развитием транспорта (морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и экологичного внедорожного), но в первую очередь – с надежным функционированием Северного морского пути.

Большинство населенных пунктов на Севере расположены на побережье арктических морей, а также в непосредственной близости от него и нарушение работы морского транспорта, несвоевременная доставка топлива, продовольствия и других товаров в населенные пункты из-за коротких сроков арктической навигации приводят к серьезным социальным и экономическим последствиям, вплоть до угрозы жизни населению.

В качестве одной из ключевых проблем, препятствующих устойчивому развитию Арктической зоны, выступает слаборазвитая или местами полностью отсутствующая транспортно-логистическая инфраструктура. Это приводит к несоответствию значимости освоения природно-ресурсного потенциала Арктики требованиям обеспечения национальной безопасности, снижению конкурентоспособности России, имеющей уникальные географические преимущества. Последние во многом связаны с возможностями эффективного использования Северного морского пути [5].

При всех технических сложностях плавания в Арктике географически СМП представляет собой кратчайший маршрут, соединяющий Европу с Дальним Востоком и западной частью Северной Америки. Потенциальные грузы для этой магистрали – отнюдь не только транзитные, это, к примеру, и российский экспорт, поставляемый сейчас в Юго-Восточную Азию южным морским маршрутом через Суэц. Морские транспортные услуги, таким образом, могут превратиться в крупнейшую после нефтегазового сырья статью экспорта Арктической зоны. Расчеты показывают, как можно только на основе государственной политики изменить наполняемость СМП (табл. 1).

Для реализации планов по разработке Арктического шельфа и доставке углеводородов в Европу и США, а также исполь-

Таблица 1

Прогнозная оценка морских арктических грузопотоков на период до 2020 года (тыс. тонн)
по вариантам I (инерционный сценарий) и II (инновационно-кластерный сценарий)

№ п/п	Наименование грузоперевозок, род груза	Вариант I			Вариант II		
		2010	2015	2020	2010	2015	2020
I	Прямой завоз с запада в каботаже, всего	770	1000	1030	1020	1285	1355
	в т.ч. уголь	25	25	35	55	50	55
	наливные	165	235	255	230	365	355
	из них:						
	1) в Дудинку (сухогрузы)	415	550	550	465	550	550
	2) в Восточный район, всего	65	70	75	95	140	140
	в т.ч. наливные	45	40	45	55	85	95
II	Прямой завоз с востока в каботаже, всего	235	350	450	385	530	630
	в т.ч. уголь	80	95	110	125	155	190
	наливные	105	165	175	160	200	210
III	Внутриарктический каботаж, всего	155	210	250	295	460	560
	из них:						
	1) лесные из р. Лена	10	20	25	10	30	40
	2) генеральные из р. Лена	10	30	45	20	50	70
	3) уголь из р. Колыма в Певек и др.	90	90	90	170	200	200
	4) наливные из р. Лена	30	40	50	45	100	150
	5) прочие направления, сухогрузы	15	30	40	50	80	100
IV	Вывоз из Арктики в каботаже, всего	410	440	470	2080	2790	3030
	из них:						
	из Дудинки, всего	390	415	440	1065	1730	1765
	в т.ч. цветные металлы	160	180	200	170	200	230
	файнштейн	185	185	185	185	185	185
V	Транзит по СМП, всего (сухогрузы)	0	0	0	100	150	250
VI	Экспорт, всего	1305	1525	1640	1560	1855	2035
	в т.ч. лесные из Игарки	280	415	450	300	450	500
	лесные из Тикси	50	40	40	60	65	70
	цветные металлы из Дудинки	345	325	305	335	305	275
	сырая нефть и газовый конденсат из рек Обь, Енисей, Лена	570	670	770	770	920	1070
	наливные с п-ва Ямал	0	0	0	0	0	5000
VII	Импорт (сухогрузы)	25	35	40	40	50	55
	Всего по трассе СМП	2900	3560	3880	5480	7120	12865
	Из них: наливные	870	1110	1250	2170	2585	7985
	сухогрузы	2030	2450	2630	3310	4535	4880

Источник: доклад Министра регионального развития Российской Федерации В.Ф. Басаргина в октябре 2010 года в г. Мурманске

зованию СМП для транзитных перевозок необходимо развивать инфраструктуру безопасности мореплавания. Для этого требуется программа комплексного развития Северного морского пути и Северного транспортного коридора (далее СТК), их использования в коммерческих целях.

Усиление использования СМП предполагает контроль за соблюдением экологической обстановки в районах прохождения судов. Поэтому должна очень жестко выполняться статья ст. 234 (Покрытые льдом районы) Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.².

² Статья предусматривает предоставление права прибрежным государствам принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в течение большей части года в пределах исключительной экономической зоны.

На федеральном уровне необходимо обеспечить принятие федерального закона, регулирующего торговое мореплавание по трассам Северного морского пути, установить границы акватории СМП (с учетом ст. 234 Конвенции ООН, западную границу – от меридиана мыса Канин Нос в Баренцевом море).

Для удобства плавания необходим единый центр по информированию судовладельцев, грузоотправителей, операторов о погодных и ледовых условиях, услугах, оказываемых на трассе СМП и т.д. Важным следует считать разработку и утверждение тарифов за услуги по проводке судов по трассам СМП, направленных на развитие судоходства и повышение конкурентоспособности по отношению к южным маршрутам.

Для развития арктической территории и реализации крупных проектов необходимо формирование транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры [4].

Продолжающийся масштабный износ основных фондов усугубляет инфраструктурные ограничения развития Арктической зоны, в том числе препятствует освоению природно-ресурсной базы. К тому же имеет место абсолютная неподготовленность инженерной инфраструктуры региона к возможным негативным последствиям процессов глобальных изменений климата.

Нерациональная структура генерирующих мощностей, высокая себестоимость производства генерации и транспортировки электроэнергии обуславливают гипертрофированные тарифы и тормозят освоение природно-ресурсной базы Арктики (табл. 2).

Вместе с тем постепенный перевод региональных энергосистем на возобновляемые источники энергии и более эффективное использование местных видов энергообеспечения (при одновременной оптимизации структуры ее производства) будут способствовать устойчивому развитию ведущих отраслей специализации региональных экономик (табл. 3).

Острым сдерживающим фактором устойчивого социально-экономического роста приарктических регионов выступает неразвитость транспортной инфраструктуры, ее морской и континентальной составляющих.

В целях восстановления функции СМП, для безопасного плавания по его трассам требуется перспективное видение развития и модернизации арктических портов Дудинка, Дик-

сон, Хатанга, Тикси, Певек, Providения, а также создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов/рейдовых отгрузочных терминалов Териберка, Индига, Харасавей, Варандей, Сабета, Дровяной. Для достижения этой цели потребуются разработка государственной программы перспективного развития базовых (опорных) арктических морских портов в целях создания портовой инфраструктуры; обеспечить проведение единой технической политики при создании и эксплуатации средств и систем двойного назначения в арктических морских портах [5].

Для субъектов, входящих в Арктическую зону РФ, огромное значение имеет система местных авиаперевозок. В этих регионах малая авиация – зачастую единственная возможность доступа населения к магистральным транспортным сетям. Вместе с тем это и патрулирование лесных массивов, оказание медицинской помощи, доставка почты и различных грузов, в сельском хозяйстве, а в перспективе – и в обеспечении авиаподдержки судоходства по Северному морскому пути.

В связи с этим необходимо предусмотреть меры государственной поддержки развития авиации местного значения. Местное воздушное сообщение пользуется государственной поддержкой во многих странах, в том числе в странах ЕС, США, Канаде и др. За выполнение обязательств перед государством и оказание авиатранспортных услуг авиакомпания получают компенсации (субсидии или преференции).

Необходимо разворачивать проекты по созданию современных систем связи в Арктической зоне, а также системы навигационно-информационного обеспечения морской деятельности с интеграцией в международные системы. Для нашей страны важно создание геоинформационной системы арктических территорий РФ, состыкованной с зарубежными аналогами.

Для совершенствования способов и методов предупреждения возможных чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в арктических условиях и их ликвидации целесообразно создание специальных аварийно-спасательных центров, определение мест их дислокации с учетом природных условий, состояния коммуникаций и их возможностей.

Высокие издержки хозяйственной деятельности в Арктике определяют целесообразность развертывания в регионе масштабных

Таблица 2

**Показатели экономического развития Арктической зоны
Российской Федерации на период до 2020 года**

	2007 г.	2013 г.	2017 г.	2020 г.
Суммарное потребление электроэнергии, включая потери (млн. кВт в час)	36950	46230	62080	72990
Потери электроэнергии (млн. кВт в час)	5206,6	4228,0	3920	3220
Потребление электроэнергии отраслями экономики – всего (млн. кВт в час)	21260	30080	44850	55510
Потребление электроэнергии населением (млн. кВт в час)	10480	11910	13360	14270

Источник: проект Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.

Таблица 3

**Показатели экономического развития Арктической зоны
Российской Федерации на период до 2020 года**

	2007 г.	2013 г.	2017 г.	2020 г.
Средние за расчетный период темпы прироста валового регионального продукта (%)		5,0	5,8	5,7
Объем валового регионального продукта – всего (млн. рублей), в том числе:	1120637,7	1710566,5	2290017,0	2813970,7
промышленность	580189,8	748931,3	888186,5	1017967,6
строительство	115862,2	219432,9	326425,8	411622,3
сельское хозяйство	10158,8	15381,2	19989,0	26596,0
транспорт	104315,7	196664,8	299001,8	381856,5
прочие отрасли	310111,3	530155,4	756413,4	985929,3
Доля отраслей экономики в валовом региональном продукте – всего (%), в том числе:				
промышленность	37,1	36,1	34,5	34,3
строительство	13,5	13,6	14,5	14,3
сельское хозяйство	1,7	1,6	1,7	1,8
транспорт	7,3	7,7	8,6	9,5
прочие отрасли	40,4	40,9	40,6	40,3

Источник: проект Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.

мегапроектов, способных максимально использовать эффекты экономии. Мегапроекты приведут к формированию нескольких центров экономического роста и по-новому определят роль и место Арктики в России и мире.

Важнейшей на сегодняшний день остается проблема использования шельфа, как для добычи полезных ископаемых, так и для использования биоресурсов. Всё это проявляется в ряде проблем, требующих быстрого решения.

Превалирование экстенсивного пути развития Арктической зоны РФ над интенсивным повышает вероятность закрепления нашей страны исключительно в сырьевом сегменте мировой экономики и глобальной системе разделения труда. Но и в нем вследствие многолетнего недофинансирования

геологоразведки значительная часть перспективных месторождений характеризуется слабой степенью изученности и не подготовлена к передаче в эксплуатацию.

Для стимулирования инвестиционной активности, обеспечения благоприятного налогового и таможенного климата для российских компаний и реализации проектов необходимы корректировки законодательства РФ, в том числе налогового, в отношении деятельности на континентальном шельфе.

Так, в действующем налоговом законодательстве России отсутствуют прямые нормы в отношении применения НДС к операциям, осуществляемым на континентальном шельфе РФ и в исключительной экономической зоне, включая деятельность по добыче и

первоначальной переработке углеводородов, строительству (созданию) сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне, а также в области транспортировки иностранными компаниями добытых углеводородов на территорию России.

При освоении шельфа также неурегулированным остается вопрос пересечения государственной границы России. В настоящий момент разрешение на неоднократное пересечение государственной границы может быть получено только российскими рыбопромысловыми судами. При освоении недр континентального шельфа с морских судов или искусственных объектов необходимо регулярное морское и воздушное сообщение с береговыми базами. Необходимость прохождения такими специализированными судами пограничного, таможенного и миграционного контроля создает значительные трудности административного характера для реализации проектов освоения континентального шельфа (например, невозможность своевременно решать технические проблемы, возникающие на континентальном шельфе в районе добычи).

Решить проблему помогут изменения в нормативных правовых актах для обеспе-

чения упрощенного порядка пересечения государственной границы при освоении минеральных ресурсов континентального шельфа. Необходимо рассмотреть вопрос о целесообразности открытия пунктов пропуска через государственную границу РФ при перемещении персонала и грузов на морские суда всех типов (включая морские ледостойкие платформы), а также искусственные установки и сооружения, которые используются для разработки и добычи минеральных ресурсов на континентальном шельфе.

Действующие в настоящее время положения российского законодательства, регулирующие рыбохозяйственную деятельность, не позволяют осуществить обновление флота путем строительства судов с более эффективными моделями работы. Сегодня около 90% рыбопромысловых судов по своим технико-эксплуатационным характеристикам не отвечают современным требованиям, имеют низкую производительность и высокую энергоемкость. В итоге добыча многих видов водных биоресурсов становится нерентабельной. Для решения данной проблемы необходимо дать возможность использования доли квоты в качестве залогового актива и упростить процедуру получения кредитов.

Библиографический список

1. Молодцов С.В., Зиланов В.К., Вылегжанин А.Н. Анклавы открытого моря и международное право // Московский журнал международного права. – 1993. – № 3. – С. 39–52.
2. Величков Д., Сафронов А. Россия может лишиться полярных владений // Коммерсантъ. – № 78. – 12 мая 1999 г.
3. Пилясов А.Н. И последние станут первыми: Северная периферия на пути к экономике знания. – М.: Кн. дом «Либроком», 2009. – 544 с.
4. Лукин Ю.Ф. Проблемы управления и развития северных территорий / Ю.Ф. Лукин // Русский Север в системе геополитических интересов России. – М.–Архангельск, 2002. – С. 114–125.
5. Смирнова О.О., Добромислова В.Ю. Некоторые вопросы государственной политики России в Арктической зоне // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2010. – № 12. – С. 76–91.

А.И. Зырянов, С.Э. Мышлявцева
(г. Пермь)

ТЕХНОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В НОВОМ РАЙОНЕ

Ziryanov A.I., Myshlyavtseva S.E.

THE TECHNOLOGY OF TOURISM DEVELOPMENT IN THE REGION

Аннотация. Рассматриваются вопросы создания универсального механизма вовлечения новых территорий в туристскую систему региона. Описывается технология пространственного анализа и туристского проектирования. Предлагаемая технология раскрывается на примере Гайнского муниципального района Пермского края.

Abstract. There are some other questions of developing the universal mechanism for involving the new territories into the tourist system of the region. The technology of spatial analysis and tourist designs are being described. The proposed technology discloses on the given example of Gainsky municipal district of Persmsky region.

Ключевые слова: регион, технология, туризм, туристская система, туристское проектирование, кластер, Пермский край.

Key words: region, technology, tourism, tourist system, tourist designs, cluster, Perm region.

С задачей развития туризма сталкиваются власти различных территорий нашей страны. Потребности людей в этом виде деятельности, экономическая эффективность туризма как отрасли хозяйства, его многообразная полезность стимулирует желание развивать туризм во всех регионах (центральных и удаленных, промышленных и сельских, благополучных и депрессивных). Реальный процесс развития туризма нередко свидетельствует о его непознанных собственных законах, которые не подчиняются планам территориально-го развития и региональным прогнозам.

Туристские районы в нашей стране сформировали наиболее известные и доступные туристские объекты, популярные маршруты и организованная инфраструктура. Это районы сложившиеся. Сейчас они составляют по предварительным оценкам 10–20% территории России. Остальные районы для туризма в основном новые, малоосвоенные или же просто потенциальные.

Пермский край в туристском аспекте – типичный регион России. Его расположение, средние размеры, наличие разных ландшафтов, хозяйственных отраслей и сокрытость явных преимуществ – предпосылки, дающие возможность создавать на материалах края применимые модели развития туризма. Среди почти полусотни муниципальных образований края есть города и районы, где туристская отрасль относительно развита (город Соликамск, Суксунский район), но немало территорий, которые являются слабопосещаемыми и малоизвестными (табл. 1).

При относительности этой классификации мы понимаем, что за бортом туристских процессов оказываются многие муниципальные образования Пермского края. Вовлечение новых территорий в процесс туристского освоения безусловно различается в зависимости от местных в том числе географических условий. Однако можно выработать некую общую последовательность действий, механизм, который позволит включать новые территории в туристские процессы, идущие в регионе. Он должен быть унифицирован и раскрыт в деталях и представлять собой в итоге технологию.

Технология развития туризма в новом районе должна включать последовательность действий, методику исследования, методику проектирования туристских объектов. Действия нацелены на создание и эффективное функционирование туристско-рекреационного комплекса района. Процесс развития туризма в районе состоит из трех этапов: 1 – исследование, 2 – создание, 3 – функционирование.

В технологической цепочке действий по решению поставленной задачи необходимо выделить следующих блоков (рис. 1, табл. 2):

При анализе ресурсного блока необходимо получить ответ на вопрос, каковы конкурентные туристские преимущества изучаемой территории. Следующий блок содержит информацию о включенности территории в туристскую систему региона. При сопоставлении материалов, полученных при анализе ресурсов и потоков, появляется возможность прогнозировать последующее туристское

Таблица 1

*Классификация муниципальных образований Пермского края
по туристской освоенности*

Тип района	Качественная характеристика	Количественная характеристика	Название муниципального района
Освоенные туристские районы	многопрофильные	с большими туристскими потоками	Кунгурский район Чусовской район
		с малыми туристскими потоками	Суксунский район Чердынский район
	узкопрофильные	с большими туристскими потоками	Гремячинский район Горнозаводский район
		с малыми туристскими потоками	Ильинский район Осинский район
Новые туристские районы	развивающиеся		Бардымский район Чайковский район
	дремлющие		Александровск Кизел
Потенциальные туристские районы	относительно известные		Верещагинский район Карагайский район
	малоизвестные		Октябрьский район Гайнский район

развитие территории. На основе анализа материалов о ресурсах и потоках можно подойти к выделению туристских зон.

Территориальное зонирование туристско-рекреационной деятельности отражает возможности развития этой деятельности в пространственном отношении. Оно необходимо для понимания территориальной организации, принятия планировочных решений, соответствующей бонитировки и количественной оценки земель для целей рекреации и туризма и многих других практических и бизнес-задач.

В каком-то отношении туристско-рекреационное зонирование выявляет туристско-рекреационный каркас территории. Каркас в данном случае – это условная, мыслимая сеть территории, создающаяся туристско-значимыми транспортными путями, точечными и площадными туристскими ресурса-

ми, актуальными и потенциальными туристскими объектами и маршрутами. Транспортные пути, составляющие туристский каркас фактически объединяют основные современные пути, например, автодороги и пути транспорта недавнего прошлого и далеких эпох, например, реки как речные пути, речные волоки, использующиеся и брошенные лесовозные дороги, лесные просеки, охотничьи тропы, исторические пути и даже легендарные, сказочные пути. Любой из современных и давно ушедших в историю транспортных путей территории может быть востребован в туризме. Таким образом, туристский каркас вбирает в себя информацию обо всех транспортных путях и просто путях в районе всех исторических эпох.

Туристско-рекреационные зоны – это ареалы концентрации туристских ресур-



Рис. 1. Основные этапы пространственного анализа и туристского проектирования

Таблица 2

*Основные этапы пространственного анализа
и туристского проектирования*

Этап	Блок	Наименование работ
1	РЕСУРСЫ	Оценка топологических предпосылок развития туризма в районе Изучение природно-географических и социально-экономических условий развития туризма в районе. Инвентаризация туристских ресурсов района Оценка туристской инфраструктуры Комплексная и сравнительная оценка ресурсного туристского потенциала района
2	ПОТОКИ	Выявление туристской специализации Оценка сложившейся маршрутной сети Оценка существующих потоков Выявление перспективных видов туризма. Изучение возможности формирования новых туристских предложений, новых маршрутов, нового туристского профиля района Прогнозирование туристских потоков
3	ЗОНЫ	Определение туристских зон
4	КЛАСТЕР	Определение туристской доминанты Моделирование туристского протокластера Концептуальное и технико-экономическое обоснование предлагаемых туристско-рекреационных объектов

сов, выявленные на данный момент времени. Они включают центральные по значимости туристские объекты, обладают завершенностью маршрутов, связаны с населенными пунктами начала и окончания маршрутов, имеют перспективы формирования туристско-рекреационной специализации.

Следующий шаг работы – разработка туристского кластера, позволяющая внести системность в туристское предпринимательство, сформировав взаимосвязано работающую туристскую инфраструктуру и основу для появления взаимодополняющих разноцелевых турпродуктов. Кластер подразумевается нами как доминанта на однородном экране, как иерархически организованное сочетание объектов, которые функционируют самостоятельно, но в сообществе выступают как туристский каркас определенной территории. Таким образом, кластер, выполняя роль туристской структуры муниципального района, своим формированием приводит к его превращению в эффективно функционирующую территориальную туристско-рекреационную систему.

Предложенная технология развития туризма в новых районах была апробирована на двух муниципальных образованиях Пермского края – Ильинском и Гайнском муници-

пальных районах (1, 2). На примере Гайнского района Пермского края покажем применение предложенной технологии для проектирования системы туристских объектов. Район относится к тем муниципальным образованиям края, где туризм не развивался, а его достоинства почти неизвестны даже тем туристам, которые для своих путешествий выбирают все новые места. Постараемся выборочно раскрыть предлагаемую технологию.

Топологические свойства территории практически всегда можно использовать как туристские преимущества. Для Гайнского района эти особенности выражаются в следующем.

Гайнский – один из самых больших по размерам муниципальных районов края, а Гайны – самый дальний районный центр от Перми. Дистанционно здесь удобно останавливаться на ночлег. Район из транспортно-типикового в настоящее время превращается в транзитный и даже узловой, учитывая проектируемую железную дорогу БЕЛКОМУР. Здесь Кама пересекается автодорогой Пермь – Сыктывкар. При этом на всем протяжении дороги это самое яркое место с точки зрения пересечения или касания дорогой выдающегося природного объекта. Район располагается в зоне Севера. Условной границей Севера нередко считают параллель 60 градусов

с. ш., отделяющую холодные широты от умеренных. Шестидесятая параллель проходит по южной границе Гайнского района.

Положение на Каме в ее верхнем течении – важный фактор. Именно в Гайнском районе можно увидеть не измененную Каму, чего нельзя уже наблюдать ниже по течению. Здесь сразу несколько значительных рек. Территория представляет собой систему с одним из самых высоких показателей бассейновости (280 баллов из 300 возможных). Широтный отрезок течения верхней Камы, и прилегающий к нему пояс являлся древним путем распространения славянского населения на восток, на Урал.

Район располагается в подзоне средней тайги с наиболее классической, эталонной частью таежной зоны Евразии. Это территория с самым высоким показателем доли лесистости в Пермском крае.

Таким образом, наиболее важными позиционными факторами развития туризма в Гайнском районе являются следующие: большие размеры территории района, удаленность от Перми, формирующаяся автомобильная транзитность в северном направлении, срединное и ландшафтно-яркое положение в поясе автодороги Пермь – Сыктывкар, положение на Каме, разветвленность гидрографической сети, расположение в подзоне средней тайги и на границе зоны Севера, нахождение на древнем пути миграций славян на восток.

Важная для развития туризма палеогеографическая особенность территории выражается в гипотезе исчезнувшего Пармийского моря (3). По очертанию современной гидросети, анализу уклонов, гидрологических и геологических характеристик территории, выраженной береговой линии, представленной песчаными осадками, выдвинута догадка о существовании в четвертичном периоде в этом районе крупного озера-моря. Размеры его сопоставимы с параметрами северной части Каспийского моря. Море простиралось между современными Гайнами и Сыктывкаром. Эта особенность проявляется в уникальности современных ландшафтов района. Стоя на высоком правом берегу Камы в Гайнах и любуясь северными панорамами, видишь «море» тайги. Это ощущение имеет вполне реальную основу, так как, по мнению геологов, вы стоите на том месте, где был берег моря и фактически видишь дно древнего моря, занятое бескрайними лесами.

С позиции современной востребованности отдельных видов туризма и отдыха, с учетом особенностей Гайнского района и его туристско-рекреационного потенциала можно предположить перспективность определенных видов туризма, полагая, что в настоящее время и в ближайшем будущем в них будет потребность. Среди них следующие виды.

Автомобильный туризм перспективен в связи с формирующейся транзитностью Гайнского района. Находясь на окраине Пермского края, Гайнский район становится его связующей частью с республикой Коми. Гайны располагаются примерно на середине автомобильного пути между Пермью и Сыктывкаром. Надо учесть и то, что из Сыктывкара можно вернуться в Пермь по дороге через Киров, совершив интересное кольцевое путешествие. Оно позволит познакомиться с двумя соседними регионами и их центральными городами, которые «отодвинуты» от Перми и не так часто посещаются пермяками.

Автотуриста привлекут в Гайнском районе его следующие особенности:

- невозможность попадания в район, кроме как на автомобиле
- наличие паромных переправ через реку Кама к некоторым населенным пунктам, что вносит элементы романтики, северности, непредсказуемости
- разряженное расселение, малая густота населенных пунктов, отсутствие плотного движения на дорогах, ощущение уединенности
- многие грунтовые дороги проложены на песчаном грунте светлого, подзолистого цвета, что относительно редко встречается в Пермском крае и вносит разнообразие в поездку
- сосновые боры-беломошники, бескрайние таежные леса, многочисленные реки создают привлекательные и порой поразительные пейзажи, доставляя эстетическое наслаждение от поездки.

Очень привлекательным для пермяков автомобильным направлением является Сыктывкар, который можно рассматривать как цель путешествия. Это направление знакомо автомобилистам по публикациям и понимаемо ими как интересное и достойное для оригинального автопутешествия.

Гайнский район может быть ареной автомобильных внедорожных ралли в связи с тем, что многие автодороги проходимы толь-

ко для внедорожников. При этом речь идет не о диких и заброшенных территориях и лесовозных дорогах, а об основных дорогах к важным сельским населенным пунктам. Так, одним из возможных путей для внедорожников может быть автомобильное кольцо Усть-Весляна – Сосновая – Сейва – Монастырь – Усть-Весляна.

Велосипедный туризм может получить развитие в Гайнском районе в связи с малым автомобильным движением, наличием многих интересных населенных пунктов, между которыми значительные расстояния, красотой северной природы, наличием возможностей организации бивуаков по пути на берегах живописных рек и речек, в сосновых борах и т.д. Целью велопутешествия может быть Адово озеро – уникальный природный объект Пермского края, охраняемый десятками километров бездорожья, девственной тайги и болот, овеиваемый старинными легендами и рассказами его редких посетителей. Это, возможно, наиболее труднодоступный из всех известных природных объектов Пермского края.

Водно-моторный туризм имеет здесь широкие перспективы в связи с особенной гидрографической сетью:

- относительно медленное течение рек
- нет обилия мелей и перекатов, которые досаждают лодочным моторам в горной части Пермского края
- отсутствие широких акваторий водохранилищ, соразмерность наиболее крупных водотоков – Камы, Весляны и нижних частей их притоков тем дистанциям, которые преодолеваются моторными судами
- разнообразие маршрутов.

Из пос. Гайны можно планировать следующие водно-моторные маршруты: Гайны – р. Кама – р. Леман, Гайны – р. Кама – р. Лупья, Гайны – р. Кама – р. Коса, Гайны – р. Кама – р. Весляна, Гайны – р. Кама вверх по течению. Из других населенных пунктов можно прокладывать пути по рекам Лолог, Тимшер, Порыш, Утьва, Черная, по верховьям Весляны. Водно-моторные путешествия здесь могут удобно сочетаться с рыболовными, охотничьими и другими целями.

Следует отметить, что Гайнский район лучше других частей края использует водные пути для речного транспорта. Паромные переправы, катера используются в течение всей навигации, и реки здесь наполнены

жизнью. Необходимо вспомнить, что в советское время здесь существовало совершенно уникальное явление для Европейской части страны – северный завоз. Продукты и товары завозились в район по реке в высокую весеннюю воду. Маршрут северного завоза можно воссоздать в туристских водно-моторных путешествиях. Могут быть эксклюзивные сезонные маршруты-реконструкции познавательного или ностальгического характера.

Спортивный водный туризм в Гайнском районе всегда был относительно редок ввиду удаленности территории и медленного течения рек. Несмотря на то, что водные маршруты по рекам Гайнского района (по Каме, Весляне, Тимшеру и некоторым другим) давно пройдены и достаточно подробно описаны в классических путеводителях С.А.Торопова (4), используются они туристами редко, эпизодически. Наиболее популярным является маршрут по Каме, начиная от ее истока из Удмуртии через Кировскую область в Пермский край. Однако, перспективы у водного туризма в районе немалые. Учитывая быстрое улучшение транспортной доступности района, обилие в нем неизвестных для большинства водников рек, слишком большую плотность туристских судов на популярных реках восточной части края, и растущую популярность этого вида туризма в Прикамье, можно предположить, что при соответствующем информировании такие маршруты будут востребованы.

Промысловая рекреация – это традиционные занятия местного населения Гайнского района и приезжих, связанные с охотой, рыбалкой, сбором ягод и грибов. Именно этот вид туристской деятельности до сих пор являлся единственным значительным по масштабам. Он определяет имидж Гайнского района в туризме и рекреации.

Орнитологический туризм – один из перспективных видов природоориентированного туризма. Это путешествия с целью наблюдения за птицами в природе. Среди специалистов-орнитологов Гайнский район известен как территория обитания редких видов птиц, здесь живут беркуты, проходит традиционный маршрут сезонных перелетов их многих видов. Озеро Адово – одно из рекордсменов по разнообразию и концентрации птиц. Много возможностей по наблюдению за птицами предоставляют населенные пункты, располагающиеся на старичных озерах в долине Камы.

Этнографический туризм необходимо развивать, поскольку в Гайнском районе для этого есть большие возможности. Объектом экскурсий могут быть коми-пермяцкие деревни. Одной из таких интереснейших деревень является Иванчино. Иванчино расположено так, как не характерно для других поселений. Деревня расположена на вершине небольшой возвышенности, которую окружают луга. Из самой деревни, с любого места открываются великолепные дальние панорамы на лесистые низменности, идущие за дальний горизонт. Деревня очень компактна по застройке, и кажется, что будто бы спланирована по единому плану. Все строения деревянные, крепкие и старинные. Улицы не широкие, с добротными тротуарами. Вся застройка очень гармонична по цвету, где нет дополнительной краски, а присутствует лишь цвет дерева. В каждом хозяйстве много различных строений, архитектура изб иная, чем в русских деревнях. На улицах много домашних животных и птиц. В центре деревни – конюшня с лошадьми и жеребятами. Среди жителей не видно пьяных. Люди культурны и приятны в общении, постоянно заняты сельскохозяйственным и домашним трудом, часто одеты в национальную одежду коми-пермяков. Находясь там, восхищаешься тем, что прогуливаешься по реальной деревне, а не по специально созданному архитектурно-этнографическому музею. Иванчино без музеефикации может поспорить с музеями-заповедниками, привлекающими многих экскурсантов.

Сельский туризм – один из быстро развивающихся видов туризма. Малые населенные пункты: лесные поселки, деревни, располагающиеся в живописных местах, окруженные многими километрами лесов, где люди во многом ориентируются на собственные личные подсобные хозяйства с большими огородами, сенокосами, выращивают домашних животных, заняты рыбалкой, охотой и сбором даров леса – идеально подходят для гостевого отдыха приезжих горожан в местных семьях.

На территории Гайнского района по концентрации туристских ресурсов и возможной системе маршрутов можно выделить (рис. 2) несколько перспективных туристско-рекреационных зон (5).

Гайнская зона располагается по долине Камы. Включает поселок Гайны, населенные пункты Усть-Весляна, Кебраты, Данилово,

Касимовка. Охватывает участок долины Камы с низовьями Лупы и Лемана. Есть возможности развития водно-моторного и спортивного водного туризма, историко-культурного, археологического, фольклорно-этнографического и сельского туризма, орнитологических экскурсий и автомобильного туризма. Узловым пунктом выделенной зоны является поселок Гайны. Поселок в настоящее время играет роль начального пункта всех туристских маршрутов по району. Одним из туристских брендов этой зоны может быть река Кама.

Перспективным центром, в котором может проявиться туристская функция является с. Данилово. Изменение статуса поселка должно произойти в результате проведения здесь дороги на Сыктывкар. В поселке рекомендуется планирование объектов придорожной инфраструктуры. Одним из туристских брендов данной местности может стать тема древнего моря. Непосредственно в окрестностях поселка возможна организация пешеходной маршрутной сети.

Поселок Кебраты может развиваться как центр орнитологического туризма. Поселки Харино, Агафоново, Анкудиново обладают значимыми предпосылками для развития археологического туризма.

Сергеевская зона находится на юге района. В нее включаются населенные пункты Сергеевский и Иванчино. Охватывает долину реки Лолог. Центром является поселок Сергеевский. Возможно развитие автотуризма, промысловой рекреации, этнографического и сельского туризма. Основным туристским брендом данной зоны может стать тема «Ворота севера».

Сейвинская зона располагается по долине Камы и включает населенные пункты Сейва, Монастырь, Плесо. Центральным пунктом может быть Сейва. Территория располагает возможностями развития сельского туризма, промысловой рекреации, историко-культурного туризма, спортивного водного и велосипедного туризма и внедорожных авторалли.

Веслянская зона самая далекая от районного центра, включает реки Весляна (от Керосса) и р. Черная в нижней части. Ее развитие связано с промысловой рекреацией, автотуризмом, спортивным водным и сельским туризмом. Узловым населенным пунктом туристской зоны, является поселок Усть-Черная. Этот населенный пункт имеет большие перспективы в связи с улучшени-

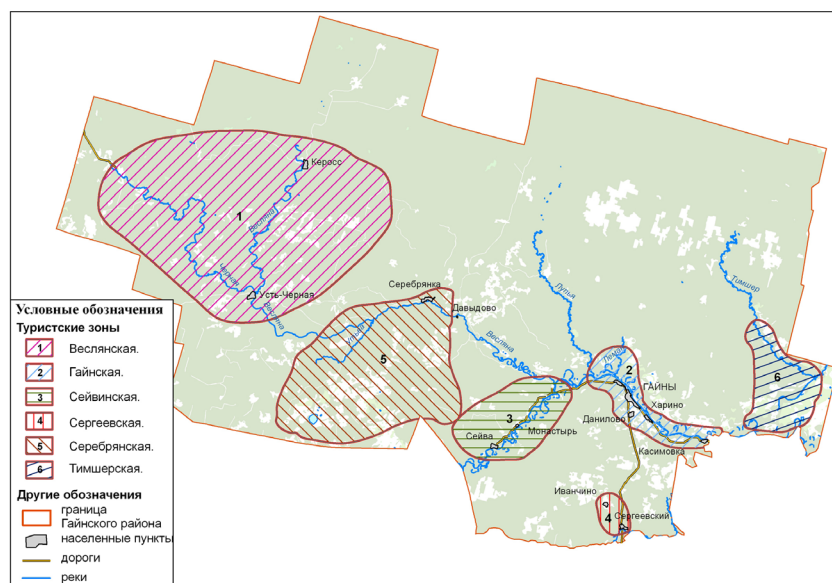


Рис. 2. Туристские зоны Гайнского района

ем транспортной связи с Сыктывкар. Это последний значительный населенный пункт края. Здесь целесообразно развивать объекты придорожного сервиса.

Серебрянская зона включает часть бассейна Весляны, долину Утьвы, озеро Адово и поселок Серебрянка. Эта зона протягивается в Кировскую область в долину реки Порыш. Здесь перспективны промысловая рекреация, велотуризм, водно-моторный и спортивный водный туризм, орнитологические экспедиции.

Тимшерская зона располагается в среднем течении реки Тимшер и включает озеро Нахты. В нее входят поселки Верхняя Старица, Луным, Пятигоры. Сейчас она развивается как зона промысловой рекреации и спортивного водного туризма. Имеются большие возможности орнитологического туризма.

В связи с тем, что Гайнский район не является в настоящее время оживленным туристским направлением и уступает по туристской популярности многим районам Пермского края, развивать сферу туризма следует путем создания туристского кластера. Кластер позволит внести системность в туристское предпринимательство, сформировав взаимосвязанно работающую туристскую инфраструктуру и основу для появления взаимодополняющих турпродуктов. Кластер подразумевается как доминанта, как иерархически организованное сочетание объектов, которые выступают в качестве ту-

ристского каркаса муниципального района. Кластер своим формированием приводит к превращению района в эффективно функционирующую территориальную туристско-рекреационную систему (рис. 3).

На наш взгляд, иерархия элементов кластера в пределах Гайнского района должна быть из трех уровней в виду обширности территории. Первый уровень туристского предприятия можно назвать районным – это уровень туристского комплекса. Это предприятие должно привязываться к основному транспортному узлу района, учитывая перспективы развития транспортной сети. Оно должно располагаться так, чтобы быть недалеко от главного транспортного входа в район и быть удобным для организации маршрутов, предоставлять разнообразный выбор турпродуктов. Оно должно осуществлять координацию работы всех элементов кластера. На эту роль в Гайнском районе может претендовать село Данилово.

Второй уровень туристского предприятия (кустовой) – это уровень туристской базы. Здесь предполагается выполнение функций организации участков путешествий или специализированное обслуживание, в том числе транзитного потока. Местом создания туристской базы может быть пос. Усть-Черная. Сочетание дорожного сервиса с элементами туристской базы возможно в пос. Серебрянка. Предприятие в Гайнах также может выполнять разнообразные роли второго уровня.

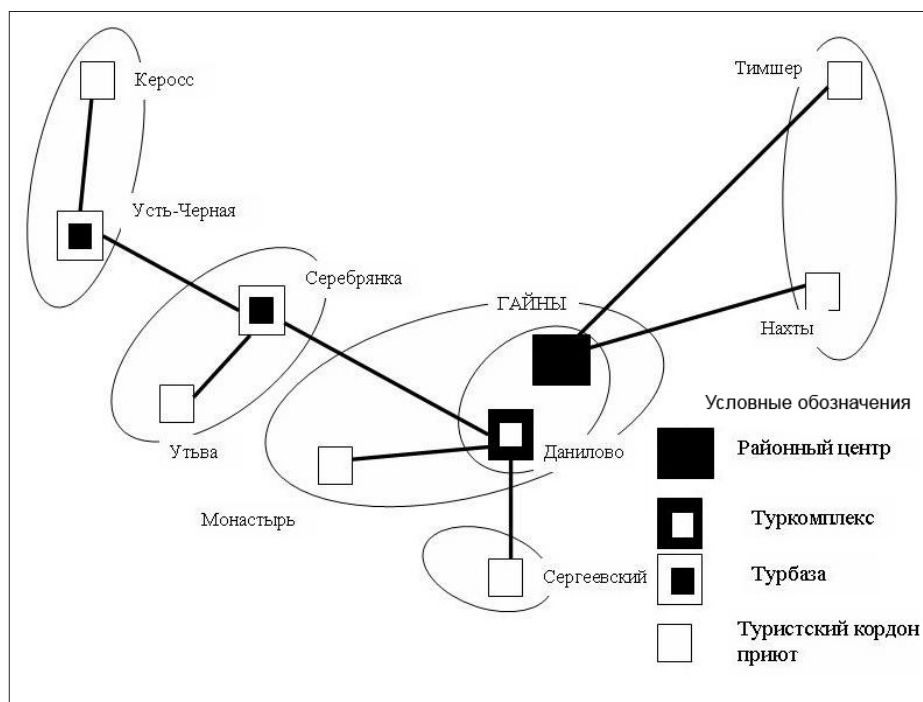


Рис. 3. Туристский кластер Гайнского района

Предприятие в пос. Сергеевский должно выполнять совершенно особую роль в системе, прежде всего стартовую, брендовую. Это, по-видимому, должно быть предприятие придорожного обслуживания с экскурсионной и познавательной доминантой.

Третий уровень предприятий (местный) – уровень туристского приюта. Их функция состоит в обслуживании туристов на маршрутах. В настоящее время наиболее подходящими местами создания таких предприятий являются пос. Керос, р. Утьва, р. Тимшер и озеро Нахты.

Кластер увязывает все туристские зоны в единую систему, поскольку предприятия кластера находятся в каждой зоне, участвуя в подготовке специализированных компонентов

турпродуктов. Достаточно сложным является вопрос выбора конкретного места для предприятий-элементов кластера. Учитывая, что Гайнский район для туристской отрасли является новой неосвоенной территорией, то необходимо создать рациональную сеть предприятий.

Туристско-рекреационное освоение новых территорий – актуальная задача для современной географии. Последовательность развития туризма в районе следует отработать до уровня технологии. Это позволит более эффективно решать задачу развития туризма. Кроме того, туристский бизнес и рекреационный девелопмент в гораздо большей степени будут заинтересованы в разработках географов, которые будут предлагать не только аналитические материалы, но и проекты.

Библиографический список

1. Туризм и рекреация в Ильинском районе Пермского края: материалы регион. науч.-практ. конф. (14–16 июня 2007 г.) / Перм. ун-т. – Пермь, 2007. – 140 с.
2. Туристский потенциал Гайнского района: материалы регион. науч.-практ. конф. (29–30 октября 2009 г.) / Перм. ун-т. – Пермь, 2009. – 132 с.
3. Наумов В.А. Пармийское море. Туристский потенциал Гайнского района: материалы регион. науч.-практ. конф. (29–30 октября 2009 г.) / Перм. гос. ун-т. – Пермь, 2009. – С. 105–111.
4. Торопов С. А. По голубым дорогам Прикамья. – Пермь: Пермское книжное изд-во, 1976. – 288 с.
5. Зырянов А.И. Мышлявцева С.Э. Туристские зоны Гайнского района. Туристский потенциал Гайнского района: материалы регион. науч.-практ. конф. (29–30 октября 2009 г.) / Перм. ун-т. – Пермь, 2009. – С. 68–71.

РОЛЬ И МЕСТО ПТИЦЕПРОДУКТОВОГО ПОДКОМПЛЕКСА В ЭКОНОМИКЕ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Novikova N.E.

THE ROLE AND PLACE IN THE ECONOMY POULTRY SUBCOMPLEX OF SMOLENSK REGION

Аннотация. Рассмотрено значение птицепродуктового подкомплекса в обеспечении продовольственной и экономической безопасности региона. Приведены результаты мониторинга производства продукции птицеводства в Смоленской области. Предложены направления развития отрасли с учетом использования инновационных факторов развития отрасли.

Abstract. The author analyses the meaning of poultry subcomplex in the promotion of product and economic safety of the region. The article contains the results of poultry production in Smolensk region. It offers some prospects of development of this industry taking into account the latest innovative factors in its development.

Ключевые слова: птицеводство, Смоленская область, инновационные технологии.

Key words: Poultry, Smolensk region, innovative technologies.

Современное птицеводство занимает особое место в системе продовольственного обеспечения населения России. В общем объеме конечной продукции продовольственного комплекса АПК на птицепродуктовый подкомплекс приходится более 15%. Основой птицепродуктового подкомплекса является птицеводство [1].

Птицепродуктовый подкомплекс Смоленской области – это обособленное организационно-экономическое формирование, объединяющее технологически, экономически, организационно предприятия по производству, переработке и реализации продукции птицеводства.

Производители продукции птицеводства Смоленской области изначально были представлены небольшими птицефермами сельскохозяйственных предприятий и личными подсобными хозяйствами населения. В 50–60-е годы XX века на них ежегодно в среднем производилось около 130 млн. штук яиц и 4,3 тыс. тонн мяса птицы в убойном весе. На душу населения приходилось 110,4 яйца и 3,4 кг мяса птицы, что составляло 37,7 и 22,7% соответственно от нормы потребления.

Перевод отрасли сельского хозяйства на промышленную основу видоизменил её систему ведения. В области были построены три птицефабрики. Создана ферма по выращиванию и откорму уток. Успешно развивались личные подсобные хозяйства населения, которые полностью обеспечива-

лись молодняком птицы. К 1991 году птицеводство области превратилось в одну из наиболее индустриальных и эффективных отраслей агропромышленного комплекса, по сравнению с 1965 годом во всех категориях хозяйств производство мяса птицы увеличилось в 1,2 и яиц – 2,7 раза. На душу населения приходилось 288,7 яйца и 6,85 кг мяса птицы, что составляло 99 и 46% от нормы потребления.

Вхождение в сферу рыночных отношений вызвало значительный спад объемов и эффективности производства продукции в птицеводстве региона. Только на 55% стали использоваться производственные мощности птицефабрик яичного направления. Произошли снижение конкурентоспособности отрасли, крупномасштабная интервенция зарубежных импортеров, разрушение интеграционных связей, диспаритет цен на промышленные ресурсы и птицеводческую продукцию, снижение потребительских качеств продуктов, покупательской способности населения и т.д. Многие предприятия оказались на грани банкротства. Бройлерная птицефабрика и утиная ферма прекратили свою деятельность из-за финансовой несостоятельности.

В 2010 году поголовье птицы составляет на 2101,3 тыс. голов и на 49,3% сократилось по сравнению с дореформенным периодом [2]. В наибольшей степени сокращение произошло в сельскохозяйственных организациях (59,4%) и крестьянских (фермерских)

Таблица 1

*Динамика производства яиц и мяса птицы (в живой массе)
по категориям хозяйств в Смоленской области¹*

Показатели	Годы								
	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010 г. в %-х к 2009 г.
Все категории хозяйств: - яиц, млн.штук	335,9	321,1	287,0	267,1	302,2	293,3	232,8	233,3	100,2
- мяса птицы, тыс. тонн	10	4,0	4,8	4,7	4,6	4,8	4,2	4,9	117,0
в том числе: - с/х организации: - яиц, млн.штук	233,4	176,8	135,0	112,0	157,6	150,5	137,4	142,9	104,0
- мяса птицы, тыс. тонн	7,6	1,4	0,8	0,8	0,8	0,8	0,6	1,1	183,3
- личные хозяйства населения: - яиц, млн.штук	102,5	142,0	150,9	154,2	144,1	142,3	95,2	89,9	94,4
- мяса птицы, тыс. тонн	2,4	2,5	3,8	3,8	3,7	3,9	3,6	3,7	102,8
- крестьянские (фермерские) хозяйства: - яиц, млн.штук	—	2,3	1,1	0,9	0,5	0,4	0,2	0,5	в 2,5 раза
- мяса птицы, тыс. тонн	—	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0

¹ Рассчитано автором по данным Смоленскстата [2].

хозяйствах (86,2%). Более устойчивыми к рыночной экономике оказались личные хозяйства населения, однако и в этих хозяйствах поголовье птицы сократилось на 36 %.

Уменьшение поголовья птицы не могло не сказаться на объеме производства яиц и мяса птицы (табл. 1).

Основная доля производства яиц принадлежит сельскохозяйственным предприятиям (61,3 %), а по мясу птицы хозяйствам населения (75,5 %), но, на наш взгляд, приоритет в обеспечении населения продуктами птицеводства должен принадлежать предприятиям индустриального типа, так как у них наиболее высокая производственно-техническая и экономическая эффективность.

Результаты исследований деятельности птицефабрик Смоленской области за пери-

од 2000–2010 гг. показали, что в структуре себестоимости яиц и мяса птицы достаточно высокий удельный вес занимают затраты на корма (от 69,7 до 80,1%).

Вызвано это тем, что комбикормовые заводы стали производить менее сбалансированные по питательным веществам комбикорма из-за роста цен на кормосмеси. По этой причине птицефабрики ежегодно стали нести потери в валовом сборе яиц до 15% и в объеме производства мяса птицы около 30 %.

Учитывая это, птицефабрики региона начали дополнительно вводить в приобретаемые комбикорма белково-минеральные и витаминные компоненты, а так же изготавливать собственные комбикорма из своего и закупаемого зерна. Это позволило

снизить себестоимость кормов на 10-15 % и улучшить их качество.

С целью, определения влияния изменения структуры затрат на себестоимость производства яиц и мясо птицы нами был проведён факторный анализ связи между затратами и уровнем себестоимости. В результате было выявлено, что наибольшее влияние на себестоимость продукции птицеводства оказывают объём произведённой продукции, уровень ресурсоёмкости производства и изменения цен на приобретаемые ресурсы. Себестоимость производства яиц и мяса птицы на птицефабриках области различна не только в пределах одной птицефабрики, но и между ними. На птицефабриках в структуре себестоимости наибольшую долю затрат занимают корма, электроснабжение, текущий ремонт и падёж птицы. Так, себестоимость производства 1000 штук яиц в среднем за последние пять лет увеличилась на 1244,5 рубля (60 %), на прирост 1 ц молодняка птицы – 5256 рублей (45%). В результате рентабельность производства яиц уменьшилась с 30% до 12%, производство мяса птицы стало убыточным (в среднем до – 10%).

Целенаправленное управление постоянными и переменными группами затрат, оперативное использование их соотношения при меняющихся условиях хозяйствования позволяют увеличить потенциал формирования прибыли предприятия.

Нынешнее положение в птицеводстве свидетельствует о возникших проблемах регионального рынка, которые требуют решение комплекса научно-методических и практических задач, связанных с освоением цивилизованного рынка, восстановлением масштабов производства, обеспечением соотношения между спросом и предложением, повышением потребительских ценностей продуктов птицеводства, ростом эффективности отрасли, усилением экономических методов хозяйствования, укреплением финансового состояния предприятий и т.д.

Однако, рассматривая птицепродуктовый подкомплекс региона, необходимо отметить, что он имеет достаточно преимуществ за счёт выгодного географического положения региона, прежде всего использования близости к федеральному центру. По территории области проходит крупней-

шая транзитная магистраль направления Москва–Минск, регион находится в зоне влияния Москвы и его восточные районы могут стать местом расположения части транспортно – логистической сети, обслуживающей столицу. Всё это способно повлиять на востребованность продукции птицеводства региона.

Как показывает опыт, решение проблемы стабилизации и повышения экономической эффективности птицеводства в условиях рынка возможно путём интенсификации производства. Одной из наиболее важных предпосылок этого, на наш взгляд, будет являться научно-технический прогресс, позволяющий использовать передовой опыт и инновационные технологии в хозяйственной деятельности.

В птицепродуктовом подкомплексе к факторам инновационного характера, которые позволят создать благоприятные условия, сдерживающие рост затрат ресурсов, повышение качества продукции, рекомендованным к повсеместному освоению, следует отнести следующее:

- внедрение технологического оборудования нового поколения для содержания и поения птицы
- перевод производственных объектов на топливо-энергосберегающие и экологически чистые технологии;
- использование современных режимов прерывистого освещения
- использование специализированных яичных и мясных кроссов отечественной селекции
- применение полноценных кормов
- организация глубокой переработки продукции
- увеличение переработки нестандартных и нереализованных в натуральном виде яиц
- применение маркетингового управления, способствующего снижению степени риска, стабилизации финансового положения предприятий, укреплению позиций в конкурентной среде
- формирование птицеводческих акционерных обществ, холдингов, активно влияющих на развитие птицеводческого подкомплекса, развитие интеграционных связей с зернопроизводящими хозяйствами, предприятиями

комбикормовой промышленности и другими организациями, участвующими в технологической цепочке

- привлечение инвесторов для ускоренного развития птицефабрик и внедрения современных технологических линий по производству и переработке птицеводческой продукции.

Таким образом, реализация инновационных мероприятий позволит вывести отрасль на качественно новый уровень развития, характеризующийся стабильным взаимодействием между всеми остальными звеньями агропромышленной системы, тем самым способствуя и развитию экономики региона в целом.

Библиографический список

1. Бобылёва, Г.А. Анализ ситуации в птицеводческой отрасли Российской Федерации // Птица и птицепродукты. – 2010. – № 3. – С.12–16.
2. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Смоленской области [Электронный ресурс]. Электронный доступ: <http://sml.gks.ru/statrep/DocLib5/Forms/AllItems.aspx>.

ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ В РОССИИ: РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ

Tomina N.N.

DEMOGRAPHIC SITUATION IN RUSSIA: RETROSPECTIVE REVIEW

Аннотация. За последние десятилетия произошло много изменений в демографической ситуации во всем мире. Россия испытала сокращение младенческой смертности, рождаемости, и смертности, с одной стороны, и увеличение возраста вступления в брак, с другой. В то же время, Россия была вовлечена в мировой демографический переход позже, чем многие развитые страны, он произошёл в ней за десятилетия, в отличие от Европы, где осуществлялся веками. Медленный переход позволил Европе заметно увеличить численность населения, а Россия была не в состоянии сделать это из-за революций, войн и кризисов. Сегодня Россия находится на грани демографической катастрофы.

Abstract. Last decades a lot of changes occurred in demographic situation all over the world. Russia has endured a reduction of infant mortality, fertility, and mortality, on the one hand, and an increasing of age of marriage, on the other. However, Russia was involved into the world demographic transition later than many developed countries, it had to make/pass the transition in decades in contrast to Europe where transition took centuries. Consequently, slow transition allowed Europe to accumulate generation, and Russia was not able to do it because of revolutions, wars and crises. Today Russia is close to a demographic catastrophe.

Ключевые слова: Россия, демографическая ситуация, демографический переход, ретроспективный анализ.

Key words: Russia, the demographic situation, demographic transition, a retrospective review.

За последние несколько десятилетий российское общество столкнулось с рядом проблем, преобразований и изменений: социальных, экономических, культурных, политических. Произошедшие изменения, часть которых вписывается в ряд глобальных закономерностей, а часть – носит индивидуальный характер территории, не могли не отразиться на поведении (в том числе и демографическом) отдельных людей и общества в целом. Понять современные демографические проблемы российских регионов поможет ретроспективный анализ демографической ситуации в стране. Анализ базируется на исследованиях российских и зарубежных социологов, демографов, географов, а также на данных Госкомстата РФ.

Цель данной статьи – анализ изменений в ходе демографической истории России, определивших современный тренд развития страны.

В начале XX века уровень рождаемости в России был одним из самых высоких, зафиксированных когда-либо в крупной стране. Прошло сто лет, и Россия оказалась в числе стран с самой низкой в мире рождаемостью. Ее падение на протяжении столетия шло неравномерно, но было почти непрерывным.

Первые признаки снижения рождаемости появились уже в конце XIX века, но тогда они были едва заметны. Тогда в России еще не было массового внутрисемейного контро-

ля рождаемости. Правда, до 1870-х годов, он не был распространен на массовом уровне нигде – ни в Европе, ни в заокеанских странах европейской культуры, несмотря на то, что процессы урбанизации и индустриализации к этому времени набрали там высокие темпы. До распространения методов внутрисемейного контроля деторождения рождаемость в браке в европейских странах была высокой, но в брак там вступали относительно поздно. Внебрачная рождаемость была в одинаковой степени малораспространенным явлением и на западе и на востоке Европы. В России в конце XIX века она составляла менее 3% от общего числа рождений и находилась примерно на том же или даже более низком уровне, что и в западноевропейских странах. Самым высоким в Европе был рассчитанный для 50 губерний Европейской России индекс общей рождаемости (Вишневский 1979: 130–134). Даже в 1914 году, когда С. Новосельский уже с определенностью писал о начавшемся в России снижении рождаемости, он отмечал, что «в России рождаемость, несмотря на понижение, весьма высока».

Итак, высокая рождаемость на всей территории России вплоть до конца XIX века – неоспоримый факт, и именно это часто имеют в виду, когда говорят о былой много-

детности русских семей. Но понятия высокой рождаемости и многодетности следует развести. Несмотря на большое число рожденных, большое число реально выживающих и, значит, живущих в семье детей, в прошлом было редкостью. Конечно, к началу XX века смертность была уже не столь высока, как в первой половине XVIII столетия. Положение хотя и медленно, но менялось – по крайней мере, во второй половине XIX века, – и число выживающих детей стало увеличиваться. Но все же, и в конце XIX столетия высокая смертность сохраняла в России свое значение важнейшего демографического регулятора, сводившего на нет эффект очень высокой рождаемости. Характерное для России соотношение числа родившихся и доживающих до тех или иных возрастов на исходе XIX столетия уже резко контрастировало с положением во многих западных странах.

С конца 20-х гг. XX в. в России начинается стремительное падение рождаемости. Изменение массового сознания людей и модернизация прокреативного поведения связаны с ускоренной индустриализацией и стремительной урбанизацией, сопровождавшихся массовым переездом населения из деревни, разрушением традиционной крестьянской семьи, вовлечением женщин во внесемейное производство и, как следствие, распространением ограничения деторождения и быстрым уменьшением числа детей.

России понадобилось всего несколько десятилетий, чтобы пройти путь, который на Западе занял столетия. На протяжении жизни всего двух-трех поколений россиян произошло поистине грандиозное падение рождаемости – она сократилась с 7,5 живорождений в среднем на одну женщину за ее жизнь в конце XIX века до 1,2 – в конце XX; с 7,2 ребенка в расчете на одну женщину из поколения, родившегося в конце 1860-х, до 1,6 для поколения, родившегося в конце 1960-х годов. Уже к концу 1950-х годов Россия по уровню рождаемости не отличалась от западных стран. В настоящее время уровень рождаемости в целом по России является одним из самых низких в Европе.

Модернизация смертности, приведшая к огромному росту продолжительности жизни людей, стала одним из главных достижений человечества в XX веке. Так называемый «эпидемиологический переход» начался в Западной Европе в конце XVIII века и про-

должался в течение всего XIX столетия. В XX веке он распространился на весь мир, несмотря на огромное многообразие условий и факторов. Будучи общемировым процессом и в то же время составной частью демографической модернизации любого общества, эпидемиологический переход развернулся в XX веке и в России. Он принес явные успехи в охране здоровья населения, которые долгое время воспринимались как одно из наиболее бесспорных достижений советской модернизации. Он, несомненно, привел к модернизации смертности, обусловил глубокое изменение структуры всех предопределяющих ее факторов и причин. Эпидемиологический переход в России начался позднее, чем в большинстве западных стран, испытал сильное тормозящее действие многих исторических потрясений.

В начале XX в. большое значение для снижения заболеваемости и смертности в России имели развернувшаяся после революции борьба с неграмотностью и общее повышение культурного уровня населения. Общая грамотность была тесно связана с санитарной грамотностью, отсутствие которой служило серьезным препятствием в борьбе с болезнями и смертью. По оценкам современных исследователей (Андреев, Дарский, Харькова) тренд снижения общего коэффициента смертности и младенческой смертности в России начался еще до революции.

По данным таблиц смертности, опубликованных в 1983 г., продолжительность жизни мужчин в 1939 г. составляла 44 года, женщин – 49,7, это меньше, чем во многих странах в 1900 г. К середине 50-х гг. XX в. Россия сильно отставала от стран Европы по уровню продолжительности жизни, общей и младенческой смертности. Например, в 1950 году ожидаемая продолжительность жизни мужчин в России составляла 52,3 года, в США – 65,4, в Великобритании – 66,5, во Франции – 63,6; женщин – соответственно 61,1; 71,0; 71,2 и 69,3 года.

Изменения смертности в России в XX веке были крайне неравномерными, непоследовательными, сопровождались возвратным движением, происходили по-разному в разных половозрастных группах и т.д. Основные успехи в борьбе со смертностью в России были достигнуты лишь в отдельные относительно краткие периоды предыдущего столетия: до 1914 года, в 1923–1928 и в 1947–1964 годах.

Динамика показателя ожидаемой продолжительности жизни в первой половине века отражает череду демографических катастроф, а период после 1965 года характеризуется стагнацией или снижением продолжительности жизни. Сравнение России по этому показателю с другими развитыми странами показывает, что в период с начала XX века до Второй мировой войны разрыв в продолжительности жизни, например, с Францией сохранился, а с США – увеличился. Сразу после Второй мировой войны картина изменилась. В то время как во Франции и США продолжительность жизни увеличивалась со скоростью, сравнимой с довоенными темпами, в России произошел столь быстрый ее подъем, что к середине 1960-х годов отставание было почти полностью ликвидировано. В 1965 году ожидаемая продолжительность жизни мужчин достигла 64,3 года в России против 67,5 года во Франции и 66,8 года в США, у женщин — 73,4 года против 74,7 и 73,7 во Франции и США. Таким образом, разрыв с Францией сократился до 3 лет у мужчин и до 1 года у женщин. С США, где в конце 1950-х годов прогресс затормозился, различия стали еще меньше: 2,5 года у мужчин и 0,3 года у женщин.

Однако с середины 1960-х годов период успехов для России закончился, наступил период стагнации (и даже снижения продолжительности жизни у мужчин) и разрыв с развитыми странами, в которых возобновился рост ожидаемой продолжительности жизни, снова стал нарастать. В настоящее время разрыв между обозначенными странами и Россией по показателю ожидаемой продолжительности жизни при рождении продолжает нарастать по ряду причин. Можно предположить, что одной из причин отставания России может быть большая по сравнению с другими странами неравномерность распределения доходов между жителями. По данным ООН, в 2008 г. доходы 10% наиболее состоятельного населения превышали доходы 10% наименее состоятельного населения в Швеции и Франции – в 6,2 раза; в США – в 15,9 раза; в России – в 20,3 раза.

Тезис о зависимости неравенства распределения доходов в стране и продолжительности жизни доказывают данные выборочного исследования (1975–1997 гг.) социальных различий в уровне смертности в крупнейших российских городах и североευропейских столицах. В Москве и Санкт-Петербурге

эти различия были более заметными, чем в Осло и Хельсинки. Наличие значительных по численности групп населения, продолжительность жизни которых низка даже на среднероссийском фоне, является одним из факторов, обуславливающих отставание России по данному показателю. Однако, высокая степень социального неравенства характерна не только для нашей страны. В Латинской Америке она еще выше: в Аргентине доходы 10% самых богатых жителей превышают доходы 10% самых бедных в 39,1 раза, в Мексике – в 45 раз, в Бразилии – в 85 раз. Но тем не менее, для Латинской Америки характерен рост продолжительности жизни. Поэтому социальное неравенство – не единственная причина кризиса продолжительности жизни.

Социальная дифференциация смертности, по мнению многих исследователей, обуславливается не только различием возможностей доступа к здравоохранению, но и различием норм поведения в разных социальных группах. Как правило, поведенческие инновации, обеспечивающие более здоровую и продолжительную жизнь (занятия физической культурой, отказ от курения, правильное питание) формируются в социальных группах, обладающих более высоким экономическим положением и культурой, и лишь затем перенимаются остальным обществом. Разнонаправленная динамика продолжительности жизни в группах населения России с разным уровнем образования говорит о практическом отсутствии трансляции норм здорового образа жизни «сверху вниз». Нормы здорового образа жизни, вошедшие в быт более благополучных групп населения в силу экономических, психологических, культурных и других барьеров не проникают в остальные слои населения.

Для решения этой проблемы, по мнению исследователя М.А. Клупта, необходимо, с одной стороны, расширить реальный доступ «неэлитных» слоев населения к оздоровительным услугам, занятиям физической культурой, мероприятиям ранней диагностики и, главное, качественной лечебной помощи, с другой стороны – стремиться к тому, чтобы сделать здоровый образ жизни «модным». В книге «Демография регионов Земли» М.А. Клупт пишет о «феномене Москвы». Показатели продолжительности жизни здесь значительно выше среднероссийских (мужчины – 66,7 против 58,9, женщины – 76 против 72 лет).

Первая причина этого феномена – материалистическая: в столице более высокий уровень жизни по сравнению с другими регионами. Вторая – идеологическая: именно в Москве наиболее многочисленные группы населения имеют ярко выраженную «карьерную» мотивацию заботы о здоровье (надо заботиться о здоровье, чтобы двигаться вперед и вверх). Для увеличения продолжительности жизни в регионах России недостаточно решать только материальные проблемы общества, параллельно необходимо создавать «защитную обстановку», социальную среду, благоприятно сказывающуюся на здоровье людей и продолжительность их жизни.

Тенденции к снижению младенческой смертности наметились еще в начале XX века. За столетие этот показатель уменьшился в 20 раз. Впрочем, несмотря на снижение, довольно четко обозначившееся после 1900 года, к концу первого десятилетия XX века младенческая смертность была еще очень высока и во многих губерниях Центральной России превышала 300 смертей на 1000 родившихся, а в целом для европейской части России в ее нынешних границах достигала 271 на 1000 (в Германии в это время – 174, в Англии – 117, во Франции – 128, в Норвегии – 69).

В годы Первой мировой и Гражданской войн младенческая смертность снова выросла, но затем, в 1920-е годы, ее снижение возобновилось и ускорилось. К 1927 году коэффициент младенческой смертности в России снизился на треть – до 205 на 1000 родившихся. Однако с началом в 1929 году массовой коллективизации снижение младенческой смертности приостановилось, уровень 1940 года совпадает с уровнем конца 1920-х годов (Андреев, Дарский, Харькова 1998). К концу Второй мировой войны в результате действия ряда факторов уровень младенческой смертности резко снизился. Среди этих факторов – внедрение в медицинскую практику антибиотиков и других препаратов, приведшее к сокращению младенческой смертности от болезней органов дыхания и большинства инфекционных болезней, а также снижение рождаемости и реализация политики, направленной на улучшение системы обслуживания матери и ребенка (Сифман 1979; Zakharov 1996). Особенно успешными были первые два десятилетия после Второй мировой войны: к концу 1950-х годов XX века младенческая смертность по сравнению с послевоенным

уровнем снизилась втрое – со 124 на 1000 родившихся в 1946 году до 41,3 – в 1959-м (правда, в 1947 году из-за голода в стране был отмечен резкий подъем младенческой смертности). Снижение продолжалось до начала 1970-х годов – сначала более быстрыми, а затем более медленными темпами.

Затем младенческая смертность в России не только перестала снижаться, но и временами росла. С 1972 по 1976 год она увеличилась с 21,7 до 25,0 на 1000 новорожденных. С 1977 по 1998 год уровень младенческой смертности в России медленно снижался (это снижение дважды ненадолго прерывалось – в 1984–1985 и 1991–1993 годах), но наверстать упущенное не удавалось. К началу 1990-х Россия с трудом, двигаясь через колебания снижения/роста, добралась до уровня, на котором Япония находилась в 1965 году, Франция – в 1971, Великобритания – в 1972, США – в 1973 и т.д. Но и на этом уровне она не удержалась, последовал новый рост смертности 1991–1995 годов.

С 1996 года младенческая смертность снова стала снижаться, и в 2000 году ее уровень – 15,3 умерших на первом году жизни на 1000 родившихся – был самым низким за весь XX век. Но даже и с этим своим рекордным показателем она находилась на одном из последних мест в Европе, очень сильно уступая подавляющему большинству промышленных стран мира. В 2000 году уровень младенческой смертности в России был почти в 5 раз выше, чем в странах с наименьшим ее уровнем (в Швеции – 3,4‰). Есть много стран, которые в начале 1970-х годов имели худшие показатели младенческой смертности, чем Россия: Греция, Италия, Португалия, Венгрия, Польша, Болгария. Все они сейчас ушли вперед, иногда очень далеко. Пожалуй, лучше всего о наших упущенных возможностях говорит пример Португалии, где в 1960 году младенческая смертность более чем вдвое превосходила российскую: за последующие 35 лет она снизилась в 10 раз и сейчас в 2,5 раза ниже, чем в России.

В настоящее время в целом по России младенческая смертность составляет 11‰. Однако, очень велики территориальные диспропорции по этому показателю: уровень младенческой смертности составляет от 6‰ (Санкт-Петербург) до 25‰ (Ингушетия). Без проведения дополнительных расчетов на основании полученной иерархии можно ска-

зять, что прослеживается корреляция между уровнем жизни и младенческой смертностью.

В России, как и везде, издавна существовала традиция ранних и почти всеобщих браков. Но в Западной Европе к началу XX века эта традиция начала уступать место другому типу брачности. Примерно с середины второго тысячелетия здесь стал распространяться новый, отличный от традиционного тип брачности, названный Дж. Хаджналом «европейским» (Хаджнал 1979). Его отличительными чертами были поздняя брачность и высокая доля лиц, никогда не вступавших в брак. К началу XX века во многих странах Западной Европы 70–80% женщин в возрасте 20–24 лет не были замужем и даже к 30 годам доля незамужних достигала 40%, а иногда и 50%. Неженатых мужчин в этих возрастах было еще больше.

В России к началу XX века почти везде господствовала традиционная ранняя и почти всеобщая брачность. Первая всеобщая перепись населения 1897 года показала, что в конце XIX века для населения большей части России к возрасту 50 лет было характерно состояние в браке практически всех мужчин и женщин, доля населения, никогда не состоявшего в браке, в возрастной группе 45–49 лет в России (как, впрочем, и в некоторых других восточноевропейских странах) была существенно ниже, чем в странах Западной Европы. Согласно выполненному Э. Коулом анализу доли состоящих в браке женщин по губерниям России, сходный с европейским тип брачности можно было обнаружить только в Санкт-Петербургской губернии. По мере удаления вглубь России брачность приобретала все более традиционный характер, и в юго-восточных губерниях была ярко выражена традиционная модель. Здесь средний возраст вступления в брак составлял не более 20 лет (Coale, 1969). Для русского населения Сибири и севера Европейской части России он был несколько выше, но и там 80 и более процентов девушек вступали в брак до 25 лет. Первые признаки отхода от традиционной брачности в части повышения возраста вступления в первый брак появились в России во второй половине XIX века. Определенную роль в этом сыграло введение всеобщей воинской повинности (с 1874 года). Но перемены были не очень ярко выражены и затронули только те губернии, где в пореформенное время быстро развивалась про-

мышленность, усиливались отходничество и миграционная подвижность крестьянства.

В неzemледельческо-промышленной полосе, где на рубеже веков было сосредоточено примерно 18% населения Европейской России, между 1867–1870 и 1901–1910 годами доля браков в возрасте до 20 лет сократилась у женщин с 55,9 до 48,5%, у мужчин с 39,5 до 29,9%. В центрально-земледельческих губерниях (30% населения) за то же время не произошло почти никаких изменений, доля браков в возрасте моложе 20 лет как была, так и осталась: у женщин – более 65%, у мужчин – более 43%.

В целом на рубеже XIX и XX веков по показателю среднего возраста вступления в первый брак Европейская Россия, даже с учетом западных губерний с их более поздней брачностью, была гораздо ближе к отсталым, аграрным восточноевропейским странам (Болгария, Румыния или Сербия), нежели к странам Западной Европы.

В настоящее время, по данным ресурса Демоскоп Weekly, средний возраст российской невесты в первом браке приближается к 24 годам. В Эстонии, Венгрии, Хорватии и Чехии этот показатель равен 25 годам. В западных странах возраст первого замужества уже составляет 26–28 лет и продолжает увеличиваться (в Швеции, к примеру, он преодолел 30-летнюю планку!).

Брачный возраст напрямую зависит от уровня жизни в регионе. Территориальный дисбаланс этого показателя обуславливает и неодинаковость возраста вступления в первый брак в разных регионах. В основе повсеместной смены брачной модели лежит переход от чуть ли ни обязательного ритуала брака, символизирующего завершение вхождения во взрослую социально-демографическую страту, к браку, основанному преимущественно на рациональных, в том числе и экономических соображениях.

Рационализация брачной модели раньше всего началась в социальных группах, характеризующихся высшим профессиональным образованием. Осознание той простой истины, что раннее формирование семьи затрудняет адаптацию к меняющейся экономической и социальной реальности, вначале приходит к интеллигенции, жителям крупных городов, затем распространяется на нижние образовательные страты и жителей провинции. Отсюда и возрастные различия

вступления в первый брак в разрезе «город–село». Тенденция массового перехода к высшему образованию очевидна, и она внесла некоторый вклад в повышение возраста вступления в брак. По данным репрезентативного обследования RusGGS-2004, в женских поколениях 1955–1964 годов рождения доля имеющих высшее образование составляла 21%, а в поколениях 1975–1979 годов к возрасту 25 лет – почти 33%. Несложные расчеты показывают, что если различия в возрасте вступления в брак между людьми разных уровней образования остались бы прежними, то изменение в образовательной структуре женского контингента бракоспособного возраста, вызванное распространением высшего образования, могло бы объяснить увеличение возраста вступления в брак женщин всего на 0,2–0,3 года. Однако рост был намного более быстрым. Следовательно, увеличение средних показателей для всего населения России было вызвано не столько тем, что относительно большое число женщин приобщилось к высшему образованию, сколько увеличением брачного возраста женщин всех уровней образования, и, в первую очередь, женщин с высшим образованием.

Означает ли все это окончательное прощание с традиционной моделью раннего брака в России? С полной определенностью положительно ответить на этот вопрос невозможно. В то же время целый ряд очевидных моментов свидетельствует в пользу данного вывода.

Во-первых, в России уходят в прошлое ранние браки, стимулированные добрачной незапланированной беременностью. Это во многом определяется как изменением контрацептивного поведения россиян, так и изменением отношения к внебрачной рождаемости. Если еще в 1980-е годы больше половины женщин, контролирующих рождаемость, использовали малоэффективные традиционные методы контрацепции, то сегодня (по данным RusGGS-2004) только 23%. Напротив, число применяющих гормональные противозачаточные таблетки значительно возросло: с 1–4% в 1980-х годах до 17%.

Что касается внебрачных рождений, то если в 1980 году у матерей до 20 лет доля внебрачных рождений в общем числе рождений составляла 18,7%, в 1990 году – 20,2%, то в 2004 году – 47,3%. Традиционное прикрытие добрачного «позора»

соропалительным браком получает все меньшее распространение.

Во-вторых, социологи фиксируют решительный отказ от традиционного отношения к замужеству как безальтернативному пути для успешной самореализации девушки. По результатам последних опросов выходит, что «хорошая работа» более важна для ее будущего, чем «удачное замужество». Патриархальные устои, представление об обязательности брака как социальной норме – постепенно разрушаются.

В-третьих, регистрация брака с ее символическими, торжественными атрибутами утрачивает значение стартовой позиции для совместного проживания все большего числа молодых людей. Согласно результатам обследования RusGGS-2004, в возрастах до 25 лет формальные союзы теперь не являются доминирующими. Среди тех, кто проживает совместно с партнером, половина мужчин и женщин состоят в неформальных союзах. В расчете на всех мужчин от 20 до 40 лет эта доля составляет 13–15%, а в расчете на всех, имеющих партнера в домохозяйстве, – от 42% в возрастной группе 20–24 лет до 17–19% у тридцатилетних.

Демографическое развитие России в XX – начале XXI вв. и, особенно, в последнем 30-летнем отрезке этого периода весьма противоречиво, огромные достижения соседствуют здесь с огромными провалами. Успешное, пусть и с некоторым опозданием, включение в общемировой процесс демографического перехода соседствует с необычной инверсией его основных этапов, чередой демографических катастроф, в результате которых падение рождаемости опережало снижение смертности. В итоге страна навсегда лишилась обычного в таких случаях прироста населения и подошла к завершающим стадиям перехода без всяких «демографических накоплений». В результате к концу XX века население России уже 35 лет не воспроизводило себя и не было никаких признаков изменения этой ситуации, а в последнем десятилетии века естественный прирост населения России стал отрицательным, началась его прямая убыль. Двигаясь именно в этом русле, Россия подошла к своему нынешнему бедственному демографическому состоянию, которое одних заставляет верить в чудо, а других подталкивает к поиску более реалистических путей выхода из демографического тупика.

Библиографический список

1. Андреев Е.М., Дарский Л.Е., Харьков Т.Л. Демографическая история России: 1927–1957. – М.: «Информатика» 1998. – 187 с.
2. Вишневский А.Г. Воспроизводство населения и общество: История, современность, взгляд в будущее. – М: Финансы и статистика, 1982. – 287 с.
3. Демографическая модернизация России: 1900–2000 / Под ред. А.Г. Вишневского. – М.: Новое издательство, 2006. – 601 с.
4. Клупт М.А. Демография регионов Земли. – СПб.: Питер, 2008. – 347 с.
5. The Economist. Sources: Fertility and living standards. October 29th 2009.
6. Zakharov S. Changes in spatial variation of demographic indicators in Russia. // Demographic trends and patterns in the Soviet Union before 1991. Ed. by W.Lutz, S. Scherbov and A. Volkov. Routledge, IIASA. L. – N.Y., 1994: 113–130.

С.Н. Трунин, Д.В. Урманов (г. Краснодар)

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ПОЛЯРИЗАЦИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ
КАК УСЛОВИЕ ОБОСТРЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ
И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ОБЩЕСТВА

Trunin S.N., Urmanov D.V.

SPATIAL POLARIZATION OF REGIONS OF RUSSIA
AS A CONDITION OF AN AGGRAVATION OF SOCIAL INTERESTS
AND SOCIETY POSSIBILITIES

Аннотация. На современном этапе реформ в регионах России усилились центристские процессы. Главными фокусами роста и развития стали формальные центры субъектов РФ. Эти процессы и условия усиливают дифференциацию и зависимость периферии от ядер и центров региона. Авторы попытались обратить внимание на необходимость преодоления пространственной поляризации как необходимое условие устойчивого развития регионов.

Abstract. At the present stage of reforms in regions of Russia centripetal processes have amplified. The formal centers of subjects of the Russian Federation became the main focuses of growth and development. These processes and conditions strengthen differentiation and dependence of periphery on kernels and the region centers. Authors have tried to pay attention to necessity of overcoming of spatial polarization as a necessary condition of a sustainable development of regions.

Ключевые слова: регион, пространство, локальный анклав.

Key words: region, space, local enclave.

Современное развитие и функционирование российских регионов характеризуется тем, что происходящие в них социально-экономические процессы носят преимущественно центристский характер. Ядра или центры в регионах выступают в роли экономического каркаса, структурируют и усиливают иерархизацию социально-экономического пространства, тем самым определяя зависимый тип развития периферии от центров развития и роста. Данные закономерности укладываются в теорию «центр-периферия». Однако, несомненно, существуют другие фундаментальные экономические теории, которые раскрывают существо не-

равномерности пространственного развития и зависимость периферийных элементов от центральных мест (теории точек и полюсов роста, кумулятивного роста, неравномерности городского пространства и др. [2]).

Классиком теории «центр-периферия» за рубежом принято считать Дж. Фридмана [1]. Согласно его концепции, неравномерность экономического роста и процесс пространственной поляризации неизбежно порождают экономические диспропорции между центром и периферией. Дж. Фридман и В. Алонсо обосновали эти положения в своей работе «Политика регионального развития» [10].

Вместе с тем периферия не является неким однородным полем. Она имеет следующую структуру: внутреннюю область (ближнюю), тесно связанную с ядром, от которого она получает импульсы к развитию; и внешнюю (дальнюю), на которую ядро практически не оказывает мобилизирующего влияния. При этом периферия с точки зрения социально-экономической территориальной структуры и функциональной значимости в регионе его локальных зонах может приобретать некоторые условия, факторы и конкурентные преимущества, итогом которых возможно следует появления ядра или полюсов роста в депрессивных территориях.

Центр и периферия на различном уровне пространства связаны между собой потоками информации, капитала, товаров, рабочей силы и т.д., однако направления этих потоков определяют характер взаимодействия между центральными и периферийными структурами, превращая пространство в подобие силового поля. Движущей силой, обеспечивающей постоянное развитие и воспроизводство системы отношений «центр–периферия», выступает, по мнению Дж. Фридмана и других исследователей, постоянная качественная трансформация ядра за счет генерирования, внедрения и диффузии новшеств.

В результате этих взаимодействий, несмотря на постоянное подтягивание периферии, разрыв между ней и центром сохраняется. Контрасты в системе «центр–периферия» дают импульс к возникновению и воспроизводству территориального неравенства, которое усиливается неравномерностью экономического роста.

Понятие «ядро» имеет определенное методологическое значение. Распространенное понимание ядра как совокупности полюсов (точек, фокусов) роста не отражает полного содержания данного явления. Если центр может вызывать центростремительные или центробежные процессы в регионе, выступая тем самым либо фокусом, либо очагом развития соответственно, то ядро, сохраняя функциональную связь с периферией, как движитель концентрации ресурсов или распространения инноваций территориально совмещает в себе экономико-географические объекты, имеющие решающее значение для развития данной территории (узловые аспекты расположения).

В данном контексте степень развития ядра региона устанавливает возможности и

условия глубокой зависимости от него периферии в экономическом, социальном, культурном, религиозном, информационном и прочем плане. От траектории социально-экономического развития регионального ядра возникают последствия, которые затрагивают аспекты жизнедеятельности и развития периферии в регионе. В случае начала или продолжающихся негативных процессов в ядре (центре) эти тенденции могут вести к разложению социально-экономической (а также институциональной) организации жизнедеятельности соответствующих территориальных элементов региона, тем самым дезорганизационные факторы способствуют формированию другой социально-экономической структуры пространства.

В целом исторически сложившаяся модель «центр–периферия» отражает условия, при которых периферийные элементы в большей степени зависят от экономико-социальных ядер (центров) развития региона. При устойчивых негативных социально-экономических условиях в регионе системы периферийных элементов территории выступают «поставщиками» ресурсов в региональные ядра и центры, что закрепляет процессы сверхполяризованного развития.

Таким образом, социально-экономическое развитие региона, обусловленное формированием, поддержанием и развитием ядер роста, не всегда ведет к однонаправленному положительному вектору пространственного развития. Данные направления приводят к стихийным процессам функционирования экономического пространства регионов на фоне сверхдоминирования крупнейших городов, а также недоучету социальных целей развития территорий, в первую очередь наименее развитых и отсталых.

При этом ядро в региональном пространстве может иметь не совсем чисто экономический характер, так как значение и роль ядра в современных условиях связана с тем, что оно должно способствовать интеграции периферийных элементов в собственное социально-экономическое пространство, формируя при этом условия взаимозависимого развития (а не зависимого развития) центров и периферии в регионе.

В целом Дж. Фридман определил отношения «центр–периферия» как вторую из четырехэтапной последовательности развития пространственной экономики. Эти стадии:

а) доиндустриальное общество с ограниченными экономическими системами; б) центр–периферия; в) дисперсия экономической деятельности; г) пространственная интеграция [9]. Причем, как мы понимаем, «центр–периферия» – это процессы концентрации, а «дисперсия экономической деятельности» – преимущественно деконцентрация и распространение ресурсов, факторов, условий, инноваций и пр., формируя предпосылки к пространственной интеграции.

Очевидно, при социально-экономической характеристике российских регионов теория «центр–периферия» в большей степени может раскрыть сложившиеся закономерности развития пространств регионов, причем указывая на необходимость перехода к более совершенным формам и механизмам территориальной организации общества. Предварительно, следует отметить, что отдельные этапы развития пространственной экономики по Дж. Фридману, на наш взгляд, могут иметь и включать подэтапы переходного характера (которые исследуются и сегодня) и необязательно приводящие к указанному «конечному пункту» (однако, это вопросы другого исследования).

Исследуя закономерности внутрирегионального развития России можно выделить характерную закономерность, связанную с доминирующим положением формальных центров (столиц субъектов РФ) в социально-экономическом пространстве регионов. Это приводит к поддержанию и усилению поляризованного развития в регионах, порой с гиперконцентрацией важных экономических и социальных ресурсов в его ядрах и центрах. При этом использование и возобновление этих ресурсов на периферийных территориях регионов имеют низкую (а также отрицательную) по сравнению с крупными политико-экономическими центрами интенсивность функционирования. Данное положение вещей отражает и трудность создания цивилизованных долгосрочных социально-экономических условий жизни российского общества, основанных на инновационно-технологическом укладе, так как в системе «центр–периферия» базовый тип развития – это зависимый тип развития периферии от центра.

По данным В. Лексина региональные столицы концентрируют около 30% населения, формируют от 40 до 70% валового регионального продукта каждого субъекта

РФ, при этом рост экономических показателей за период 2001–2007 гг. на 10–30% опережал рост на остальной территории отдельного региона. В региональных столицах оседало от 40 до 80% всех инвестиций, приходящих на территорию каждого региона извне или осуществляемых предприятиями и другими инвесторами, находящимися на этой территории. Показатель уровня фактической безработицы здесь на 30–40% ниже, чем на остальной территории регионов. Столицы субъектов РФ производят в расчете на 1000 жителей в среднем на 32% больше стоимостных объемов платных услуг, розничной торговли и гражданского строительства, а в каждом втором регионе эти параметры региональной столицы выше на 17–33% [3, с. 4–5].

Заметно различается по субъектам РФ их доля в населении своего региона. Например, центр Новосибирской области концентрирует 53% населения субъекта, в Томской – 47%, в Калининградской – 45%, в Республике Удмуртия – 40% и т.д. [3, с. 4]. Наглядны данные, характеризующие степень концентрации населения в столицах субъектов РФ по федеральным округам России до образования Северо-Кавказского федерального округа (*табл. 1*).

Численность городов России, где душевые экономические и социальные показатели выше, чем в столицах субъектов РФ, значительно сокращается. По данному вопросу в исследованиях приводятся следующие данные. По показателям промышленного производства в 1990 г. было 374 таких города; 1996 г. – 256; 2000 г. – 255 городов. По инвестициям: 1991 г. – 373; 1996 г. – 185; 2000 г. – 132 города. По торговле: 1991 г. – 261; 1998 г. – 47. По заработной плате: 1991 г. – 284; 1996 г. – 141; 2000 г. – 173 города [8, с. 299]. Причем за первое пятилетие реформ (1990–1995 гг.) оформились центростремительные процессы, на фоне которых явно стали доминировать административные центры субъектов РФ при кратном сокращении количества крупных городов-конкурентов.

В рамках анализа в качестве объекта исследования нами выбраны 7 субъектов РФ. Каждый из субъектов РФ находится в отдельном федеральном округе РФ: Тамбовская область (ЦФО), Псковская область (С-ЗФО), Краснодарский край (ЮФО), Республика Башкортостан (ПФО), Курганская область

Таблица 1

Доля населения центров регионов по федеральным округам РФ

Федеральный округ	Доля населения столиц субъектов от общей численности населения ФО, %	Всего на 01.01.2010, тыс. чел.	Население столиц субъектов РФ, тыс. чел.
Центральный	46,6	37122	17312,3
Северо-Западный	51,1	13462	6879,9
Южный	22,9	22902	5265
Приволжский	33,4	30158	10079,1
Уральский	28,0	12255	3433,3
Сибирский	34,0	19545	6646,8
Дальневосточный	33,8	6460	2183,7

Таблица 2

Города с численностью населения свыше 100 тыс. чел. по субъектам РФ на 01.01.2010 г.

Субъект РФ	Количество городов	Доля населения в общей численности населения субъекта РФ, в %	
		Центр	Крупные города
Тамбовская область	1	25,5	–
Псковская область	1 (2)*	27,8	14,2*
Краснодарский край	4	15,2	17,5
Республика Башкортостан	5	25,4	16,0
Курганская область	1	34,0	–
Кемеровская область	6	18,5	43,7
Приморский край	4	30,5	23,1

Примечания: * – данные на 01.01.2008 г.; 2 города – Псков и Великие Луки.

(УФО), Кемеровская область (СФО) и Приморский край (ДФО). При этом мы не стремились выбрать определенно специализированные субъекты РФ, поскольку предметной областью исследования выступают закономерные процессы и условия поляризованного внутрирегионального развития в различных частях территории России.

Проанализировав статистические данные по выбранным в качестве объекта исследования субъектам РФ, можно выделить следующие закономерности. Наиболее интенсивные социально-экономические процессы в субъектах РФ наблюдаются преимущественно в городах с численностью населения свыше 100 тыс. чел. Они чаще выступают ядрами роста, развития и функционирования, имеющими второй и третий (условно по Дж. Фридману) иерархический уровень центральных мест в региональном пространстве.

Однако по уровню социально-экономического развития в сравнении с политическими (административными) центрами субъектов РФ они в большинстве своем значительно отстают. По данным Росстата доля концен-

трации населения в столицах семи субъектов РФ в среднем подтверждает среднероссийские показатели (табл. 2) [5].

Для исследования основных тенденций социально-экономической поляризации внутри субъектов РФ был взят период с 2002 по 2009 гг. из официальных источников Росстата. Данный восьмилетний период отчасти позволяет раскрыть современные процессы, характеризующие степень внутрирегиональной поляризации в различных регионах России (табл. 3) [4, 6, 7].

В Тамбовской области в среднем за 2002–2009 гг. доля г. Тамбова в экономике региона по основным экономическим индикаторам составляет: по объему промышленной продукции – 51,4%, вводу в действие жилых домов – 47,5%, объему строительных работ – более 35,6%, инвестициям в основной капитал – более 34,0%.

В Псковской области в среднем за аналогичный период почти 1/3 объема промышленного производства, более 50% ввода в действие площади жилых домов, около 60% объема строительных работ и свыше 50%

Таблица 3

Удельный вес городов с численностью населения свыше 100 тыс. чел.
в экономических показателях субъектов РФ

	Объем промышленного производства*							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Тамбовская область	43,4	47,8	50,2	47,0	55,0	56,6	50,1	61,4
Псковская область	67,8	64,4	67,4	53,4	57,4	33,5	34,3	33,9
Краснодарский край	49,2	48,7	46,8	40,1	37,3	34,5	38,0	37,6
Республика Башкортостан	54,8	61,5	67,4	81,0	82,4	81,2	71,7	79,7
Курганская область	62,7	66,1	71,6	68,9	64,9	64,4	63,5	61,7
Кемеровская область	81,3	82,0	83,6	79,6	76,3	72,5	70,3	67,3
Приморский край	57,3	55,7	58,2	47,7	50,1	48,1	45,9	53,9
	Ввод в действие общей площади жилых домов							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Тамбовская область	45,1	48,8	48,9	46,4	46,7	47,2	46,4	50,7
Псковская область	61,7	69,0	72,1	65,8	73,4	66,9	47,3	44,0
Краснодарский край	36,4	43,9	44,2	46,9	56,7	53,4	50,9	43,2
Республика Башкортостан	40,7	39,8	42,2	41,8	43,8	46,8	47,7	34,8
Курганская область	43,7	45,8	45,0	45,6	50,6	53,9	51,6	56,3
Кемеровская область	61,7	62,3	58,8	60,6	65,4	65,1	65,7	61,5
Приморский край	66,6	67,1	74,2	81,9	81,6	81,0	78,6	79,7
	Объем строительных работ							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Тамбовская область	43,5	46,4	46,4	41,6	41,2	22,0*	26,2*	17,7*
Псковская область	69,7	75,0	68,5	71,5	71,1	61,3*	67,6*	73,3*
Краснодарский край	34,5	59,8	65,3	66,6	62,7	69,5*	70,7*	73,2*
Республика Башкортостан	69,0	72,7	77,7	69,6	72,6	79,8*	78,3*	73,4*
Курганская область	48,1	45,3	46,8	59,7	63,3	25,4*	16,4*	40,7*
Кемеровская область	65,1	66,3	70,0	65,4	66,9	62,2*	81,3*	78,4*
Приморский край	75,7	79,8	78,7	77,5	78,1	77,9*	67,2*	75,1*
	Объем инвестиций в основной капитал							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Тамбовская область	20,0	38,4	39,6	37,5	42,7	35,0*	33,0*	26,2*
Псковская область	51,2	76,7	77,6	71,6	68,8	63,4*	55,6*	48,5*
Краснодарский край	37,6	54,8	50,9	58,2	55,4	57,1*	59,3*	71,4*
Республика Башкортостан	44,7	50,7	56,1	63,5	60,7	61,7*	58,5*	62,7*
Курганская область	24,7	35,7	36,5	36,6	30,3	41,0*	49,4*	48,7*
Кемеровская область	66,9	68,2	71,3	69,7	64,8	60,7*	56,1*	53,4*
Приморский край	48,2	60,8	63,8	65,0	58,4	55,9*	64,9*	71,4*

Примечания: «*» – данные по крупным и средним предприятиям. Таблица составлена на основе официальных изданий Росстата РФ: Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2004–2010; Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2004–2010; Промышленность России. 2005, 2008, 2010 и др.

объема инвестиций в основной капитал пришлось на г. Псков.

В Краснодарском крае в среднем удельный вес г. Краснодара за 2002–2009 гг. по основным экономическим показателям составляет: по объему промышленной продукции – около 30%, вводу в действие жилых

домов – свыше 31%, объему строительных работ – более 30%, обороту розничной торговли – 41,0%, инвестициям в основной капитал – около 28%.

На долю г. Уфы (Республика Башкортостан) по среднему значению объема промышленной продукции приходится почти

45%, по вводу в действие жилых домов около 30%, объему строительных работ – около 60%, обороту розничной торговли – 55%, инвестициям в основной капитал около 40%.

В социально-экономическом пространстве Курганской области явно доминирует г. Курган с численностью населения свыше 320 тыс. чел. (или почти 34% населения региона). При этом на г. Курган приходится практически две трети объема промышленного производства Курганской области, около половины инвестиций в основной капитал (за период 2002–2009 гг. удельный вес г. Кургана увеличился в два раза); свыше половины ввода жилых домов; такое же значение по среднегодовой численности работников крупных и средних предприятий; более 60% строительных работ. Около 80% всех основных фондов крупных и средних предприятий области в 2008 г. были сосредоточены в г. Кургане (в 2003 – 65,7%, в 2006 – 85,4%).

В Кемеровской области находятся два крупных центра – административный и промышленный – г. Кемерово и г. Новокузнецк. По среднему значению вклада в экономику субъекта по объему промышленной продукции г. Кемерово имеет долю в 11,5%, вводу в действие жилых домов около 25%, объему строительных работ – 22 %, обороту розничной торговли – 33%, инвестициям в основной капитал – 20%. При этом г. Новокузнецк, который является городом-конкурентом в регионе, по аналогичным показателям имеет следующий вклад в экономику субъекта:

около 45%, 22%, 26%, 29% и 21% соответственно. Городов-конкурентов, аналогичных г. Новокузнецку, нет среди исследуемых субъектов РФ.

В Приморском крае средняя величина удельного веса г. Владивостока за 2002–2009 гг. составила: по объему промышленного производства около 32%, вводу в действие общей площади жилья – 53%, строительных работ – 45%, инвестиций в основной капитал – 40%, обороту розничной торговли – 55%. При этом за аналогичный период среднегодовая численность работников организаций составила свыше 40%, по наличию основных фондов организации (без субъектов малого предпринимательства) более 56%.

Таким образом, можно заключить, что внутрирегиональные условия поляризованного развития регионов, выбранных в качестве объекта исследования, характеризуются явным доминированием центральных городов субъектов. Особое место занимают региональные столицы, которые в силу своего политического доминирования формируют наиболее благоприятное и привлекательное социально-экономическое пространство, выступая сверхфокусом в региональном развитии. Доля административных центров в экономике субъектов РФ остается неизменной и даже возрастает, за исключением нескольких регионов, в которых снижение удельного веса сферы промышленного производства связано с общероссийскими тенденциями деиндустриализации страны.

Библиографический список

1. Грицай О.В., Иоффе Г.В., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. – М.: Наука, 1991.
2. Кулькова В.Ю. Направления развития региональных теорий в контексте исследования различий социально-экономического развития территории // Региональная экономика: теория и практика. 2006. – № 11 (38). – С. 61–72.
3. Лексин В.Н. Города власти: административные центры России // Мир России. – 2009. – №1. – С. 3–33.
4. Промышленность России: стат. сб. – М.: Росстат, 2005, 2008, 2010.
5. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2009: стат. сб. – М.: Росстат, 2009.
6. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов: стат. сб. – М.: Росстат, 2004–2010.
7. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации стат. сб. – М.: Росстат, 2004–2010.
8. Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. – М.: Новый хронограф, 2009.
9. Briassoulis H. Analysis of Land Use Change: Theoretical and Modeling Approaches. Regional Research Institute, WVU, 2000.
10. Friedmann J., Alonso W. Regional Development as a Policy Issue // Regional Development and Planning. – Cambridge (Mass.), 1964.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА СМОЛЕНСКА И РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ГОРОДА¹

Fokin V.M.

THE TRANSFORMATION OF URBAN SPACE AND SMOLENSK DEVELOPMENT OF COMPETITIVE ADVANTAGES OF THE CITY

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы трансформации городского пространства г. Смоленска. Выделяются этапы трансформации и комплекс факторов, определяющих течение трансформационных процессов.

Abstract. The questions of the transformation of urban space in Smolensk. Distinguished stages of transformation and the complex factors that determine the course of transformation processes.

Ключевые слова: Смоленск, городское пространство, трансформация, конкурентные отношения.

Key words: Smolensk, urban space, transformation, competitive environment.

Актуальность данной темы обусловлена необходимостью научного осмысления изменений, происходящих в городском пространстве областных центров, обусловленных переходом России на рыночный путь хозяйствования.

Трансформация – это многомерные системные изменения в постсоциалистических обществах, основанные на общем модернизационном тренде, которые могут привести к разнообразным специфическим общественным результатам. Уникальность процесса трансформации в постсоциалистическом обществе связана с резким изменением условий хозяйствования (перехода от плановой экономики к рыночной) [Аксенов, Браде, Бондарчук, 2006, с. 43].

Основным движущим фактором, вызывающим трансформацию экономической пространственной структуры Смоленска, является динамичное развитие третичного сектора.

Анализ трансформационных процессов, происходящих в городском пространстве Смоленска, необходимо условно разделить на четыре этапа формирования городской пространственной структуры. Необходимость выделения четырех этапов обусловлена необходимостью определения основных сил, под воздействием которых происходило формирование и развитие городской пространственной структуры Смоленска. На разных этапах действие этих сил различно, что является определяющим для простран-

ственных бизнес-форм и бизнес-структур, которые наполняют городское пространство.

Любой объект экономической деятельности предъявляет определенные требования к городскому пространству. В результате любой участок городского пространства (коммерческое местоположение) можно оценить как наиболее или наименее привлекательный для этого вида экономической деятельности. Отдельные объекты формируют отрасли, которые имеют те же пространственные предпочтения, что и отдельные объекты. В результате между отдельными объектами возникает внутриотраслевая конкуренция за наиболее выгодные коммерческие местоположения. Процесс насыщения городского пространства бизнес-объектами влечет обострение внутриотраслевой конкуренции и создает потребность в поиске новых, экономически выгодных, коммерческих местоположений.

Разные отрасли городской экономики могут предъявлять одинаковые требования к городскому пространству. В результате этой конкуренции происходит пространственный раздел рынка местоположений между отраслями.

Конкуренция между отраслями за наиболее выгодные городские пространства формирует рынок коммерческих местоположений. Это возможно только при существовании института частной собственности и рынка земли. Как во внутриотраслевой конкуренции, так и в пространственном разделе рынков между отраслями главенствующую роль играет местоположение.

¹ Исследование проведено при поддержке РГНФ в рамках проекта №10-02-00-668а/Б2 «Трансформация территориальной структуры расселения и хозяйства приграничных районов России и Беларуси в постсоветский период»

Процесс комплексообразования происходит, когда концентрация различных или однотипных бизнес-объектов делает привлекательным именно данное место. Привлекательность данного места определяется правильным взаимовыгодным сочетанием объектов, входящих в комплекс, и кумулятивным эффектом, возникающим при этом сочетании. Как следствие данные бизнес-объекты, входящие в комплекс, получают конкурентное преимущество перед объектами, не входящими в комплекс [Аксенов, 2001, с. 71].

Конкуренция может возникать между комплексами схожей специализации или комплексами, нацеленными на удовлетворение одного и того же сегмента рынка.

Выделенные основные формы пространственного насыщения городского пространства бизнес-объектами (внутриотраслевой конкуренция за наиболее выгодные коммерческие местоположения, пространственного раздела рынков между отраслями третичного сектора и комплексообразование) формируют зоны наиболее интенсивного освоения в городском пространстве Смоленска и в полном объеме объясняют протекающие трансформационные процессы. Процесс развития этих форм наиболее динамично протекает на микроуровне.

Для объяснения трансформационных процессов, происходящих в городском пространстве Смоленска, необходимо выделить четыре уровня конкуренции в городском пространстве.

Конкуренция на первом уровне идет за право быть представленными в зонах наиболее интенсивного освоения городского пространства. Различные виды бизнеса, нацеленные на удовлетворения массовых потребностей населения, тяготеют к местам наибольшего его скопления. В результате обостряется конкуренция в местах наибольшей концентрации населения. Этот уровень конкурентных процессов протекает в основном на микроуровне и зависит от основных форм пространственного насыщения города бизнес-объектами, описанными выше.

Полифункциональность Смоленска определяется множественностью функций, которые он выполняет на локальном, региональном, национальном и глобальном уровне. Наложение этих функций на окружающее город пространство определяет зоны его влияния. Объяснение трансформационных процессов, протекающих в городском про-

странстве Смоленска, требует наложения этих функций на само городское пространство. Конкретными носителями функций являются материально-пространственные объекты, которые имеют свои пространственные предпочтения, обусловленные необходимостью обеспечения соответствующей инфраструктурой. В результате в городском пространстве Смоленска можно выделить функционально-пространственные зоны, которые включают не только материально-пространственные объекты (носители функций), но и инфраструктуру, позволяющую этим объектам выполнять свои функции. Конкуренция на втором уровне возникает между функционально-пространственными зонами Смоленска и функционально-пространственными зонами других городов, выполняющих схожие функции за ресурсы развития, за территории и т.д.

Внутри городского пространства функционально-пространственные зоны, представляющие различные сектора экономики, которые конкурируют между собой за право использовать отдельные участки городского пространства. Результатом конкуренции на этом уровне становится пространственный «раздел» городской территории между секторами (вторичным, третичным и четвертичным).

Различные функционально-пространственные зоны Смоленска по-разному адаптируются к новым условиям. Часть из них поменяло функциональную ориентацию, часть в условиях обострения конкуренции только усилило свою значимость и позицию, часть находится в полном упадке.

На третьем уровне конкуренция возникает между основным городским центром и центрами второго порядка за выполнения ведущих функций в городской системе (далее ГС). Ведущую структурообразующую роль в ГС играет городской центр, транспортная и коммуникационная инфраструктуры. Основной стратегической функцией центра города является структурирование всего городского пространства. По мере своего количественного роста в пространственной структуре города, в транспортных и коммуникационных узлах возникают новые субцентры, через которые, используя информационные и коммуникационные связи, центр организует и управляет разросшимся городским пространством.

Эти субцентры: во-первых, конкурируют за право представлять интересы центра

на подконтрольной территории и соответственно выполнять определенные функции; во-вторых, они конкурируют с центром за право выполнять функции высшего порядка; в-третьих, они конкурируют между собой за возможность стать местом базирования уникальных бизнес-объектов и за счет этого увеличить свою привлекательность и функциональную значимость.

Зарождение нового субцентра и падение значимости старого центра, связано с переливом деловой активности в новый субцентр, что неминуемо ведет к наполнению субцентра новыми функциями и трансформации городской пространственной структуры.

Результатом конкуренции на этом уровне становится структурирование городского пространства или распределение различных функций между центром и субцентрами.

На четвертом уровне Смоленск конкурирует с другими городами за позицию в иерархической структуре городов, которая позволяет генерировать, использовать в своих целях и распределять большие финансовые ресурсы, использовать свой статус для решения городских задач и выполнять функции высшего порядка. Трансформационные процессы на этом уровне определяются глобальными трендами, происходящими в мировой экономике, которые трансформируют всю мировую систему городов и их пространственную структуру.

Результатом конкуренции на этом уровне становится формирование национального иерархического каркаса городов и наполнение городов разного иерархического уровня определенными функциями.

Трансформационный Смоленск (1992–2011)

Первые годы реформ связаны с особыми специфическими условиями, под влиянием которых вновь создаваемые городские структуры и объекты приобретали весьма специфическую форму.

Во-первых, земля была национализирована; рыночные механизмы не играли существенной роли в регулировании землепользования.

Во-вторых, существовало централизованное экономическое и пространственное планирование;

В-третьих, ослабление роли государства как монополиста в принятии решений на локальном уровне; процесс формирования мест-

ного самоуправления и трансформации городского пространства происходил одновременно;

В-четвертых, приватизация экономики; переход экономических субъектов на самофинансирование и самокупаемость.

В-пятых, либерализация цен и открытие экономики наглядно показавших неконкурентоспособность отечественных товаров;

В-шестых, процесс трансформации в странах Запада растянулся на десятилетия; в России время трансформационных процессов укладывается в десятилетие.

Система факторов, формирующих городскую пространственную структуру, была рассмотрена рядом авторов [Аксенов, Браде, Бондарчук, 2006, с. 91]. Ее необходимо дополнить группой факторов, которые оказали влияние на формирование городской пространственной структуры Смоленска (*рис. 1*).

Процесс трансформации в Смоленске необходимо разделить на четыре этапа.

Первый этап (1992–1998)

Централизованное регулирование пространственного развития Смоленска сменилось отстраненностью федеральных властей от городских проблем. Переход на самоуправление показал полную несостоятельность городской администрации как планирующего, организующего и регулирующего органа городского территориального развития. В результате законодательные и нормативные акты, принимаемые администрацией, просто не выполнялись. Частые изменения правового поля и высокие налоги заставили часть предпринимателей уйти в тень. Образовавшийся вакуум заполнили неформальные структуры.

В результате первыми бизнес-объектами, которые стали осваивать городское пространство Смоленска, стали мобильные формы торговли – палатки, киоски и торговцы с рук. Первыми коммерческими местоположениями, ставшими местом притяжения для первых бизнес-объектов, стали транспортные узлы, центр города и остановки городского общественного транспорта вблизи селитебной территории.

Массовое внедрение мобильных форм торговли объяснялось, во-первых, отсутствием первоначального капитала (применение мобильных форм торговли позволяло при незначительных первоначальных



Рис. 1. Система факторов формирующих пространственную структуру экономики трансформационного Смоленска.

капиталовложениях начать свой бизнес), во-вторых, не зная законов размещения бизнеса, первые предприниматели путем проб и ошибок находили выгодные коммерческие места. В случае, если бизнес «не пошел», переместить киоск или палатку в другое место не требовало больших затрат, в результате потери были минимальными.

Скопление киосков появилось практически возле всех остановок городского общественного транспорта, но наибольшая их концентрация возникла в городском центре, транспортных узлах, развязках и конечных остановках городского общественного транспорта. Решающими факторами выступали доступность свободного пространства и плотность пассажиропотока.

Этому способствовало принятие большинством населения транспортной модели шопинга (по дороге домой, не отклоняясь от своего привычного маршрута). Ассортимент товаров, представленных в киосках, был весьма широким. Количество киосков было пропорционально пассажиропотоку и определялось морфологическими особенностями данного городского пространства (свободной территорией, на которой могли быть размещены киоски и палатки).

Наибольшее скопление киосков образовалось на Колхозной площади. Основной причиной этому было размещение на Колхозной площади в советские времена большого колхозного рынка. В эпоху существования дефицита практически на все товары, это было излюбленным местом смолян закупки продуктов и товаров повседневного и периодического спроса.

После распада СССР и появления границы с Белоруссией Смоленская область стала приграничной. Значительная разница в ценах на товары по существующему обменному курсу между Россией и Белоруссией и несовершенство таможенно-тарифной политики наводнили смоленский рынок более дешевыми товарами из Белоруссии. Колхозная площадь расположена рядом с железнодорожным и автовокзалом, в результате стала главным центром тяготения для торговцев из Белоруссии. Основным местом сбыта белорусских товаров стали свободные площади вдоль автодорог и трамвайных путей, на пешеходных дорожках, связывающих вокзалы и Колхозную площадь. Основными формами торговли стали палатки, либо торговля с рук. Этот факт стал решающим в закреплении за Колхозной площадью функции главного торгового центра в период трансформации.

Следующей пространственной бизнес-формой способствующей насыщению городского пространства Смоленска товарами и услугами стало образование небольших открытых микрорынков. Пространственные предпочтения этого вида бизнес-структур отличались от коммерческих местоположений, открытых первыми бизнес-объектами, такими как киоски. В большинстве своем они располагались в транспортных узлах, развязках и на конечных остановках городского общественного транспорта рядом со скоплением киосков.

Стационарные магазины Смоленска социалистического периода никак не отреагировали на изменившиеся условия. Дефицит практически всех товаров и услуг позволял им работать на том же ассортименте товаров.

Основной причиной, определяющей рост третичного сектора, было насыщение неудовлетворенного платежного спроса в Смоленске товарами и услугами. Основными факторами, формирующими новую пространственную структуру Смоленска, были изменения пространственных предпочтений бизнес-объектов в рыночных условиях хозяйствования и условия среды (основным условием среды было принятие большей частью населения транспортной модели шопинга, а так же функционально-морфологическая и транспортно-планировочная структура Смоленска).

Основными конкурентными преимуществами Смоленска были: численность населения, статус, отраслевая структура экономики, выполняемые функции и экономико-географическое положение (генетические факторы). Статус города, отраслевая структура экономики и выполняемые функции создавали платежеспособный спрос в Смоленске и соответственно давали импульс для развития третичного сектора. Экономико-географическое положение (соседство со столичным регионом) позволяло части смолян ездить на заработки в Москву и Московскую область, благодаря чему влияние кризиса было частично сглажено.

Второй этап (1998 – 2003)

Финансовый кризис и желание городских властей Смоленска взять под контроль стихийное развитие мобильных форм торговли стали причиной завершения первого этапа трансформации. Желание городских властей Смоленска взять под контроль стихийное развитие третичного сектора было связано с не-

обходимостью получить реальные платежи в городской бюджет, придать эстетически приятный вид городскому пространству и стать активным участником трансформационных процессов, которые протекали в городском пространстве. Попытки обуздать стихийное развитие третичного сектора предпринимались городской администрацией и ранее, но реальное отражение действенности этой политики в городском пространстве стало прослеживаться после 1998 года.

Действия городских властей в достижении поставленных целей подразделяются на четыре основных направления. Первое – создание единого земельного комитета в целях создать единый реестр землевладельцев и землепользователей и прекратить практику незаконного использования городских территорий в коммерческих и некоммерческих целях. Второе – переход к стационарным формам торговли, таким как павильоны и крытые рынки, для введения торговли с кассовыми аппаратами и возможности ведения контроля над торговой деятельностью. Третье – запрещение торговли определенным ассортиментом товаров в мобильных формах торговли, а также запрещение использования киосковой формы торговли на определенных улицах. Были законодательно определены минимальные площади торговых объектов, в которых разрешалось вести торговлю определенными товарами. И четвертое – ужесточение санитарных и других норм, предъявляемых к объектам торговли.

Результатом усилий администрации города стал постепенный переход первых предпринимателей, успевших накопить первоначальный капитал, к более цивилизованным формам торговли.

Стационарные магазины социалистического периода еще не испытывали достаточно сильной конкуренции со стороны других форм торговли, но в связи с действиями администрации стали очень привлекательными для новых коммерсантов, успевших накопить первоначальный капитал. В результате между новыми коммерсантами началась конкуренция за право получить в собственность эти объекты.

Эти процессы в основном протекали на первом уровне конкуренции.

На втором уровне конкуренции, между функционально-пространственными зонами, происходила смена их функциональной ориентации. Производственные зоны превраща-

лись в торговые или зоны услуг. Например, административный корпус завода «Искра» был переоборудован в торговый комплекс «Старик Хоттабыч», производственный цех завода «Диффузион» был переоборудован в «Дом мебели». Производственные площади рядом с Колхозной площадью были реконструированы в торговые ряды для розничной торговли, часть из них стала оптово-торговыми рынками. Административные корпуса стали местом размещения филиалов вузов.

Появились скопления оптово-торговых баз на бывших площадях производственного и складского назначения. Они представляли собой оптово-торговый комплекс, в котором каждая база специализировалась на определенном ассортименте, некоторые на схожем ассортименте, но их привлекательность определялась сочетанием расположенных рядом объектов. Сочетание оптово-торговых баз и концентрированных микрорынков по всему городу сформировали торговый каркас Смоленска. Преобладание в Смоленске объектов торговли, имеющих небольшую торговую площадь, требовало от торговцев минимизации запасов товара. Товары закупались на короткие промежутки времени, и по мере их продажи происходило пополнение запасов. Такой метод торговли требовал существования мелкооптовых торговцев, которые взяли на себя функцию микрохранилищ. Это стало стимулом для образования небольших оптовых микрорынков. Местом их размещения стали свободные площади производственного и складского назначения в разных частях города с минимальной ценой аренды и удобным подъездом для автотранспорта.

Третий этап (2003 – 2007)

Началом третьего этапа трансформации городской пространственной структуры Смоленска, является завершение насыщения городского пространства объектами третичного сектора. Произошла смена вектора развития третичного сектора в Смоленске. Если на первом и втором этапе происходил количественный рост объектов третичного сектора, связанный с захватом объектами третичного сектора все большего городского пространства, то на третьем этапе большая часть наиболее выгодных коммерческих местоположений уже была занята, в результате обострилась конкуренция между основными участниками. Отражением этого этапа стало

применение новых способов ведения конкурентной борьбы. Бизнес стал использовать различные способы рекламы, как товаров, так и местоположений. Стало улучшаться обслуживание и т.д. Администрация города вновь стала реальной силой, определяющей городское развитие, был сформирован рынок коммерческих местоположений, в котором большинство коммерческих мест уже имели своего владельца, а процесс изменения собственника происходил строго в рамках закона.

Генетические факторы сохранили свое значение как обеспечивающие достигнутый уровень развития, но уступили свое место в роли решающих факторов развития. Решающими факторами перехода на четвертый этап стали глобализационные и интеграционные процессы, происходящие в мире.

Рост доходов населения привел к экономической стратификации населения по доходам. Появился пусть небольшой, но средний класс, который готов платить больше за высокий уровень обслуживания. Бизнес, в свою очередь, отреагировал на эти изменения появлением новых объектов – многоэтажных торговых комплексов, торгующих определенным ассортиментом товаров. Это стало реакцией крупного капитала на рост платежеспособного спроса в Смоленске. Местом их размещения стали зоны интенсивного освоения, открытые первыми бизнес-формами.

Но началом наступления третьего этапа трансформации началось с приходом в Смоленск торговых сетей. Местом коммерческих местоположений этих форм торговли стали магазины советской эпохи и арендуемые площади в новых торговых комплексах, которые были перестроены и отремонтированы в соответствии с имиджем сети.

Торговые сети совместно с торговыми комплексами стали реальными конкурентами для киосковой формы торговли. Размещаясь в зонах интенсивного освоения, они лишили своего основного конкурента (киоски) их основного козыря (удобного расположения в городском пространстве). Имея широкий ассортимент, высокий уровень обслуживания, соблюдая санитарные нормы и правила и при этом предлагая более низкие цены, эти формы торговли стали вытеснять киоски из городского пространства.

Особое влияние, на третьем этапе трансформации стали играть глобализационные и интеграционные факторы.

Это связано со становлением мировых городов как центров, обслуживающих огромные экономические пространства общенационального масштаба, что делает актуальной проблему включения национальных каркасов в мирохозяйственные связи. Выполнение большинства функций высшего порядка мировыми городами приводит к ослаблению роли национальных центров второго эшелона, не входящих в каркас мировых международных городов [Занадворов, Занадворова, 1998, с. 186]. В результате обостряется конкуренция между региональными и областными центрами как за право выполнять функции высшего порядка, в рамках национальной экономики, так и за возможность представлять свои интересы на национальном и глобальном уровнях.

Основные тенденции мирового развития отрицательно сказываются на развитии областных центров. Развитие четвертичного сектора, который стал новым двигателем экономического роста мировых, национальных и региональных центров, не оказывает такого сильного позитивного экономического влияния на развитие областных центров. Это связано с определенными закономерностями разделения функций между городами различного иерархического уровня, представляющих опорный каркас национальной экономики.

В условиях открытой экономики определяющим мотивом для компании при выборе города базирования своей штаб-квартиры является тип локализации ее рынка сбыта. Раньше такой рынок сбыта вписывался в субнациональные границы региона, что делало естественным ее базирование в центре региона [Занадворов, Занадворова, 1998, с.178]. В условиях глобализации и приходом международного корпоративного капитала на национальные локальные рынки местом базирования штаб-квартир стали национальные столицы, в редком случае крупные региональные центры. Это напрямую связано с расширением территории обслуживания и корпоративными интересами ведущих компаний, а также необходимостью быть в центре информационных потоков и оперативно реагировать на происходящие изменения. Необходимость осуществлять множественные связи на международном уровне, а также периодически возникающие нестандартные проблемы у корпораций сформировали в

данных городах специализированные страховые, финансовые, юридические и консалтинговые фирмы с высококвалифицированными кадрами, способными оперативно решать задачи крупного бизнеса. На локальных рынках попадающих в интересы как крупного корпоративного капитала, так и национальных корпораций, размещаются филиалы компаний, размер которых определяется теми функциями, которые им делегированы.

Незначительное расстояние до Москвы не позволяет Смоленску превратиться в постиндустриальный центр, с преобладанием четвертичного сектора экономики. Это определяется как глобальными трендами, так и соседством с Москвой, которая перетянула на себя все функции высшего порядка.

Соседство с Москвой способно оказать положительное влияние на экономику Смоленска в связи с несовпадением по времени этапов трансформации городского пространства Смоленска и Москвы. Если Москва превратилась в постиндустриальный центр, то Смоленск в полной мере приобрел черты индустриального областного центра, наполняя городское пространство дополнительными функциями, соответствующими статусу. Трансформационные процессы в городском пространстве Москвы связаны с деиндустриализацией – вытеснением обрабатывающих производств на периферию. Смоленская область, находящаяся в зоне влияния Москвы с хорошей транспортной доступностью, может стать местом базирования вытесненных производств и таким образом усилить экономическую базу своего окружения, обеспеченную стабильным рынком сбыта Москвы.

В условиях глобализации одним из основных источников, способных модернизировать экономику Смоленска, являются прямые иностранные инвестиции (далее ПИИ). В качестве основы для описания стратегий распространения ПИИ внутри страны Кузнецов принимает концепцию иерархически-волновой диффузии [Кузнецов, 2007, с. 66], которая позволяет понять региональные пространственные предпочтения у зарубежных инвесторов.

Согласно этой концепции, иностранные фирмы начинают свою хозяйственную деятельность с главного центра принимающей стороны. Затем распространение диффузии ПИИ идет одновременно по иерархической

и волновой схеме. Иерархическая диффузия означает, что в крупных экономических центрах предприятия иностранной фирмы создаются раньше, чем в небольших городах, а волновая диффузия означает, что ТНК осваивают все новые и новые смежные территории, продвигаясь «вглубь» страны.

Иерархически-волновая диффузия ПИИ может усложняться или упрощаться под влиянием таких факторов, как: эффект экономии на масштабах производства; воздействия кооперационных связей; эффекта соседства; у диверсифицированных концернов; для высокотехнологичных отраслей; в добыче сырья [Кузнецов, 2007, с.70].

Освоение городского пространства Смоленска ПИИ началось на третьем этапе трансформации. Отличительными особенностями является присутствие отраслей с преобладанием эффекта масштаба. Пространственным проявлением этого факта является размещение сбытовых сетей в крупных урбанизированных центрах, позволяющих компаниям расширять рынки сбыта. В этом случае региональное представительство размещается в Москве, сборочное производство в другом регионе, а сбытовые сети под влиянием волновой диффузии начинают осваивать крупные центры страны, одним из которых является Смоленск.

Примером для изучения привлечения крупных ПИИ, связанных с размещением сборочных производств, является опыт Калуги. Готовые площадки, обеспеченные соответствующей инфраструктурой, выделение полномочного органа в городской администрации ответственного за сопровождение инвестиционного проекта от стадии подписания до запуска в эксплуатацию, соответствующее инвестиционное законодательство и определенные льготы инвесторам — это лишь часть факторов, которые позволили привлечь инвесторов. Это опыт, который необходимо перенять администрации Смоленска.

Четвертый этап (с 2007 по 2011)

Переход на четвертый этап трансформации Смоленска связан с необходимостью создания новых источников роста. Дальнейшее развитие Смоленска зависит от политики администрации по привлечению инвестиций, способных модернизировать экономику города. Говорить об автономном

росте, благодаря созданию внутренних инноваций, еще рано. Но успешная инвестиционная политика может стать отправной точкой в этом направлении. Дальнейшее развитие города на данном этапе зависит от внешних вливаний и от способности к восприятию внешних инноваций.

Если на первом и втором этапах трансформации конкурентоспособность Смоленска была связана скорее, со способностью города адаптироваться к новым условиям хозяйствования, а основными конкурентными преимуществами выступали «генетические факторы», основными из которых стали статус города, сложившаяся отраслевая структура, экономико-географическое положение и выполняемые функции. На третьем этапе трансформации и переходе на четвертый этап конкурентоспособность Смоленска связана со способностью расширения существующих и создания новых функций, свойственных постиндустриальным городам.

Конкурентными преимуществами городов в этих условиях являются эффект масштаба, внешние эффекты от агломерации (локализованные и урбанизированные) [Доклад о мировом развитии, 2009, с.128]. Эффект масштаба имеет разную значимость по отраслям. Отрасли с преобладанием эффекта масштаба более концентрированы, остальные имеют дисперсное пространственное расположение в экономическом пространстве. Обострение как внешней, так и внутренней конкуренции заставит отечественных производителей создавать конкурентные преимущества на основе внедрения инноваций, что потребует создания соответствующих структур (кластеров, технопарков и бизнес-инкубаторов), способных это обеспечить. В результате отрасли, даже не имеющие явного эффекта от увеличения масштабов производства, будут вынуждены тяготеть (отдельными звеньями производственной цепочки) к соответствующим структурам, способным повысить их конкурентоспособность.

Конкурентным преимуществом городов в этих условиях становится создание таких локализационных рамочных условий хозяйствования, в которых естественные рыночные силы работают на развитие города и увеличение его экономической массы. От успеха в решении этой задачи зависит дальнейшее развитие Смоленска.

Библиографический список

1. Аксенов К. Изменения в размещении розничной торговли и услуг при переходе к рыночной экономике (на примере Санкт-Петербурга, 1988–1996 гг.) // Известия Русского Географического Общества. 2001. – № 2.
2. Аксенов К., Браде И., Бондарчук Е. «Трансформационное и посттрансформационное городское пространство Ленинград – Санкт-Петербург 1989–2002» «Геликон Плюс». – СПб., 2006.
3. Доклад о мировом развитии / Новый взгляд на экономическую географию / Всемирный банк / Издательство «Весь мир». – М., 2009.
4. Занадворов В.С., Занадворова А.В. «Экономика города» Издательство Магистр. – М., 1998.
5. Кузнецов А.В. Интернационализация Российской экономики: инвестиционный аспект. – М.: Ком-Книга, 2007.

И.Ж. Цыренова (г. Москва)

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА НАЦИОНАЛЬНЫХ ПАРКОВ БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА

Tsytrenova I.Z.

COMPARATIVE ASSESSMENT OF TOURIST AND RECREATIONAL POTENTIAL OF THE NATIONAL PARKS OF THE BAIKAL REGION

***Аннотация.** В целях комплексного туристского использования территории Байкальского региона проведена рекреационно-туристская оценка национальных парков. Это позволило оценить и сравнить потенциал территории парков для рекреационного использования и выявить основные виды туризма.*

***Abstract.** Recreational and tourist assessment of national parks was carried out with a purpose of comprehensive tourist use of the territory of the Baikal region. It allowed to estimate and compare potential of the territory of the parks for recreational use and to reveal main types of tourism.*

***Ключевые слова:** Байкальский регион, туристско-рекреационный потенциал, оценка.*

***Key words:** Baikal region, tourist and recreational potential, assessment.*

Входящее в список мирового наследия ЮНЕСКО озеро Байкал отличается уникальностью экосистемы, окружено особо охраняемыми природными территориями (ООПТ), имеет поистине уникальные возможности для развития туризма и отдыха. Природные ландшафты побережья озера исключительно живописны, богаты термальными и минеральными источниками, имеют особую рекреационную, гуманистическую и эстетическую ценность. Из всех категорий ООПТ для организации туризма и отдыха подходят, прежде всего, национальные парки, т.к. они используются в природоохранных, просветительских, научных и культурных целях и для регулируемого туризма [12].

Для выявления особенностей и оценивания рекреационного потенциала любой территории, в том числе и особо охраняемой, в экономико-географических исследованиях чаще всего применяются сравнительно-гео-

графический и оценочный методы. Выбор объектов для сравнения обусловлен тем, что созданные в один временной период национальные парки находятся в пределах одного региона, но разных субъектов Федерации.

Одна из самых ответственных задач, которая решается в ходе оценивания рекреационного потенциала любой территории, это выбор показателей. При оценке туристско-рекреационного потенциала приходится учитывать качественные и количественные особенности каждого компонента.

При отборе показателей и составлении оценочных шкал для проведения сравнительной оценки туристско-рекреационного потенциала национальных парков Байкальского региона мы ориентировались на опыт предшественников: на методику оценки природных условий в СССР для организации крупных зон отдыха [2], методы балльной оценки природных комплексов [8], методы

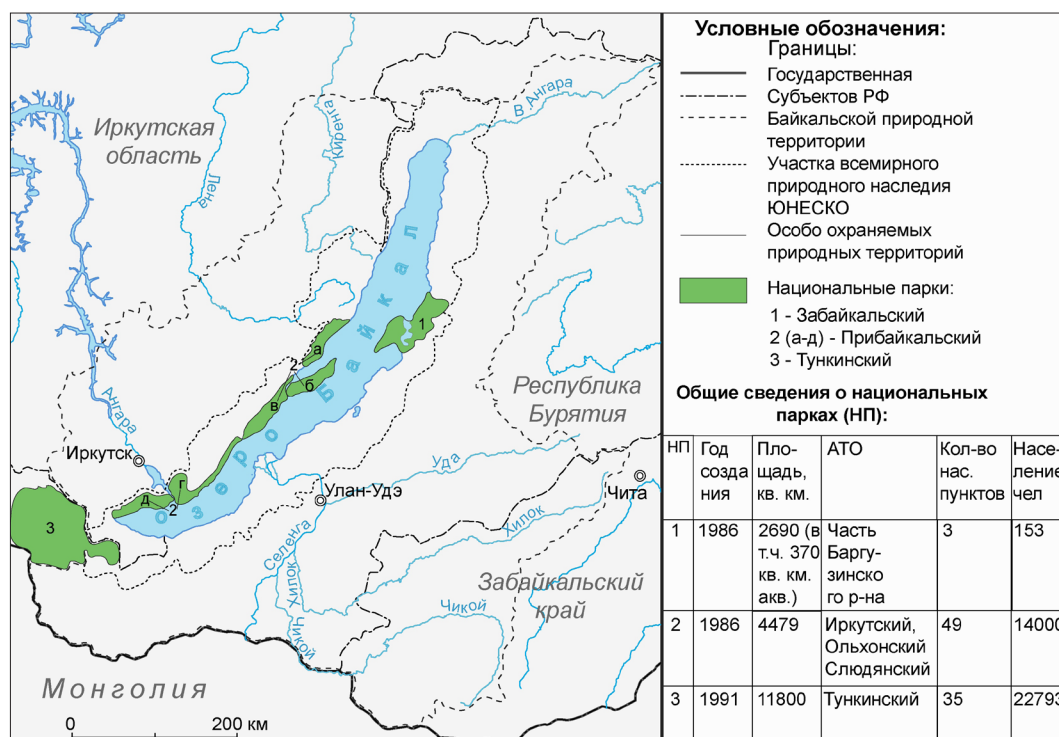


Рис. 1. Национальные парки Байкальского региона

эстетической оценки рекреационной территории [6], анализ фондовых данных и другие материалы, в которых удавалось обнаружить хотя бы один – два показателя. При этом мы стремились сделать систему показателей объективной (т. е. не зависящей от личности исследователя), а процесс измерения показателей – упрощенным. В некоторых случаях оценочные критерии разработаны непосредственно нами на основании анализа конкретных количественных показателей, полученных в ходе анализа картографических источников [1, 10] и полевых данных.

Ряд ученых уже оценивали природные туристско-рекреационные ресурсы Тункинского и Забайкальского национальных парков [4, 11]. Рекреационная оценка национальных парков строилась при пересечении разных классификаций (ландшафтно-эстетической типизации местности, транспортно-пешеходной доступности), следовательно, основана на учете комплекса факторов, совокупность которых определяет набор видов туризма, которые целесообразно развивать в данных национальных парках.

Поиски методических приемов балльной рекреационной оценки национальных пар-

ков выявили необходимость расчленить все проблемы на части и проделать нижеследующие работы:

1. Отобрать группы социально-экономических и природных факторов, подлежащих оценке в каждом национальном парке.

2. Разработать оценочные шкалы баллов для каждой группы признаков. При проведении сравнительного анализа национальных парков для оценки большинства показателей нами были приняты трехступенчатые шкалы со значениями 1-2-3 и двухступенчатые (0 и 2) шкалы, когда было недостаточно данных для более дифференцированной оценки. Для получения общей оценки национальных парков баллы отдельных показателей суммировались, и сумма переводилась в общую среднюю оценку. Данные по каждой группе факторов были сведены сначала в частные шкалы, затем объединены в сводную таблицу и выведена общая средняя оценка рекреационного потенциала каждого национального парка. Разрабатывая шкалы количественных показателей, при выборе интервалов между ступенями мы имели в виду нелинейную зависимость восприятия явления человеком от интенсивности этого явления.

Таблица 1

Оценка отдельных показателей рекреационно-эстетических условий национальных парков Байкальского региона (в баллах)*

Национальный парк	наличие сильно расчлененного рельефа	состав древесной растительности	пространственное разнообразие	обилие водных поверхностей	средняя оценка
Прибайкальский	1	2	2	3	1
Тункинский	3	3	3	2	3
Забайкальский	2	2	2	1	2

* Условные обозначения к таблице: 1 балл – мало благоприятные, 2 – благоприятные, 3 – наиболее благоприятные.

Таблица 2

Оценка рекреационно-климатической комфортности национальных парков Байкальского региона (в баллах*)

Национальный парк	продолжительность летнего периода, дни	балл	годовая сумма летних осадков, мм	балл	общая средняя оценка
Прибайкальский	48	1	500–600 (150–200 – Ольхон)	1	1
Тункинский	57	2	350–400	2	2
Забайкальский	77	3	250–400	3	3

* Условные обозначения к таблице: 1– балл малоблагоприятные условия для туризма, 2 – относительно благоприятные, 3 – благоприятные [9].

3. После получения средней оценки по каждой группе признаков проводилась оценка в сводных баллах всех элементов оценивания, т. е. получение условного показателя рекреационной оценки всех национальных парков, которая дает условное представление о рекреационном потенциале комплекса естественных ресурсов территории.

В контексте нашего исследования для сравнительной оценки туристско-рекреационного потенциала национальных парков Байкальского региона нами выбраны основные показатели, которые оценены в баллах и приведены в таблицах. Комплексный учет этих показателей позволяет оценивать функциональную пригодность национальных парков по возможным способам функциональной организации территории. Разработанную методику рекреационной оценки можно использовать и для других охраняемых природных территорий.

Рекреационно-эстетические особенности национальных парков являются важнейшим фактором посещаемости как организованными, так и «дикими» туристами. Активное эмоциональное воздействие на туристов оказывают основные характеристики приро-

ды, что способствует формированию у них привлекательного (эстетического) образа территории. Живописность ландшафтов национальных парков также имеет огромное рекреационное значение. Одним из показателей выступает «контрастность территории». При прочих равных условиях однообразный равнинный рельеф, как правило, не вызывает у путешественников эстетического удовлетворения, в то время как значительные перепады высот, попадающие в панораму обзора, напротив – вызывают у них положительные эмоции и впечатления. Для оценки меры изменчивости рельефа нами были использованы традиционные критерии – абсолютная величина места, крутизна склонов и вертикальная расчлененность рельефа [6].

Другим показателем является степень внешнего пейзажного разнообразия. Для оценки рекреационно-эстетических условий эти характеристики важны, поскольку наблюдатель одновременно воспринимает разнообразие и самого комплекса, в котором он находится, и окружающих, попадающих в поле зрения территорий. Оценка внешнего пейзажного разнообразия тем выше, чем больше типов ландшафтов можно видеть, чем больше

Таблица 3

**Оценка бальнеологического использования национальных парков
Байкальского региона (в баллах*)**

Национальный парк	наличие минеральных источников	наличие бальнеолечебниц	наличие баз отдыха	наличие грязей	общая средняя оценка
Прибайкальский	2	0	2	0	0
Тункинский	2	2	2	2	2
Забайкальский	2	0	2	2	1

* Условные обозначения к таблице: 2 балла – есть, 0 – нет.

Таблица 4

**Оценка туристско-рекреационных объектов национальных парков
Байкальского региона (в баллах*)**

	Национальный парк		
	Прибайкальский	Тункинский	Забайкальский
объекты научного туризма	2	2	2
пещеры	2	0	2
панорамные вершины	2	2	2
сплавная река	2	2	2
культурно-исторические объекты	2	2	2
промыслово-собираательные ресурсы	2	2	2
озера	2	2	2
водопады	0	2	0
потухший вулкан	0	2	0
близость побережья озера Байкал	2	0	2
Общая средняя оценка	1	1	1

* Условные обозначения к таблице: 2 балла – есть, 0 баллов – нет.

степень открытости горизонта, глубина видимой перспективы и степень расчлененности видимого силуэта горизонта [8].

Немаловажную роль в формировании положительного настроения и ощущения красоты и комфорта при проведении туристических путешествий играет состав древесной растительности, обилие водной поверхности. Анализ данных социологического опроса позволил выявить некоторую общность реакций отдельных групп туристов на красоту ландшафтов. Это, в свою очередь, позволило определить значимость каждого из них.

Климат может оказывать как благоприятное, так и ограничивающее воздействие для отдыха. Для оценки рекреационно-климатической комфортности территорий учитывалась продолжительность летнего периода (со среднесуточными температурами воздуха выше +15) и годовая сумма летних осадков [8].

Бальнеологическое использование национальных парков. Минеральные источники,

расположенные в пределах национальных парков, повышают общий оздоровительный эффект, получаемый туристами на маршруте, и рекреационную оценку данной территории. Они также несут в себе познавательную, а в некоторых случаях и эстетическую ценность. Территории, на которых расположены источники, весьма живописны, имеют высокую эстетическую привлекательность. В наземных и водных биогеоценозах источников обитают много редких и реликтовых видов животных и растений. Все источники относятся к объектам познавательного, научного и экологического туризма [7]. Оценка бальнеологического использования проводилась нами по следующим параметрам: наличие минеральных источников, грязей, бальнеолечебниц, баз отдыха.

Наличие туристско-рекреационных объектов на территории национальных парков повышает их познавательную и эстетическую ценность для посетителей. К ним мы

отнесли наличие ресурсов научного туризма (краснокнижные виды животных и растений, смотровые площадки для наблюдения за птицами и др.), промыслово-собираТЕЛЬСКИХ ресурсов (сбор ягод, грибов, рыбалка), пещер, панорамных вершин, сплавных рек, культурно-исторических объектов, близость побережья озера Байкал [3, 13].

При анализе особенностей национальных парков нами учитывались также лимитирующие факторы для туристско-рекреационной деятельности. Одним из таких факторов является наличие природно-очаговых заболеваний. На исследуемой территории это, в первую очередь, клещевой энцефалит, клещевой риккетсиоз и бешенство.

К другим природным явлениям, снижающим рекреационную ценность, относятся опасные метеоусловия, крутые склоны, каменные осыпи, скальные выступы, крупные хищники [5].

При оценке безопасности посещения все национальные парки получили одинаковые баллы. При подробном изучении национальных парков выяснилось, что наибольшую опасность представляют собой крупные хищные животные, особенно медведи, а из природно-очаговых заболеваний на первом месте, по вероятности возникнове-

ния, стоят поллинозы, а затем – клещевой энцефалит.

Большое значение для посещения туристами имеет наличие на территории национальных парков современной инфраструктуры, гостиничного фона, туристических баз, кемпингов и туристских маршрутов. Набор объектов гостеприимства разнообразен: туристические коттеджи, туристические гостиницы, палаточные городки, мотели, кемпинги, охотничьи избушки. Рекреационная инфраструктура включает также парковки для машин, оборудованные места для палаточных стоянок, отдыха, пикников, смотровые площадки.

Туристские маршруты на территории национальных парков проложены в соответствии с принятым функциональным зонированием, рекреационно-познавательным потенциалом территории, существующими потоками туристов. Они могут быть пешеходными, конными, лыжными и водными. Возможно проведение комбинированных маршрутов, также существуют маршруты проходящими между национальными парками.

Транспортная доступность территории национальных парков является определяющим фактором степени их хозяйственной освоенности и сохранности уникальных природных ландшафтов.

Таблица 5

Оценка инфраструктурной обеспеченности и транспортной доступности национальных парков Байкальского региона (в баллах)*

Национальный парк	объекты турсервиса	рекреационная инфраструктура	туристские маршруты	транспортная доступность	общая оценка
Прибайкальский	3	2	2	3	3
Тункинский	2	2	3	2	2
Забайкальский	1	1	1	1	1

*Условные обозначения к таблице: 1 балл – малоблагоприятный, 2 – благоприятный, 3 – наиболее благоприятный.

Результаты оценки туристско-рекреационной инфраструктуры отражают общую специфику структуры хозяйства и расселения населения национальных парков. Наиболее освоенной является Прибайкальский национальный парк, помимо наличия 49 населенных пунктов, характерна высокая плотность населения, более развит транспорт и туристический сервис. Среднее развитие туристско-рекреационной инфраструктуры имеет Тункинский национальный парк, где расположены 35 населенных пунктов, меньше плотность населения, но сохраняется достаточно

высокий уровень транспортной доступности. Уровень туристского сервиса средний.

В связи с ограниченной транспортной доступностью наблюдается низкий уровень развития инфраструктуры у Забайкальского национального парка. В целом его территория освоена слабо: плотность населения низкая, три населенных пункта, отсутствует устойчивая связь между лесничествами, нерегулярное автобусное сообщение между населенными пунктами.

Прибайкальский национальный парк богат объектами для научного, познавательного

и экологического туризма. Это, прежде всего, относится к редким, особенно «краснокишечным» растениям и животным, а также растительным сообществам, получившим статус памятника природы. К геологическим памятникам природы относятся различные формы выветривания горных пород, скальные останцы, пещеры, карстовые провалы, песчаные дюны, барханы и другие формы. По количеству памятников археологии и этнографии парк превосходит любой другой район Прибайкалья. Их полный перечень включает 986 объектов. На южном участке парка между п. Порт Байкал и п. Култук проходит Кругобайкальская железная дорога, являющаяся уникальным памятником инженерного искусства. При разрешении администрации парка организуется спортивная и любительская охота. Парк имеет благоприятные условия для развития водного туризма по рекам Голоустная, Анга, Бугульдейка, Сарма, Большая Половинная. В парке имеется около 80 озер, обладающих эстетической ценностью, кроме того, используемых для купания, рыбной ловли, водных видов спорта. Из интересных гидрологических объектов следует назвать минерализованные источники и гидролакколиты (бугры с ледяным ядром). В Прибайкальском национальном парке разработано 11 туристических маршрутов [3, 10, 13].

Опираясь на исследования, можно с уверенностью сказать, что минеральные источники и лечебные грязи позволяют Тункинскому национальному парку специализироваться на лечебно-оздоровительном туризме. В основном используются известные далеко за пределами Республики углекислые источники Аршана, метановые термы вблизи с. Жемчуг, железистые источники Хонгор-Уула, кремнистые радоновые термы Ниловой Пустыни. Кроме того, имеется несколько выходов холодных сероводородных источников, которые в основном используются «дикими» туристами. Помимо бальнеологических ресурсов, Тункинский национальный парк имеет благоприятные условия для развития водного туризма по рекам Зун-Мурин, Большой и Малый Ургэдэй, Китой и др. Примечательно то, что река Иркут вполне может использоваться для сплавов. Велико значение Тункинских гольцов как центра альпинизма в Сибири. Этому способствуют широкое распространение здесь территорий

с выраженной высотной поясностью, а также сравнительно хорошая транспортная доступность, что позволяет создавать в парке школы альпинизма и скалолазания.

Растительный покров парка очень разнообразен. Это позволяет организовать здесь утилитарный отдых со сбором дикоросов. Сосновые леса способствуют высокой чистоте воздуха, природные условия позволяют организовать здесь санаторно-курортное лечение. При огромном разнообразии видов животных возможна организация спортивной и любительской охоты, спортивного рыболовства. Имеются памятники природы: мраморное дно реки Кынгерги, потухшие вулканы Тальской вершины, Уляборский, Койморские озера. Всего на территории Тункинского национального парка запроектировано 33 маршрута [3, 4].

Учитывая ограниченную транспортную доступность Забайкальского национального парка и неразвитость социальной и хозяйственной инфраструктуры его территории, а также то, что сохранились практически в первозданном виде многие ценные ландшафты, он вполне может называться «Парком дикой природы». Особый интерес вызывает архипелаг Ушканьих островов с его загадочным происхождением, уникальной растительностью, лежбищем нерпы, мраморными скалами, своеобразным климатом и необычной прибрежной водной фауной Байкала. Удивительна растительность местности, способствующая развитию научно-познавательного туризма. Очень интересен в научном и рекреационном плане болотный зоогеографический комплекс Чивыркуйского перешейка, одно из трех крупных мест гнездования водоплавающих птиц Байкала. С этой целью от озера Бармашево была проложена экологическая тропа, проходящая по древнему береговому валу, в конце которой установлена смотровая площадка для наблюдения за птицами.

В настоящее время в оз. Арангатуй, Баргузинском и Чивыркуйском заливах ведется лицензированный вылов рыбы, что позволяет организовать в парке спортивное рыболовство, организуется спортивная и любительская охота. Для туризма и рекреации используются озеро Бармашево и гидрокарбонатно-сульфатные натриевые источники Змеиный, Нечаевский и Кулиное, имеющие резкий сероводородный запах [11]. На берегу

бухты Змеиной восточнее термальных источников расположен небольшой пункт приема посетителей. В летнее время работает плавучая гостиница вместимостью в 20 человек.

Забайкальский национальный парк имеет благоприятные условия для развития водного туризма по рекам М. и Б. Черемшан и Б. Чивыркуй. Примечательно то, что Б. Чивыркуй берет начало в горах и вполне пригоден для сплавов. Баргузинский и Чивыркуйский заливы активно используются для купания, рыбной ловли, водных видов спорта. Велико значение Баргузинского хребта как места для горного туризма.

Несомненно, большой интерес представляют ландшафтные, геологические, водные, ботанические и природно-исторические объекты для организации познавательного туризма. К ним относятся термальные источники, 4 острова Ушканьего архипелага и 7

островов Чивыркуйского залива, отдельные мысы, скальные образования, волнобойные гроты и пещеры побережья Байкала, рощи реликтовой ивы древовидной (чозении), засечки Черского, сделанные на скалах для наблюдения за уровнем Байкала, и другие объекты. В парке определены и действуют 7 маршрутов [3,11].

Таким образом, в национальных парках есть все необходимые условия для развития туристско-рекреационной деятельности. Но необходимо полное информационное обеспечение, которое подразумевает инвентаризацию, анализ и оценку всех рекреационных ресурсов. Выполненный комплекс исследований позволил дать сравнительную оценку рекреационного потенциала национальных парков Байкальского региона, что необходимо для создания комплексных программ развития отдыха и туризма в России.

Библиографический список:

1. Атлас Байкал [Карты] / гл. ред. Г.И. Галазий. – М.: Федеральная служба геодезии и картографии, 1993. – 160 с.
2. Веденин, А.Ю. Оценка природных условий для организации отдыха [Текст] / А.Ю. Веденин, Н.Н. Мирошниченко // Известия АН СССР. – Серия геогр. – 1969. – №4. – С.46–53.
3. Иметхенов, А.Б. Памятники природы Байкала [Текст] / А.Б. Иметхенов. – Новосибирск: Наука, 1991. – 159 с.
4. Комплексная оценка территории Тункинского национального парка // Фонды Байкальского института природопользования СО РАН. – Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 1995. – 83 с.
5. Косолапов, А. Б. Теория и практика экологического туризма [Текст] / А.Б. Косолапова. – М.: КНОРУС, 2005. – 240 с.
6. Котляров, Е.А. География отдыха и туризма: формирование и развитие территориальных рекреационных комплексов [Текст] / Е.А. Котляров. – М.: Мысль, 1978. – 238 с.
7. Минеральные воды Прибайкалья [Текст] / И.С. Ломоносов. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1977. – 222 с.
8. Мухина, Л.И. Принципы и методы технологической оценки природных комплексов [Текст] / Л.И. Мухина. – М.: Наука, 1973. – 93 с.
9. Оценка рекреационных ресурсов климата бассейна озера Байкал. [Текст] / Л.Б. Башалханова [и др.]. – Иркутск: 1978. – 40 с.
10. Савенкова, Т.П. Охраняемые природные территории бассейна озера Байкал: атлас [Карты] / Т.П. Савенкова. – Иркутск: Оттиск, 2002. – 96 с.
11. Территориальная организация Забайкальского национального парка [Текст] / Отв. ред В.М. Плюнин. – Иркутск: Изд-во ИГСО РАН, 2002. – 125 с.
12. Чижова, В.П. Рекреация и заповедное дело [Текст] / В.П. Чижова, И.Л. Прыгунова. – Минск: ДОЛ-Принт, 2004. – 145 с.
13. Экологический туризм: Байкал. Байкальский регион [Текст] / Г.И. Широков [и др.]. – Иркутск: Оттиск, 2003. – 187 с.

Т.М. Позднякова (г. Биробиджан)

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ АСИММЕТРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЗАУРАЛЬЯ: ОСОБЕННОСТИ И ИЗДЕРЖКИ

Pozdnyakova T.M.

TERRITORIAL ASYMMETRY OF ECONOMIC DEVELOPMENT FOR THE URALS: PECULIARITIES AND PROBLEMS

Аннотация. Данная статья посвящена особенностям экономического развития Зауралья. Они обусловили ряд издержек и привели к значительным территориальным асимметриям. Автор предлагает вариант территориального зонирования региона. Оно учитывает объективные реалии и может быть положено в основу административного переустройства региона.

Abstract. This article is devoted to the peculiarities of economic development for the Urals. They have caused a number of costs and led to significant territorial asymmetries. The author offers the option of zoning in the region. It takes into account a number of objective reality and can be used as the basis of the administrative reorganization of the region.

Ключевые слова: экономическое развитие, административно-территориальное устройство, территориальное зонирование.

Key words: economic development, the administrative-territorial system, territorial zoning.

Зауралье – географический термин, имеющий несколько толкований. В физико-географическом смысле – это синоним понятия Северо-Восточная Азия (обширная территория, простирающаяся от Уральских гор до побережья Тихого океана). В экономико-географическом отношении под ним следует объединять территории трех экономических районов (Западно-Сибирского, Восточно-Сибирского и Дальневосточного). В современном административно-управленческом контексте Зауралье включает территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. При этом часть территории Западной Сибири (Тюменской области с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами) вычленена из состава Сибири и отнесена к Уральскому федеральному округу с целью образования мощного индустриального региона в центре страны. Однако, с «чисто» географической точки зрения, такое выделение представляется искусственным, поскольку упомянутым административным единицам присущи те общие специфические черты, которые отличают все прочие территориальные субъекты Зауралья от других регионов России. В числе таковых назовем:

- исторические («молодость» и незавершенность освоения территории)
- природные (суровость климатических условий и богатый природно-ресурсный потенциал)

- демографические (небольшая численность и разреженность населения, невысокие или отрицательные показатели естественного и миграционного прироста; преобладание лиц трудоспособного возраста и более высокий, чем в среднем по стране, удельный вес мужчин в возрастной структуре населения)
- экономические (преимущественное развитие ресурсных экспортных отраслей, преобладание очагового типа территориальной структуры хозяйства с элементами линейного и артельного освоения)
- политические (традиционное отношение со стороны государства как к обособленному в плане управления региону, удаленному от Центра).

Это позволяет рассматривать Тюменскую область в составе Зауралья.

Современное административно-территориальное устройство зауральских административных субъектов специфично. За редким исключением (Республика Хакасия, Еврейская автономная область), они отличаются крупными размерами. Преобладающей чертой их внутреннего «наполнения» является наличие одного крупного или относительно крупного центра в окружении слабо развитой периферии. При этом периферия имеет преимущественно моно-

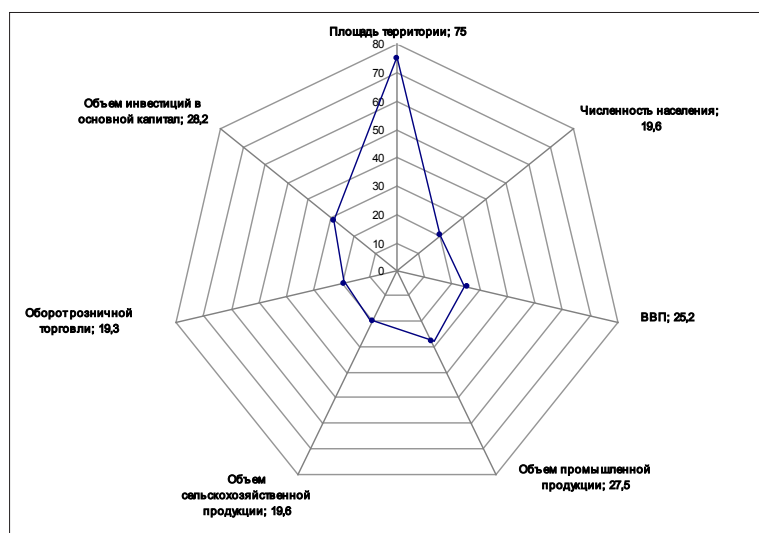


Рис. 1. Удельный вес Зауралья в основных общероссийских экономических показателях, 2009 г. (%)

отраслевую, сырьевую специализацию (как автономные округа Тюменской области, северные районы Иркутской области), или отличается общим низким уровнем селитебной и хозяйственной освоенности (территория Эвенкийского автономного округа в Красноярском крае, Чукотский автономный округ). К субъектам, имеющим несколько более сбалансированную организацию производительных сил, относится Кемеровская область, имеющая несколько хозяйственных центров (Кемерово, Новокузнецк, Белово, Ленинск-Кузнецкий), которые равномерно распределены на небольшой площади, что позволяет им налаживать производственные взаимосвязи и оказывать равномерное позитивно-«подтягивающее» влияние на их общее территориальное окружение.

Перечисленные особенности обусловлены историческими причинами:

- изначально растущие населенные пункты Зауралья возникали в пределах Основной полосы освоения в южной его части (Омск, Красноярск, Иркутск), либо на некоторых «избранных» территориях за ее пределами (1, с. 47). Чаще это были стратегические пункты (Томск, Охотск), порты в устьях рек (Игарка, Салехард), или места пересечения традиционных торговых путей (Якутск)
- в России при администрировании действовал т.н. населенческий ценз, предполагавший получение статуса административной единицы той или иной территорией лишь при определенном

количестве проживавшего на ней населения. В этой связи на слабо заселенных пространствах Зауралья в разные периоды административных преобразований выделялись, как правило, крупные по размерам губернии, края и другие административные единицы

- для данного обширного региона исторически сложилась преимущественно сырьевая специализация, которая определила его в целом экстенсивное освоение и неполнопрофильность отраслевой структуры хозяйства
- в советский период к этим причинам прибавился также фактор «подтягивания» менее развитых территорий к относительно развитым с целью «выравнивания» (фактического усреднения) их производственных показателей и общего уровня экономического развития. Это усилило тенденцию административного прикрепления за единичными, относительно крупными хозяйственными центрами обширных слабо освоенных пространств, что особенно характерно для районов нового освоения – Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Данные особенности административного устройства Зауралья стали основой возникновения разного рода издержек. В первую очередь, они проявились в существующих диспропорциях основных показателей селитебной и хозяйственной освоенности региона (рис. 1).

Так, Зауралье занимает 75% общей площади Российской Федерации. Регион обладает большим минерально-сырьевым потенциалом: здесь сконцентрировано около 85% природного газа, 80% нефти и угля, 61% руд цветных металлов, 10% железной руды, почти 100% алмазов страны. Но при этом в его пределах проживает лишь 19,6% численности населения России, производится 25,2% валового внутреннего продукта, 27,5% объема производства промышленной и 19,6% – сельскохозяйственной продукции, а также приходится 19,3% оборота розничной торговли и 28,2% инвестиций в основной капитал (2, с. 4–6, 742–748).

Эти диспропорции между потенциально возможным и реальным уровнем освоенности Зауралья обусловлены комплексом естественных, экономических и политических факторов. Важнейшими из них являются:

- крайняя суровость природно-климатических условий территорий, обеспеченных сырьём: около 70% объема самых востребованных минеральных ресурсов расположено в пределах Зоны Севера. Это является фактором, лимитирующим их заселение и развитие производственной инфраструктуры не только для обрабатывающих, но и для добывающих отраслей хозяйства
- «евроцентричность» построения отечественной экономики и внешне-экономических связей государства, традиционно формирующей потоки различных ресурсов преимущественно из азиатской в европейскую часть страны
- отрицательная геополитическая конъюнктура в течение XX века, выразившаяся в конфронтациях СССР с некоторыми из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (ожидание войны с Японией в 1920–40-е гг., в 1960–70-е гг. – с Китаем). Зауралье тогда рассматривалось в качестве региона, который в начале боевых действий априори будет оккупирован потенциальным противником.

С целью сдерживания внешних притязаний на российскую территорию, а также минимизации возможных их последствий, в отношении Зауралья был принят ряд правительственных мер. Большое внимание уделялось созданию в регионе мощной армейской группировки и развитию отраслей оборонно-промышленного комплекса. Одновременно применялся выборочный подход к использованию ресурсов: добывалось и вывозилось в Европейскую часть СССР наиболее ценное, стратегически важное сырьё, при этом другие его виды были задействованы слабо. У большинства формируемых производственно-технологических цепочек развивались лишь начальные стадии производства (добыча и первичная переработка сырья). К примеру, практически все добываемое на Дальнем Востоке олово вывозилось на Урал в виде концентрата, несмотря на возможность его переработки внутри региона на базе Зейской ГЭС.

Совокупность этих факторов определила следующие особенности экономического развития Зауралья:

- фрагментарный характер экономики, сложенный мощным сырьевым сектором и гипертрофированным оборонно-промышленным комплексом
- недостаточное развитие отраслей, производящих товары народного потребления, вследствие искусственного поддержания благосостояния населения с целью его привлечения и удержания в Зауралье¹
- в регионе сложился особый тип территориальной структуры хозяйства, который в общих чертах напоминает организацию хозяйства постколониальных стран. Это, в своем большинстве, моноотраслевые государства с единичными хозяйственными центрами, расположенными на каком-либо транспортном пути, по которому ведется экспорт грузов (сырья) в развитые государства. В Зауралье производительные силы общества также сконцентрированы вдоль широтной линии – Транссибирской магистрали.

¹ Так, в советское время регион был включен в систему централизованного снабжения, что позволяло обеспечить относительно более высокую обеспеченность населения товарами и продовольствием, чем в европейской части России. Однако, в связи с распадом централизованной модели советской экономики, Зауралье из привилегированной в этом отношении территории перешло в разряд регионов с низкими материальными показателями уровня жизни населения. Данная ситуация была усугублена недостаточным количеством или, в ряде случаев, полным отсутствием собственных производств, обслуживающих потребности населения. Кроме того, многие существовавшие предприятия, производящие товары народного потребления, в силу своей низкой конкурентоспособности, пришли в упадок.

К ней примыкает обширная, слабо контролируемая периферия, поставляющая сырьё через крупные хозяйственные центры в Европейскую Россию, с одной стороны, и к портам Дальнего Востока – с другой, и далее за рубеж. Еще более схожи с постколониальными рисунки территориальной структуры хозяйства ряда внутренних территорий Зауралья, к примеру, нефтегазодобывающего Севера Западной Сибири

- существенное недоиспользование производственного потенциала территории, которое на современном этапе выражается в крайне неудовлетворительном состоянии экономического развития Зауралья в целом и его отдельных субъектов. В частности, речь идет об устоявшемся принципе формирования территориальной организации их хозяйства. Суть данной проблемы состоит в особенностях взаимоотношений между главными (единичными) хозяйственными узлами, которые в основном являются также административными центрами², с отдаленными от них, периферийными территориями. В данном случае, административные и экономические центры субъектов обычно занимают наиболее выгодное географическое положение³. Периферия часто не имеет подобных выгод, хотя и обладает более масштабным природно-ресурсным потенциалом.

Т.о., периферийные территории Зауралья часто выполняют по отношению к центрам местных административных субъектов функцию «донора»: центр потребляет основную часть различных ресурсов, которые ему на основе неэквивалентного обмена поставляют окружающая территория.

В этих условиях происходит усиление внутренних контрастов уровней экономического и социального развития административных центров и периферийных территорий. Это приводит к функциональному вовлечению в общегосударственный экономический комплекс лишь отдельных произ-

водственных «точек» и стагнации периферийных территорий, что часто выражается в «консервации» производства на уровне добычи ресурсов или на их непосредственном «забрасывании» вследствие оттока немногочисленного населения в более крупные населенные пункты в поисках работы.

Подобные отношения, которые с определенной долей условности можно назвать «квазиколониальными», можно встретить практически во всех субъектах РФ в составе Зауралья. Например, уровень социально-экономического развития окраинных территорий Омской и Новосибирской областей уступают административным центрам (городам-миллионерам, расположенным на пересечении важнейших транспортных артерий региона – речной системы Оби и Транссибирской магистрали) и их агломерациям в среднем в 4–5 раз.

Имеет место также явление фактической административной бесконтрольности центра над периферией. Особенно актуальна данная проблема для крупнейших по площади субъектов. При этом, если в сложносоставных образованиях⁴, помимо главного центра, существуют административные центры автономий, которые выполняют «вспомогательные» по отношению к основному функции, то в ряде субъектов средние расстояния между административными центрами и перифериями достигают 2 тыс. км. (Якутия, Хабаровский край).

Подобные субъекты, как правило, не располагают надлежащей инфраструктурой, которая часто представлена лишь сезонными транспортными путями и редким авиасообщением. В таких условиях административные центры практически лишены возможности управлять своими перифериями, что негативно отражается на тенденциях развития субъектов.

Изложенное позволяет сделать следующий вывод: асимметричность современного состояния экономического развития Зауралья в целом и субъектов РФ в его составе в значительной мере сопряжена с издержками современного административного устройства региона и ставит вопрос о целесообразности его сохранения в существующем виде.

² За исключением той же Кемеровской области, где столичный город Кемерово уступает по экономическим функциям, численности населения и некоторым другим показателям Новокузнецку.

³ Обычно на пересечениях транспортных путей, что позволяет им играть роль крупных транспортных узлов.

⁴ Таких, как Красноярский край, включающий два автономных округа или, в современной интерпретации, района.

В свою очередь, данная проблема позволяет разрабатывать и выдвигать схему нового административно-территориального устройства Зауралья, которая в максимальной степени учтет:

- природные реалии различных территорий
- исторически сложившуюся специфику их экономического развития
- будет направлена на решение реальных социально-экономических задач, стоящих перед конкретными территориями.

В этой связи целесообразным представляется деление Зауральского региона по объективно существующим природным и экономическим реалиям в широтном направлении на две крупные административные территории, которые можно назвать Северной и Южной зоной (Север и Юг, *рис. 2*). Каждая из них обладает своими особенностями их хозяйственного развития.

Северная зона имеет ярко выраженный ресурсный характер экономики, которая опирается на местную минерально-сырьевую базу, моноструктурную специализацию на добывающих отраслях производства при незначительной доле перерабатывающих.

В совокупности с крайне неблагоприятными природно-климатическими условиями это определило преобладание очаговых форм территориальной организации хозяйства в сочетании с дисперсным размещением хозяйственных пунктов (3, с. 46–49). В большинстве своем они были образованы для выполнения ограниченного числа функций (добычи стратегически важных ресурсов и/или обслуживания главной структурной оси – Северного морского пути). Впоследствии к ним добавились некоторые вспомогательные производства (обслуживающие главные отрасли или немногочисленное местное население). Эти локальные хозяйственные узлы, составляющие основу линейно-(узлового) ядерного каркаса, как правило, размещены на значительном расстоянии друг от друга, что ограничивает или практически полностью исключает их взаимодействие. Удаленность локальных центров дополняется слабым развитием линейных каркасных элементов, представленных крупными судоходными реками (Обь, Енисей, Лена), выходящими к Северному морскому пути.

Обширность этой территории имеет своим следствием заметные внутрирегиональ-

ные различия. Так, на основе разницы в производственном потенциале и особенностях пространственной организации хозяйства, в пределах Северной зоны можно выделить четыре субзоны. Обозначим их как Обская, Енисейская, Ленская и Северо-Восточная.

Обская субзона, вследствие более раннего хозяйственного и селитебного освоения, а также в связи с развитием здесь крупнейшего нефтегазового территориально-производственного комплекса, обладает относительно развитой линейно-узловой формой территориальной организации хозяйства. Функциональные элементы каркаса взаимосвязаны и объединены в целостную систему существующими транспортными магистралями.

Здесь также существуют отдельные территориально изолированные хозяйственные узлы, которые в силу специфики местоположения, краткости периода хозяйственного освоения территории пока не включены в транспортную сеть, но плотность хозяйственного наполнения здесь значительно выше, чем в других субрегионах Севера (выше плотность хозяйственных узлов на единицу площади, некоторые из них полифункциональны).

Енисейская, Ленская и Северо-Восточная субзоны функционируют преимущественно на основе добычи сырья для цветной металлургии и его первичной переработки, имеют очаговый тип территориальной организации хозяйства. В качестве крупных функциональных элементов выделяются, соответственно, Норильский, Якутский и Магаданский промышленные районы. В пределах Северо-Восточной субзоны важными хозяйственными элементами являются также порты Тихоокеанского побережья (Охотск и другие).

Территория Южной зоны обладает более диверсифицированной отраслевой структурой хозяйства, в которой доминируют обрабатывающие производства. Это обусловлено менее масштабным, но более разнообразным природно-ресурсным потенциалом территории (меньшими, по сравнению с Севером, запасами минерального сырья при наличии агроклиматических ресурсов и благоприятными условиями жизнедеятельности), что в предыдущие периоды обусловило полимотивированность ее освоения и способствовало быстрому заселению.

Важнейшим формирующим и организующим элементом Южной зоны, вдоль кото-

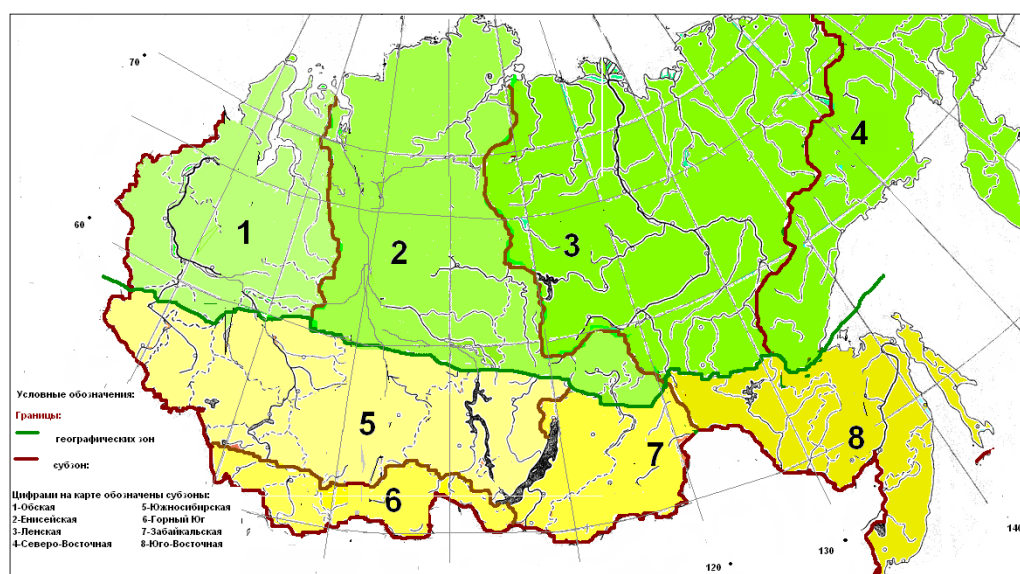


Рис. 2. Территориальное зонирование Зауралья

рого сконцентрирована основная часть населения и хозяйства, является Транссибирская магистраль (4). Здесь расположены крупные города, представляющие собой функциональные элементы каркаса (в т.ч. – города-миллионеры Омск и Новосибирск). В них, благодаря наличию довольно мощного научно-технического потенциала и высококвалифицированных кадров, развиваются высокотехнологичные и наукоемкие производства. Преобладающей формой территориальной организации хозяйства являются линейно-узловые хозяйственные структуры.

Присутствуют также ареальные формы территориальной организации хозяйства. Территориальная концентрация хозяйства, покрытость территории хозяйственными узлами (их количество на единицу площади) и сельскохозяйственная освоенность (отношение площади сельскохозяйственных угодий к общей площади территории) здесь значительно выше, чем в пределах Севера. Все хозяйственные узлы и промежуточная среда между ними (сельскохозяйственная, транспортная, лесохозяйственная, туристско-рекреационная и пр.) интегрированы в единые экономические пространства.

В пределах Юга также можно выделить четыре субзоны: Южносибирскую, Горный Юг, Забайкальскую и Юго-Восточную.

Южносибирская субзона обладает максимальным уровнем заселенности и хозяй-

ственной (промышленной, аграрной, транспортной) освоенности. Здесь ареальная форма территориальной организации хозяйства выражена в максимальной степени. К числу крупнейших территориально-производственных комплексов относятся Кузнецкий (топливно-энергетический и смежные производства, преимущественно химия) и Красноярский (гидроэлектроэнергетика и энергоемкие производства). Функциональные элементы каркаса представлены ядрами в виде крупных и крупнейших городов.

Горный Юг характеризуется традиционным характером экономики, очаговым освоением, слабой насыщенностью функциональными каркасными элементами целевого назначения, которые представлены лишь узлами (Горно-Алтайск, Кызыл), со слабо развитыми линейными элементами.

В Забайкалье преобладает линейно-узловая форма территориальной организации хозяйства. Ядро представлено формирующейся агломерацией Чита - Улан-Удэ, другие функциональные элементы – узлами вдоль структурных осей. Важным линейным элементом каркаса является БАМ.

Юго-Восток характеризуется переходом форм территориальной организации хозяйства от линейно-узловых к ареальным. Функциональные элементы каркасной конструкции представлены четко выраженными ядрами – Хабаровском и Владивостоком, и

рядом узлов, относительно сформированным внутрикаркасным пространством и небольшими размерами дезэлементарной периферии. Главные структурные оси дополнены участком БАМа и Тихоокеанским побережьем, формирующим «морской фасад» (обращенность рисунка территориальной структуры хозяйства к Тихому океану, 5). Отличительной чертой отраслевой структуры его экономики, в связи с особенностью географического положения, является наличие портовых комплексов и развитие отраслей, обслуживающих морское хозяйство.

Т.о., предлагаемая схема территориального зонирования учитывает ряд природных и экономических реалий Зауралья, в частности, особенности расселения населения,

отраслевой структуры и территориальной организации хозяйства. Выделение в пределах региона зон и субзон, монотипичных по объективным характеристикам, позволяет выявить ряд наиболее актуальных для каждой из них проблем и разработать основные направления комплексной региональной политики, направленной на их устранение посредством максимального использования внутреннего потенциала этих территорий. В этой связи, на основе предлагаемой схемы территориального зонирования представляется возможным провести корректировку административного устройства Зауралья, которое будет направлено на повышение эффективности социально-экономического функционирования его внутренних территорий и региона в целом.

Библиографический список

1. Шведов В.Г. Историческая политическая география. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – 257 с.
 2. Регионы России. Основные социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб.- М.: Госкомстат России, 2010. – 846 с.
 3. Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства слабоосвоенных регионов России. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – 349 с.
 4. Бакланов П.Я. Линейно-узловые структуры промышленности. – Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. – 322 с.
 5. Бандман М.К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР. – Новосибирск: ИЭ-ОПП, 1996. – 70 с.
-

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА

А.П. Безрученко (г. Минск)

СЦЕНАРИИ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ)

Bezruchonak A.P.

SCENARIOS OF AIR TRANSPORTATION NETWORK ORGANIZATION UNDER CONDITIONS OF EUROPEAN AIRLINE MARKET TRANSFORMATION (THE CASE OF THE REPUBLIC OF BELARUS)

Аннотация. В статье рассматриваются 2 сценария возможного развития авиатранспортной сети Республики Беларусь. Первый рассматривает развитие ситуации, при которой возможна либерализация законодательства. Второй предполагает логическое продолжение ситуации, которая складывается в настоящее время и рассматривает возможность интеграции в ещё несформировавшуюся авиатранспортную сеть Российской Федерации.

Abstract. The article considers 2 possible scenarios of air transportation network development in the Republic of Belarus. The first one deals with the case of possible liberalization of the legislation. The second one assumes the logical continuation of the current situation and considers the opportunity of integration into the network of the Russian Federation, which is not shaped yet.

Ключевые слова: Авиакомпании, низкотарифные перевозки, либерализация и трансформация рынка, Ryanair и «Белавиа», гравитационная модель.

Keywords: Air carriers, low-cost airlines, liberalization and transformation of the market, Ryanair and Belavia, gravity model.

Авиационный транспорт является наиболее быстрым связующим географическим звеном между городами (и как следствие – районами и даже странами), играя немалую роль в обеспечении их экономического и социального взаимодействия. Его основной экономико-географической функцией является оперативное связывание наиболее важных элементов территориальной структуры хозяйства и расселения в общую систему транспортировки людей, грузов, информации. Существует 2 точки зрения на особенность пространственного характера размещения авиационного транспорта. Придерживаясь первой, необходимо отметить узловый характер размещения – узлами в данном случае являются аэропорты и вся наземная инфраструктура. Однако анализ воздушного транспорта не ограничивается только ими – неотъемлемыми атрибутами

характеристики авиаперевозок являются и линейно-сетевые показатели (продолжительность воздушных путей, их плотность), что, согласно второй точке зрения о пространственном размещении, существенно расширяет взгляд на его общие транспортно-географические особенности [14]. Таким образом, авиационная транспортная система включает в себя линейную и узловую инфраструктуру (пути, сеть транспортных линий, транспортные узлы – аэропорты), транспортные средства (парк воздушных судов) и транспортные потоки.

Важным видом транспортно-географических отношений является транспортная доступность, которая представляет собой специфический территориальный ресурс (взаимоположение объектов хозяйства и природы) и важнейшее условие развития экономики отдельной территории. В контексте

авиаперевозок особое значение приобретает т.н. интегральная транспортная доступность – вероятность достижения любого пункта территории из любого другого с заданной скоростью и/или в заданный отрезок времени.

Теория классика американской школы географии транспорта Э. Ульмана рассматривает триаду базовых транспортно-географических понятий (комплементарность, промежуточные возможности, перемещаемость), которые могут быть применены и в контексте анализа авиаперевозок.

Региональная комплементарность предполагает наличие регионов со спросом, и с предложением, что приводит к взаимодополняемости по обмену товаров между ними и в последствии – к выравниванию кривой спроса-предложения. Ирландский авиаперевозчик Ryanair, предлагая дешевые перелеты, за 15 лет проник в территориальное пространство 22-х стран ЕС (где цены были высокими), расширяя географию своей сети.

Промежуточные возможности трактуются как наличие альтернативных источников снабжения сырьём и товарами, выбора мест назначения и маршрутов. При перегруженности одного аэропорта, к примеру, целесообразнее воспользоваться услугами другого (число перемещений из одного пункта в другой пропорционально числу возможностей (альтернатив), имеющихся в исходном пункте). Эта схема часто находит применение в современных авиаперевозках, когда авиакомпании намеренно используют услуги небольших второстепенных аэропортов, избегая проблем с загруженностью терминалов и интенсивностью трафика, да и система налогообложения в таких аэропортах значительно удобнее. По Ульману, перемещаемость – это способность груза к перевозке, при которой его потребительские свойства не теряются и не исчезают [14].

Теоретически, сеть авиаперевозок характеризуется большей свободой в выборе маршрута. Однако и в настоящее время география оказывает немалое влияние на международное авиасообщение. Так, нередко практика использования струйных воздушных течений для увеличения скорости воздушного судна и с целью экономии топлива. Наиболее же значимые ограничения, структурирующие авиационный транспорт, имеют «антропогенное» происхождение. В интересах безопасности, воздушный тра-

фик осуществляется вдоль определённых коридоров, которые в сумме занимают незначительную долю воздушного пространства. Стратегические и политические факторы также влияют на территориальный охват сети авиаперевозок. South-African Airways (ЮАР) было запрещено присутствовать в воздушном пространстве ряда африканских государств, а Cubana Airlines (Куба) регулярно запрещали рейсы в США и через США. Значительным событием в развитии мировых перевозок грузов и пассажиров стало открытие Сибирского воздушного пространства для западных авиаперевозчиков по окончании периода «холодной войны». Это позволило создать меньшие по протяженности маршруты не только по «классическим» направлениям, вроде Лондон-Токио, но и между трансокеаническими парами городов (Ванкувер-Пекин).

Первоначально идея дерегулирования рынка авиаперевозок была теоретически обоснована и практически применена в конце 1970-х гг. американским экономистом А. Каном, руководителем ведомства гражданской авиации США. Внедрение его разработок по реформированию рынка привело к сокращению числа авиакомпаний, неспособных работать в свободных рыночных условиях. Однако это же и привело к возникновению совершенно нового типа авиакомпаний – т.н. бюджетных авиакомпаний. Основным принцип действия таких перевозчиков заключался в максимально возможном сокращении издержек на перевозку пассажиров и техобслуживания воздушных судов (поэтому, как правило, использовался один тип самолета), что позволяло снижать цену на билет и перевозить большее количество пассажиров. Пионером среди бюджетных авиакомпаний была американская Southwest Airlines, с 1971г и по сей день успешно осуществляющая перевозки пассажиров.

Снижение государственного вмешательства в сферу компетенции европейских авиакомпаний, направленное на создание единого рынка на равных условиях, поэтапно осуществлялось в рамках трех так называемых «либерализационных пакетов», разработанных в период с 1987 по 1992 гг. В декабре 1987 года первый «пакет» соглашений был принят Советом Европы. Он содержал в себе нормативно-правовую базу для введения свободы ценообразования и отмены

равного объема пассажироперевозок между двумя государствами. Также были созданы предпосылки для открытия доступа на рынок авиаперевозок новым компаниям, некоторые из которых впоследствии коренным образом его изменяют. Таким образом, главенствующую роль стала играть конкуренция, а предшествующие документы, нормирующие квоты на перевозку пассажиров, были признаны нелегальными [4]. В июне 1990-го года второй «пакет» соглашений вступил в силу с ратификации Советом Европы. Он полностью снимал ограничения на формирование цен и на объемы авиаперевозок [3].

Основные изменения произошли с отменой иммиграционного и таможенного контроля и становлением в 1993 году единого «внутреннего» Европейского рынка, созданного Маастрихтским Договором. Это был третий, самый значимый из «пакетов», который создал ту систему, при которой авиакомпании из государств-участниц могли свободно выполнять рейсы в границах единого рынка (страны ЕС, Норвегия, Исландия и Швейцария). Помимо этой, очень важной географической составляющей, решающим для возникновения новых авиакомпаний (и, следовательно, расширения географии авиаперевозок) фактором была полная отмена ценового контроля, что означало свободу ценообразования (за некоторыми исключениями, касающимися предотвращения случаев «хищнического», или чрезмерного накручивания цен, – т.н. “predatory pricing”)[4].

Все это привело к распространению бюджетных авиакомпаний по американскому образцу в Европе. Началось все с ирландской авиакомпании Ryanair, взявшей за образец бизнес-модель Southwest Airlines и в начале 1990-х приступившей к выполнению рейсов из Великобритании в Ирландию, составив прямую конкуренцию на то время государственному монополисту Aer Lingus. Последователем Ryanair в 1995 году был английский перевозчик easyJet, приступивший к перевозке пассажиров с базы Лондон-Лутон. С тех пор рост данного сектора имел поистине феноменальную скорость, и в 2008 году порядка 33% всех перевозимых пассажиров внутриевропейского рынка приходилось на бюджетные авиакомпании.

Возникнув в Великобритании и Ирландии, низкотарифные авиаперевозчики приступили к экспансии в остальной За-

падной Европе (1992–1995 гг.). С 1997 года началось расширение сети авиаперевозок на юг, открыв, таким образом, ряд новых, и существенно упростив доступ к ряду всемирно известных туристских направлений (1997–2002 гг.). С 2002 года отмечается проникновение на рынок Восточной Европы и Скандинавии. Использование региональных, отдаленных аэропортов привело к притоку инвестиций, туристов и прибыли в регионы, способствуя их развитию.

Философия низкозатратных перевозок заключается в минимизации издержек (до 48%) и достижении максимально эффективного использования парка самолетов и труда персонала. Отсюда – формирование, как правило, парка однотипных воздушных судов (далее – ВС), желательного новых, что позволяет минимизировать расходы на техобслуживание; особенности маршрутной сети – прямые перевозки между не слишком удаленными пунктами (что позволяет на одном ВС выполнять несколько рейсов в день, проводя техническое обслуживание по ночам); экономия на системах бронирования и т. д.

Southwest грамотно пронесла свою бизнес-модель через многие годы, доведя свой парк до нынешних 522 ВС, перевезя по итогам 2007 г. 101,9 млн. пасс. (первое место в мировом рейтинге авиакомпаний) и оставаясь прибыльной на протяжении всех лет своего существования, даже в годы кризиса воздушных перевозок, последовавшего вслед за терактами 11 сентября 2001 г. Именно этот кризис стимулировал расцвет европейских “авиакомпаний-без-излишеств”, которые начали появляться в начале 90-х гг. XX века и в течение 10 лет вели не слишком заметное существование. Их лидеру, ирландской компании Ryanair, удалось вывести американскую модель на новый уровень, используя ряд сугубо европейских особенностей, главная из которых – высокая плотность мобильного населения. Ryanair первой предложила сенсационные тарифы в несколько евро. Ее успех породил множество подражателей, далеко не всегда столь же успешных – как минимум 40 европейских авиакомпаний, пытавшихся освоить аналогичную бизнес-модель, либо вовремя от нее отказались, либо вообще разорились. Постепенно в профессиональном сообществе термин «низкозатратные перевозки» стал вытесняться в пользу низкотарифных, поскольку затраты

у перевозчика далеко не всегда получаются такими же низкими, как тарифы. Традиционные авиакомпании оптимизировали прибыль путем сегментирования предлагаемого товара: места в эконом-классе, в бизнес-классе, др. Более низкие тарифы были определены затратами на единицу продукции и потенциальной конкуренцией, более высокие – способностью пассажира платить.

Поскольку стоимость единицы продукции ввиду огромных затрат оказывалась высокой, более низкие тарифы находились за нижней границей кривой спроса, и как результат – значительная часть рынка была недоступна для перевозок пассажиров. Этот сегмент рынка соответствует категории пассажиров с низкой покупательской способностью и именно он был целью для проникновения низкотарифных авиакомпаний, предлагающих низкие цены на свой продукт за счет сокращения административных и операционных затрат. Традиционные перевозчики так же приступили к сокращению издержек, однако до низкотарифных авиакомпаний им ещё далеко, и они занимают небольшую долю рынка и ориентированы на пассажиров, готовых платить больше.

9 крупнейших низкотарифных авиаперевозчиков состоят в Европейской ассоциации низкотарифных авиакомпаний (ЕАНА или ELFAA – European Low Fare Airlines Association), основанной в 2002 году. В сумме на их долю приходится 149,1 млн. перевезенных пассажиров (июнь 2009) при 3,5 тыс. самолетовылетов ежедневно (общей загрузка рейса составляет 82,9%). В сумме эти авиакомпании эксплуатируют 653 воздушных судна и трудоустраивают 25,8 тыс. человек [11]. Лидером по количеству перевезенных пассажиров в 2009 году являлась ирландская авиакомпания Ryanair – 66 млн. человек.

На январь 2010 года в Европе осуществляли авиаперевозки 55 бюджетных авиакомпаний из 108, пробовавших применить данную модель перевозок на практике. Как правило, география их перевозок ограничена пространством ЕС, а так же наиболее популярными туристическими направлениями (Турция, Египет, Марокко, Тунис, др.) Наибольшее количество зарегистрированных авиакомпаний данного типа приходится на Соединенное Королевство, Италию и Германию.

Сценарии для Беларуси. Для анализа моделей пространственной организации ави-

аперевозок было проведено исследование, целью которого являлось моделирование территориальной модели организации пассажирских авиаперевозок для Беларуси в контексте региона на примере авиакомпаний Ryanair (Ирландия) и Белавиа (Беларусь). Критерием для выбора Ryanair послужил тот факт, что эта авиакомпания является единственной в Европе, чья сеть авиаперевозок постоянно и динамично расширяется при постоянном росте количества перевозимых пассажиров. Ryanair является лидером среди европейских авиакомпаний по количеству перевезенных пассажиров (66 млн. в 2009 году), по пунктуальности (вовремя осуществляется 93% всех рейсов) и по предложениям низких цен (средняя цена билета в 2009 году составляла 32 евро). Пространственная сеть авиаперевозчика охватывает 26 стран (все, кроме Марокко, расположены в Европе), 151 аэропорт и представлена 950-ю маршрутами. Флот Ryanair (202 ВС Boeing 737-800, со средним возрастом в 2,8 лет), осуществляет 1300 самолетовылетов ежедневно [13].

Авиакомпания «Белавиа», чья сеть взята для анализа территориальной организации авиаперевозок, является национальным авиаперевозчиком Республики Беларусь и монополистом на рынке авиасообщения страны. По паритетным соглашениям (с рядом европейских и азиатских авиаперевозчиков), которые не допускают присутствия на маршрутах сторонних перевозчиков-конкурентов, «Белавиа» осуществляет полеты в 28 аэропортов 17 стран мира (рис. 5) [8]. Исследование включает в себя анализ восточноевропейской сети наиболее успешного авиаперевозчика Европы, анализ маршрутной сети, свойственной для национального авиаперевозчика Беларуси в настоящее время (июнь 2010 года), а так же анализ адекватной наземной инфраструктуры Республики Беларусь с целью построения наиболее приближенной к оптимальной схемы осуществления авиасообщения.

Источником данных для исследования являлась информация, размещенная на вебсайтах авиакомпаний (по маршрутам, ценам и интенсивности перевозок) и на авиационных порталах (характеристики аэропортов и аэронавигационное расстояние между ними). Дополнительной методологической базой для расчетов исследования явились базовая гравитационная модель $I = k * ((P_1 * P_2) / d_{12})$

(используется для анализа интенсивности связей (или т.н. «притяжения») между городами с населением P_1 и P_2 на расстоянии d_{12} в самой сети) [1].

Предусмотрено два сценария построения сети пространственной организации авиаперевозок для Республики Беларусь. Первый (либеральный или дерегуляционный) берет за основу особенности развития системы по примеру транспортной сети Ryanair в ЦВЕ: в условиях открытого неба, либерализации транспортного (а так же визового – как дополнительной опции для Беларуси) законодательства, прихода иностранных инвестиций, территориальной экспансии услуг как на запад, так и на восток, и удешевления авиаперевозок. Для этого была рассмотрена пространственная сеть авиаперевозок ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair в пределах региона ЦВЕ в следующих странах: Латвия, Литва, Польша, Словакия, Чешская Республика, Венгрия и Румыния. Данные по маршрутам отображают ситуацию за июнь 2010 г. Были изучены 147 направлений из следующих 16 городов: Рига (13 направлений), Каунас (18), Гданьск (11), Щецин (3), Быдгощ (7), Познань (9), Лодзь (6), Вроцлав (17), Катовице (4), Краков (21), Жешув (6), Братислава (21), Брно (1), Прага (1), Будапешт (4), Констанца (2). Показатели и принципы функционирования территориальной сети Ryanair в ЦВЕ послужили основными критериями при её проектировании в дерегуляционном сценарии для Беларуси. Рассмотрены также потенциальные аэропорты с низкими аэропортовыми сборами, которые могут войти в гипотетическую сеть авиасообщения, осуществляемого преимущественно по принципу point-to-point. Также приняты во внимание аэропорты республики, использование которых в настоящее время является нерентабельным, но которые по своим показателям способны в перспективе обслуживать пассажирские рейсы.

Второй (интеграционный) сценарий анализирует состояние и перспективы развития современной авиатранспортной сети Беларуси в условиях монополии национального авиаперевозчика. Для этих целей используются сведения по международным рейсам Belavia на период с 1 по 30 июня 2010 г. из крупнейшего аэропорта республики – Минск-2. Прогнозируемая ситуация в данном сценарии ненамного будет отличаться от реаль-

ности с тем лишь отличием, что рассмотрена перспектива более тесного интегрирования в региональную систему авиасообщения (преимущественно, в российскую) по принципу hub-to point. В обоих сценариях изучена интенсивность выполняемых рейсов, проведена оценка загруженности рейсов и ориентировочного количества перевезенных пассажиров (для сети Ryanair применяется средний показатель загруженности рейсов авиакомпании в 86%, для Belavia – 70%).

Были рассмотрены также перспективы использования в сети авиаперевозок т.н. «вторичных», или областных и районных аэропортов Беларуси. Для этого были изучены сохранившиеся посадочные площадки и перспективы их эксплуатации при обслуживании ВС Boeing 737-800. Причиной выбора ВС данного типа послужила его относительно невысокая стоимость, технические параметры (вместимость, требуемая ВПП, дальность перевозок), и как следствие – распространенность у авиаперевозчиков. Необходимая длина ВПП для ВС данного типа – 2504 м., что и служило критерием для отбора аэропортов Беларуси (были рассмотрены площадки как находящихся в подчинении Минобороны, так и не эксплуатируемые вообще, однако подходящие по длине с учетом коэффициента влажности ВПП – при посадке на влажное покрытие).

В Республике Беларусь, как уже упоминалось выше, официально всего 7 аэропортов допущены к обслуживанию международных рейсов. Общее количество взлетно-посадочных площадок длиной 2500 м. и более, способных принимать ВС различного типа в 3 раза больше этой цифры. 14 аэродромов находятся в ведении Минобороны, из них 4 (Миоры, Щучин, Витебск Северный и Зябровка) не эксплуатируются, остальные – в подчинении Минтранса [10]. Как показывает практика, ряд европейских военных аэродромов в середине и конце 1990-х годов в связи с приходом низкотарифных авиаперевозчиков были перепрофилированы из военных в гражданские, и бывшие военные авиабазы были преобразованы в конкурентоспособные гражданские аэропорты. Примерами могут служить бывшие военные немецкие аэропорты в городах Ханн и Вицзе, которые позиционируются соответственно как Франкфурт (Ханн) и Дюссельдорф (Вицзе) и находятся на удалении в 100 км от основных городов.

Такое позиционирование, гибкая налоговая политика (сборы и налоги на пассажиров ниже, чем в крупных аэропортах-соседях), а так же решение транспортного вопроса (доставки пассажиров непосредственно во Франкфурт и Дюссельдорф) способствовали росту пассажиропотока, и, следовательно, экономическому расцвету как самих аэропортов (причем в основном за счет сборов не с авиаперевозчиков, а с торговли и сферы услуг), так и региона. Подобным образом происходила эволюция и региональных аэропортов в экономически упавших городах. И аэропорты, работающие, к примеру, в 1% загрузки (тот же Прествик (Глазго) или Шарлеруа, расположенный в 100 км. от Брюсселя), с приходом новых игроков начали развиваться и составлять конкуренцию аэропортам, занимающим более высокое место в иерархической системе.

Такой сценарий не является невозможным и для Беларуси, страны, в пределах которой в советские времена было налажено довольно интенсивное как региональное, так и внутриреспубликанское авиасообщение. Впоследствии эти аэродромы были усовершенствованы и включены во всесоюзную сеть авиатранспортного сообщения, которая успешно функционировала до распада СССР. Безусловно, восстанавливать все элементы советской авиатранспортной сетевой инфраструктуры в настоящее время не имеет никакого экономического смысла. Тем не менее, ряд бывших аэродромов при благоприятной геоэкономической конъюнктуре в перспективе может стать важным элементом новой гипотетической авиатранспортной сети. По данным на 2008 год как минимум 5 аэродромов Министерства обороны и 3 Минтранса (не принимая во внимание Минск-2) готовы при переоборудовании к обслуживанию ВС Boeing 737–800, т.е. имеют длину более 2600 м.

Согласно дерегуляционному сценарию, становление пространственной организации авиаперевозок Беларуси может происходить по европейскому образцу, т.е. трансформации от зарегулированного рынка к эпохе развития низкотарифных перевозчиков. Низкотарифная модель предполагает сокращение затрат авиакомпании на осуществление перевозок на 48%. Предполагается, что необходимым условием для построения подобной «бюджетной» схемы организации авиасообщения является принятие ряда мер по

либерализации авиатранспортной политики в республике: подписание договора Open Skies, снижение аэропортовых сборов, отмену ограничивающих паритетных договоренностей между странами на осуществление авиасообщения. Договор откроет аэропорты республики для любого авиаперевозчика страны-участницы договора (европейские аэропорты для белорусских авиаперевозчиков) и позволит летать им в эти аэропорты без длительных согласований с госорганами. Аэропортовые сборы являются неотъемлемым элементом стабильного функционирования наземной инфраструктуры. Тем не менее, высокие аэропортовые сборы (сборы с ВС в Минск-2 выше аналогичных в Франкфурте-на-Майне) не могут положительно сказаться на степени привлекательности аэропортов для потенциальных инвесторов, что негативно сказывается на их конкурентоспособности. Изменения в области проведения визовой политики в сторону снижения стоимости виз в двухстороннем порядке (вплоть до их полной отмены) рассматриваются как оптимальная мера для стимулирования мобильности населения.

В контексте этого можно вспомнить экономическую модель низкотарифных авиаперевозок, которая может быть напрямую связана с платежным потенциалом белорусов. Далеко не каждый может себе позволить авиаперелет за 224,5 евро, а именно такова средняя стоимость билета а/к «Белавиа» на июнь 2010 года (по результатам исследования, в одну сторону). Средняя же стоимость билета а/к Ryanair в регионе ЦВЕ на этот же срок составила 33,5 евро в одну сторону. Таким образом, открывается возможность для мобилизации населения с невысоким платежным потенциалом. Авиаперевозки могут постепенно трансформироваться по целевой направленности от дорогих бизнес перелетов к более доступным туристским перелетам.

Ограничением в данном исследовании выступает исключительно европейская ориентация рассматриваемой в данном сценарии пространственной организации авиаперевозок. Рассматривается сценарий экспансии белорусской «низкотарифной» модели в страны ЕС. Безусловно, нельзя не принимать во внимание и немалый потенциал российского авиатранспортного сектора для осуществления перевозок по низкотарифной модели (330 потенциальных аэропортов в настоящее

время). Однако ситуация на настоящий момент такова, что РФ также испытывает проблемы с регулированием деятельности операторов в воздушном пространстве.

Анализ сети авиаперевозок ирландской а/к Ryanair в странах ЦВЕ выявил следующие показатели, используемые для моделирования белорусского сценария: средняя протяженность маршрута составляет 1374,5 км (максимум – 2444 км (Краков – Малага), минимум – 482 км (Рига – Скавста), средняя частота рейсов в неделю – 3,4 (макс. 14 – в Лондон Станстед, мин. – 2), средняя цена авиабилета – 33,5 евро в одну сторону. Доля региональных аэропортов в сети составляет 80%. Можно выделить 3 доминирующих центра (по количеству направлений), куда осуществляются авиаперевозки из упомянутых выше аэропортов стран ЦВЕ: Соединенное Королевство и Ирландия (лидируют Дублин и Станстед – по 13 направлений), Бельгия и Германия (Ханн – 6 направлений, Вицце и Шарлеруа – по 5 направлений) и Средиземноморье (Бергамо – 6 направлений, Аликанте и Жирона – по 5). В среднем на один город (аэропорт) в сети приходится 9 направлений, количество которых варьируется от 1 до 21, и может зависеть как от функции населенности города, к которому относятся аэропорты (отправления – назначения), так и от привлекательности направления и следующего за этим роста прибыли (убыточные маршруты снимаются). Это подчеркивает динамичность сети, способной существовать в условиях рыночной конкуренции, а принцип функционирования point-to-point позволяет поддерживать частичное авиасообщение при территориальных ограничениях на полеты при форс-мажорных обстоятельствах (так, к примеру, при закрытии воздушного пространства Северной Европы, часть сети авиаперевозок, находящаяся в Южной Европе, продолжает нормально функционировать).

Для создания модели пространственной организации авиаперевозок по данному сценарию была апробирована базовая модель гравитационного взаимодействия между городами:

$$I = k * ((P_1 * P_2) / d_{12}), \quad (1)$$

где P_1 и P_2 – население города отправления и назначения соответственно, d_{12} – расстояние между этими городами, k – эмпирический коэффициент (принимается с учетом

демографического потенциала рассматриваемых городов). Модель показывает, какой трафик (в тыс. человек) теоретически возможен при существовании потенциального авиасообщения между городами. Согласно этой модели, классическими являются следующие проявления взаимодействия городов: оно сильнее (т.е. пассажирский трафик больше и интенсивнее) между большими городами и близкорасположенными, чем между находящимися на значительном удалении друг от друга средними и малыми населенными пунктами [1].

В контексте гравитационной модели и модели пространственной организации авиаперевозок за основу при построении маршрутной сети для Беларуси были приняты наиболее загруженные направления настоящей сети авиаперевозок а/к «Белавиа». Были отобраны ведущие 20 направлений (городов) по объему пассажироперевозок, куда было бы целесообразно осуществлять полеты при адаптации под бюджетную модель, при этом аэропорты-хабы были «заменены» на более дешевые региональные аэропорты. Так же в сеть были включены региональные аэропорты, чьи 200-километровые зоны влияния (т.н. буферные зоны) затрагивают окружность с радиусом $R = 1375$ км (среднее расстояние маршрута в сети Ryanair в ЦВЕ), а так же областные аэропорты (с учетом демографического потенциала) непосредственно Беларуси, пригодные для эксплуатации ВС Boeing 737–800.

Анализ наземной инфраструктуры обслуживания воздушного движения показал пригодность только 2-х городов республики для пространственной организации авиаперевозок по дерегуляционному сценарию. Во внимание принимались длина ВПП аэропорта, транспортная доступность города, подчинение аэропорта (Минобороны или Минтранса) и его современное состояние. Такими городами являются Минск и Брест. В Минске (1,828 млн. чел. населения) наиболее подходящим аэропортом для организации сети является Минск-2 с длиной ВПП 3641 м, находящийся в подчинении Министерства транспорта. Теоретически возможно и частичное перепрофилирование в гражданский аэропорт военной авиабазы Мачулищи (10 км. от столицы, длина ВПП – 2992 м.) и позиционирование в качестве «Минск-Южный». Брест же является городом с населением 318 тыс.

человек, с подходящим по параметрам отбором международным аэропортом (длина ВПП – 2620 м.). Не малую роль при отборе играло и относительно интенсивное и регулярное транспортное сообщение со столицей, что в теории построения сети позволило бы позиционировать аэропорт в качестве южных ворот в республику Беларусь.

Расчеты в гравитационной модели по данному сценарию показали, что наибольшие пассажиропотоки характерны при осуществлении авиасообщения между Минском и Санкт-Петербургом, Лондоном, Берлином и Варшавой, наименьшие – на маршрутах из Бреста. Безусловно, этот результат представляет в основном функцию населения и расстояния в эмпирической модели пространственного взаимодействия, которая опирается на крайне упрощенную формализацию системы отношений в пространстве [5].

Это и обусловило, при правильной общей картине, значительные отклонения имеющих реальных пассажиропотоков (рассчитанных на основе интенсивности осуществляемых рейсов, значения коэффициента заполняемости рейса и количества мест) от теоретических по модели.

Территориально сеть ориентирована, как уже упоминалось выше, на европейские региональные аэропорты, со значительно более низкими сборами, которые в большинстве случаев расположены в непосредственной близости (до 170 км.) от основного пункта назначения или авиахаба (рис. 1). Подобная схема позволяет авиаперевозчикам снизить затраты на 4%. Так, при авиасообщении с Санкт-Петербургом во внимание принимается финский приграничный аэропорт Лаппеенранта, с Лондоном – Станстед, с Франкфуртом – Ханн, с Миланом – Бергамо и др. В дальнейшем, согласно теории роста сети бюджетных авиаперевозок, для Беларуси неминуема стадия экспансии в другие страны и деятельность на маршрутах, которые могут быть и не иметь направления в/из страны, т.е. размещаться в любой из стран-участниц договора Open Skies.

Для Беларуси внедрение подобной пространственной сети может обернуться как преимуществами, так и недостатками. К преимуществам относятся активизация притока инвестиций в аэропорты и создание новых рабочих мест, расширение географии авиаперевозок, а при снижении стоимости билетов

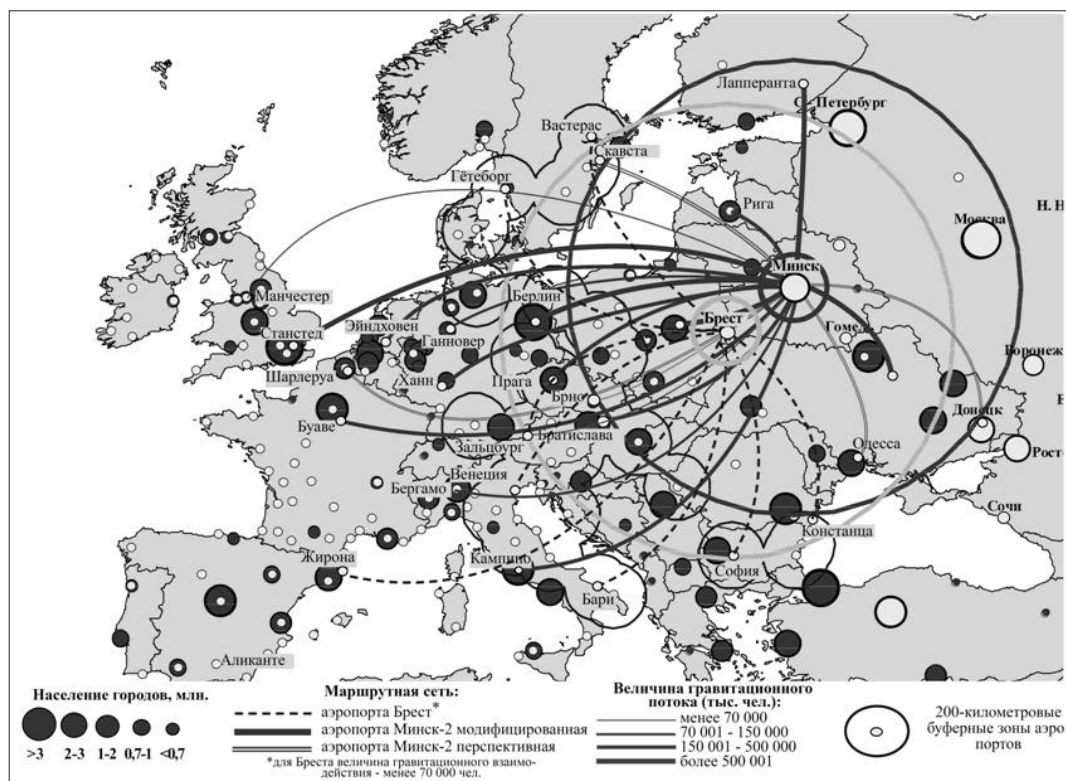


Рис. 1. Пространственная организация сети авиаперевозок Беларуси (либерализационный сценарий)

– стремительное увеличение пассажиропотока. Это в свою очередь послужит неплохим стимулом для развития как въездного, так и выездного туризма. Как негативные, можно рассматривать возможные последствия для монополиста при ведении игры на условиях рынка и свободной конкуренции, ведь при разорении национального авиаперевозчика, страна (в теории) может запросто остаться без ряда маршрутов. Безусловно, необходимо анализировать целесообразность, возможные плюсы и минусы для республики от внедрения существующих механизмов свободной конкуренции, поскольку у авиакомпаний, выполняющих международные авиаперевозки, есть только один выбор: принять правила игры в свободную конкуренцию либо уйти.

Второй сценарий (интеграционный) пространственной организации авиаперевозок не предусматривает каких-либо кар-

динальных изменений в регулировании законодательства в сфере авиатранспортной деятельности Беларуси. По сути, он является анализом существующей в настоящее время (по состоянию на апрель 2010 года) схемы авиасообщения национального авиаперевозчика – а/к «Белавиа» с учетом перспектив возможной интеграции в еще не сформировавшуюся авиатранспортную сеть Российской Федерации. Это и является ограничением данного сценария, т.е. рассматриваются в основном российские города со значительным демографическим потенциалом. По оценкам, из 330 существующих в РФ аэропортов, в регулярном авиасообщении (как во внутреннем, так и в международном) используются всего 140 (по данным ведомства «Росавиация» – всего 102). Это создает неплохие предпосылки белорусским авиакомпаниям для выхода на территорию рынка соседнего государства.

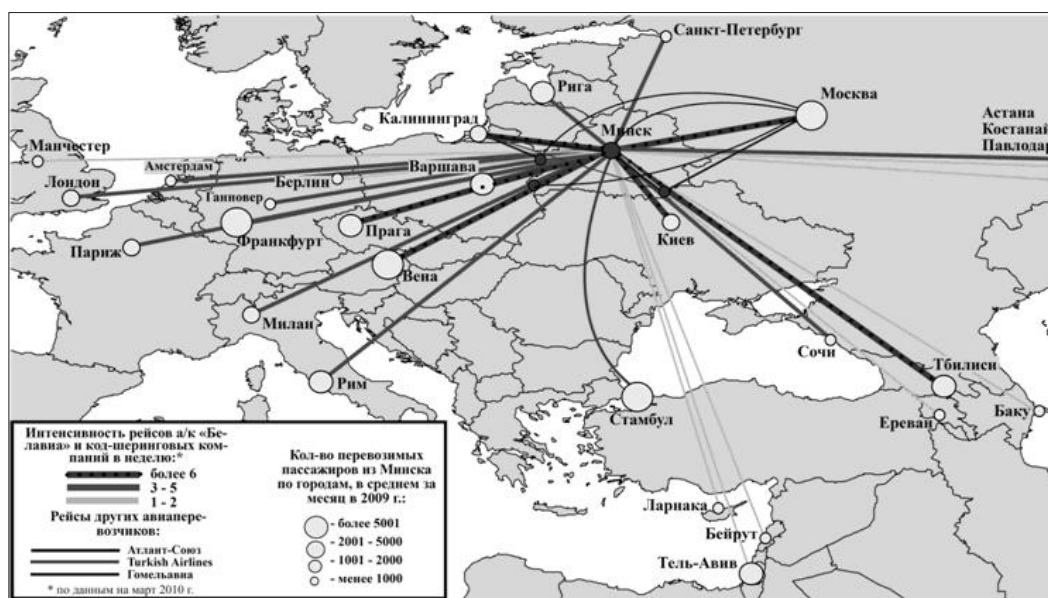


Рис. 2. Пассажирское авиасообщение Республики Беларусь по состоянию на март 2010 г. [8, 9]

Анализ сети а/к «Белавиа» выявил следующие особенности организации авиаперевозок: при 28 направлениях, на которых авиакомпания (совместно с код-шеринговыми компаниями-партнерами) осуществляет полеты, средняя длина маршрута составляет 1589,9 км (что практически на 200 км больше, чем у Ryanair в ЦВЕ), максимальное – до Павлодара (3216 км.), минимальное – до Риги (411). Частота выполняемых рейсов состав-

ляет в среднем 3,6 самолетовылетов в неделю (максимум – 7 (Москва, Тбилиси, Прага, Вена), минимум – 1 (Манчестер)). Средняя стоимость авиабилета составляет 224,5 евро в одну сторону, что почти в 7 раз больше, чем у ирландской авиакомпании. Наибольшая средняя стоимость перелета наблюдалась по маршруту Минск-Бейрут (389 евро), наименьшая – на рейсе Минск-Варшава (114 евро). Наиболее загруженным направлением

и по пассажиропотоку (более 139 тыс. пассажиров в год) и по интенсивности (более 42 рейсов в неделю) является московское, что является свидетельством тесных экономических связей между столицами государств.

Из существующих международных аэропортов Беларуси только 2 приняты для рассмотрения и прогнозирования дальнейшего развития авиатранспортной сети – Минск-2 и Гомель. Принцип функционирования сети принят за hub-to-point, т.е. существует четкая иерархия и соподчиненность региональных и субрегиональных аэропортов крупным авиахабам. При существующих темпах роста объема пассажироперевозок аэропорт Минск-2 можно рассматривать в качестве авиахаба (при обслуживании более 1 млн. пассажиров в год), а аэропорт Гомель – в качестве узла регионального подчинения. Как и в первом сценарии, в сеть были включены аэропорты (на этот раз – авиахабы), чьи 200-километровые буферные зоны пересекают окружность с радиусом $R = 1589$ км. (среднее расстояние маршрута в сети а/к «Белавиа»).

Расчеты по гравитационной модели показали наибольшие показатели величины

притяжения городов между Минском и Москвой (как и реальный пассажиропоток), Санкт-Петербургом, Донецком (украинский город-миллионер, буферная зона аэропорта которого затрагивает $R = 1589$ км. минского авиаузла), Ростовом-на-Дону, Екатеринбург и Воронежем. Недостатки расчетов и причины их расхождения с реальными показателями описаны выше. Тем не менее, принимая во внимание демографический потенциал возможного перемещения населения, эти и некоторые другие крупные населенные пункты были включены в схему пространственной организации сети авиаперевозок (рис. 3).

Можно подытожить, что интеграционный сценарий пространственной организации функционирования авиатранспортной отрасли Республики Беларусь, как и либерализационный, предполагает появление новых направлений. Это, пожалуй, является положительной его чертой. Рациональная организация, которая подразумевает иерархию аэропортов (схема hub-to-point) и формирование макрорегиональных систем, в идеале предусматривает улучшение обслуживания

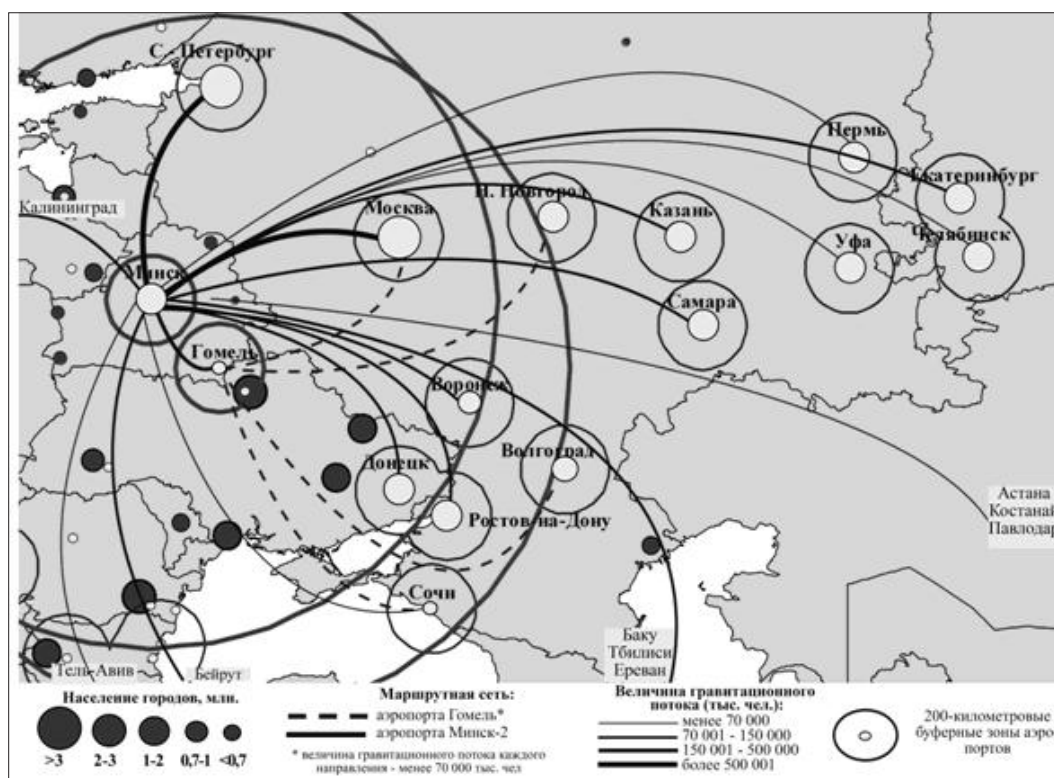


Рис. 3. Пространственная организация сети авиаперевозок Беларуси (интеграционный сценарий)

пассажиров, и сокращение их времени на перелеты. Однако нельзя не принимать во внимание и высокую степень уязвимости данной системы: при выведении их строя (в случае забастовки персонала, погодных условий, др.) хотя бы одного центрального авиахаба, будет остановлено всё транспортное сообщение с региональными аэропортами.

При повышении общей экономической эффективности авиатранспорта и его роли в обеспечении перевозок, нельзя не забывать и про стоимость перелета, которая зачастую имеет решающее значение при выборе транспортного средства. Поскольку существующие в настоящее время госрегулирование и монополия национального авиаперевозчика не предусматривают «падение цен», то в рамках данного сценария возможна следующая картина: «бедная страна – крайне высокие цены на авиатранспорт». А в той ситуации, когда доля стоимости авиатранспорта варьирует от 55% до 70% от общей стоимости туристского продукта (и это без учета значительного повышения стоимости виз, выдаваемых в аэропорту Минск-2), о каких-либо коренных переменах в развитии туризма говорить не приходится.

Таким образом, анализ современных тенденций в области воздушных перевозок в мире, ЕС и у ближайших соседей позволяет понять некоторые особенности функционирования и пространственной организации непосредственно авиатранспортной системы, роль которой заключается в обеспечении потребностей хозяйствующих субъектов государства в перевозках, а также в налаживании и развитии международных связей. Трансформация рынка авиаперевозок в США в 70-х годах и в ЕС в середине 1990-х XX века показывает, какой стимул развития получает отрасль (и не только) при дерегуляции и снятии законодательных ограничений на осуществление авиаперевозок, т.е. при создании условий для прямой конкуренции акторов (авиакомпаний) на определенном пространстве. В разы расширяется территориальный охват авиатранспортных сетей, с включением новых узлов увеличивается их плотность, увеличивается мобильность населения. Конкуренция между авиаперевозчиками позволила снизить стоимость авиабилета, а между аэропортами – получить финансы для развития убыточных ранее региональных аэропортов.

Свободный рынок, таким образом, требует умения грамотно проводить транспортно-логистическую политику, что позволяет достичь высокой конкурентоспособности в данном виде транспортных услуг. Сегодня эти исследования особенно актуальны в сфере авиатранспортного комплекса Республики Беларусь, который претерпевает нелёгкие времена. По уровню развития территориальной сети авиационного транспорта Беларусь отстает не только ЕС-27 или России, но и от Украины. Несмотря на то, что через 20-летний промежуток времени после развала СССР воздушный транспорт начинает постепенно выходить из кризиса (в 2009 году аэропорт Минск-2 впервые за этот срок обслужил свыше 1 млн. чел.), большая часть инфраструктуры находится в неудовлетворительном состоянии. Естественно, она непригодна для реализации всего заложенного, но утраченного в годы трансформации экономики транспортно-логистического потенциала. Так, не полностью используется потенциал перспективных логистических узлов в Витебске, Гомеле, Бресте. Во-первых, потенциальных инвесторов отталкивает монополия Минтранс, во-вторых – высокие аэропортовые сборы, в-третьих – неподходящая по уровню оснащения инфраструктура. Не последнюю роль в формировании пространственной сети авиаперевозок республики играет стоимость услуг, которая в большинстве случаев превышает аналогичные у соседей, что негативно сказывается на конкуренции в пределах региона.

В работе на основе расчетов по базовой гравитационной модели рассмотрены 2 сценария развития авиатранспортной сети Беларуси. Оба предусматривают расширение географии авиаперевозок. При этом модель авиакомпании Ryanair позволяет действовать исключительно в пространстве стран, подписавших и ратифицировавших договор «Открытое Небо», что автоматически ограничивает территориальное развитие гипотетической авиасети, но несет преимущества как перевозчику и потребителю, так и региональным авиаузлам республики (в частности, Бресту, что позволяет функционировать в рамках системы “point-to-point”). Интеграционный же сценарий предполагает логическое продолжение ситуации, которая складывается в настоящее

время и рассматривает возможность интеграции в ещё несформировавшуюся авиатранспортную сеть Российской Федерации. В обоих случаях при грамотном менеджменте это должно обеспечить повышение экономической эффективности деятельности аэропортов и авиакомпаний.

Принимая во внимание т.н. пояса притяжения стран региона по авиасообщению, в дальнейшем можно синтезировать полученные результаты и смоделировать единую комплексную авиатранспортную сеть, которая будет принимать во внимание достоинства и недостатки обоих сценариев.

Библиографический список

1. E. J. Taaffe, *Geography of transportation* / E.J. Taaffe, H.L. Gauthier, M.E. O'Kelly, Edition: 2, New Jersey, 1996. – 422 pages.
2. EP's Committee on Transport and Tourism study paper, *The Consequences of The Growing European Low-Cost Airline Sector*, Brussels, 2007. – 74 p.
3. R. Doganis, *Airline Business in the 21st Century*, pub. Routledge, 2005. – 307 p.
4. S. Brophy, Dominic St. George, (2003) - *How Ryanair Has Exploited The Economic Theory Behind Airline Contestability and Deregulation*, - *Student Economic Review*. – Vol. 17. – 2003. – pp. 245–257.
5. А. Ныммик. Использование географических моделей в моделировании сети авиаперевозок, *Transport and Telecommunication*. – Vol. 4. – № 1. – 2003.
6. *Social Benefits of Low Fares Airlines in Europe* – отчет европейской ассоциации низкотарифных авиаперевозчиков (ELFAA), Ноябрь, 2007. – С. 7.
7. Статистические отчеты портала RDCaviation (октябрь 2009, декабрь 2008)
8. <http://belavia.by/order>, вебсайт авиакомпании «Белавиа»
9. <http://simonas.bartkus.lt/blog/2009/12/03/populiariausios-skrydziu-kryptys-is-minsko-oro-uosto>, данные о перевозках Минского авиаузла
10. <http://www.byavia.net/forum/index.php>, база данных Авиационного форума Беларуси
11. <http://www.elfaa.com/statistics.htm>, вебсайт европейской ассоциации низкотарифных авиаперевозчиков (ELFAA)
12. <http://www.jvz.net/index2.html?f-ryanair.html&frameMain>., веб-ресурс Low-cost carriers - Europe, посвященный исследованию низкотарифных авиаперевозчиков
13. <http://www.ryanair.com/en>, вебсайт авиакомпании Ryanair
14. С.А.Тархов, Семина И.А. География транспорта как отраслевая географическая наука // *Актуальные проблемы географии и геоэкологии*. – 2009. – № 1(5).

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

А.И. Кротков (г. Москва)

АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН МИРА ДЛЯ ФАРМАЦЕВТИЧЕСКИХ ТНК

Krotkov A.I.

ANALYSIS OF THE EMERGING COUNTRIES' INVESTMENT ATTRACTIVENESS TO PHARMACEUTICAL TNCs

Аннотация. В статье дан анализ развития географической картины мирового рынка лекарственных средств. Рассматриваются вопросы изменения роли рынков развивающихся стран в деятельности фармацевтических ТНК, выявлены основные факторы, определяющие инвестиционный потенциал и риски ведения фармбизнеса в рассматриваемых государствах. На основе исследования предложена типология развивающихся стран мира по уровню инвестиционной привлекательности для крупнейших компаний отрасли.

Abstract. The article gives an analysis of the development of the geographical pattern of the world medicines market. It refers to the issue of the altering role of the emerging markets in the business of pharmaceutical TNC's and the major factors that identify the investment potential and country risks for pharmaceutical business in these countries. Based on the research, the author offers a classification of emerging countries by the level of their investment attractiveness.

Ключевые слова: фармацевтические ТНК, развивающиеся страны, инвестиционная привлекательность.

Key words: pharmaceutical TNC's, emerging countries, investment attractiveness.

В настоящее время повышается роль экономических и экономико-географических исследований, касающихся анализа и оценки привлекательности новых, перспективных рынков для потенциального инвестирования и расширения деятельности компаний. Они входят в первый, аналитико-оценочный блок стратегического маркетинга, являющегося одним из весьма важных и ответственных этапов в международной деятельности современных ТНК. Необходимость оценки инвестиционного потенциала и рисков развивающихся стран мира для фармацевтических ТНК, выявления факторов, определяющих их уровень, а также разработки методики оценки инвестиционной привлекательности фармрынков, можно считать хотя и крайне сложными, но приоритетными задачами в рассматриваемых процессах.

Как известно, практически все отрасли мировой экономики испытали негативные

последствия мирового финансового кризиса, который начался в 2008 г. и привел к росту безработицы, снижению объемов производства и ряду других явлений. Для каждой отрасли характерен свой уровень устойчивости к подобным шокам, и фармацевтическая отрасль относится к одной из тех, на которых данный кризис отразился меньше других. В то же время на фармацевтическую отрасль (на протяжении как минимум 6–8 последних лет) оказывает намного большее влияние ряд специфических факторов, изменяя как внутреннюю структуру отрасли, так и географическую картину мирового фармацевтического рынка.

Мировая фармацевтическая отрасль, начиная с 60-х годов XX века, испытывала активный непрерывный рост, продолжившийся в начале XXI в. Однако, хотя в период 2003–2009 гг. мировой фармацевтический рынок и вырос более чем на 60%, заметно, что начиная с 2003 г., годо-

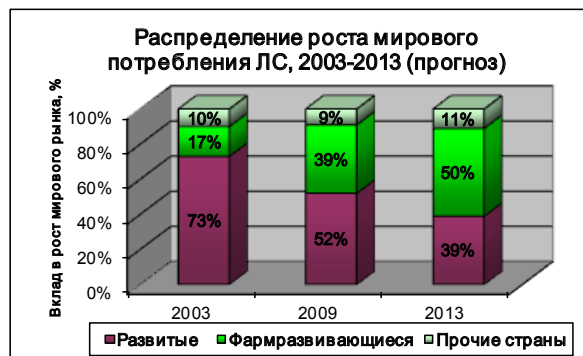


Рис. 1. Региональный вклад в развитие мирового фармрынка, 2003–2013 гг.

Источник: IMS Health, 2010 г.

вые темпы роста начали испытывать резкое снижение – с 10,2% в 2003 г. до 4,8% в 2009 г. Мировой финансовый кризис усилил данное снижение, но началось оно значительно ранее.

В начале 2000-х гг. рост потребления лекарственных средств был обусловлен динамикой развитых рынков, на сегодняшний день все больший вклад в его развитие начинают вносить развивающиеся, а более всех – так называемые «фармразвивающиеся» рынки (39% в 2009 по сравнению с 17% в 2003), значение которых в будущем будет расти, совместно с их размерами (рис. 1). К 2013 г. на эти страны будет приходиться уже 50% мирового роста потребления ЛС:

Соответственно меняется и региональная структура фармацевтического рынка. Крупнейшим мировым потребителем лекарственных средств исторически был и остается Североамериканский регион (в котором наибольшая доля приходится на США), порядка 30% приходится на страны Западной Европы. В то же время, при рассмотрении динамики региональной структуры мирового потребления лекарственных средств, заметно увеличение доли Латиноамериканского, Азиатского и Африканского регионов при снижении доли Североамериканского региона (рис. 2).

Меняется положение государств в списке крупнейших фармацевтических рынков мира. Активно растущие «фармразвивающи-

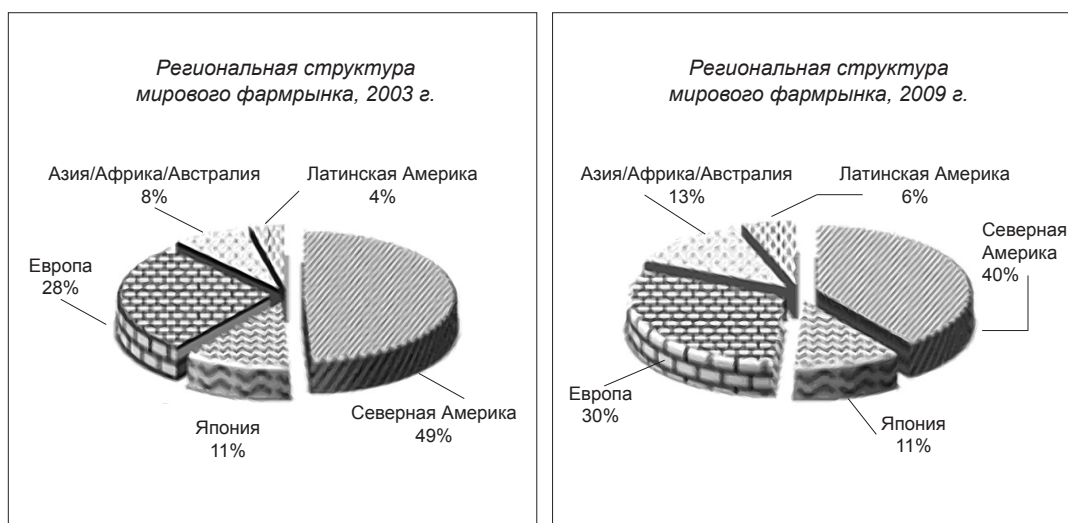


Рис. 2. Изменение региональной структуры мирового фармацевтического рынка, 2003–2009 гг.

Составлено автором на основе данных IMS Health 2009 г.

еся»¹ рынки уже занимают лидирующие позиции по размерам – в 2009 г. КНР уже вошла в первую пятерку фармрынков (в то время, как и РФ продвинулась на 11 место).

Каковы же основные причины подобной динамики развития мирового фармрынка?

Прежде всего, необходимо отметить, что на протяжении всего развития мировой фарминдустрии, в том числе в начале XXI в., сохраняется локализация производства и НИОКР фармпродукции в США и странах Западной Европы. Население этих государств имеет широкий доступ к инновационным препаратам, развитые системы реимбурсации со стороны государства, что позволяет им быть активными потребителями дорогостоящих лекарств. Соответственно, на сегодняшний день их доля от мирового объема потребления составляет около 75%. Однако, как уже было отмечено, темпы роста этих «развитых» рынков, начиная с 2003 г., начали заметно снижаться. Причин этого снижения несколько, все они в определенной степени затрагивают деятельность фармацевтических ТНК и требуют подробного рассмотрения.

Развитые фармацевтические рынки достигли этапа зрелости в конце 80-х годов XX в., когда резко возросла конкуренция. Баланс сил на рынке сдвинулся в пользу потребителей, а жизненный цикл товаров сократился. Перед отраслью встают новые задачи, связанные с лечением хронических патологий и болезней старческого возраста, ведь население активно «стареет». По данным ООН, в странах ОЭСР население старше 65 лет уже составляет более 15% от общей численности, и к 2015 г. его доля, вероятнее всего, увеличится до 1/5 – в то время как доля молодого поколения и работоспособного населения, на которое ложится обязанность содержания пожилых, стабильно сокращаются [8].

Основные проблемы фармацевтических ТНК носят объективный характер. Из них одна из наиболее критичных в начале XXI в. – это истечение сроков действия патентов на ряд инновационных препаратов, влекущее за собой огромные потери для Большой Фармы (популярный термин, относящийся к крупнейшим международным фармацевтическим и биофармацевтическим компаниям). За период с 2002 г. по 2009 г. потеря прибыли крупными ТНК по этой причине составила в совокупном размере более 147 млрд. долл. [5] и в последующие годы будет лишь расти. В период 2010-2012 гг. потери будут составлять 25 млрд. долл. и более ежегодно: Количество инновационных препаратов, приходящих на смену продуктам-блокбастерам с истекающими сроками действия патентов, ежегодно сокращается, не покрывая потерь прибыли, одновременно со снижением эффективности НИОКР и существенным ростом данной статьи расходов у компаний Большой Фармы, а также ростом стоимости разработки одного оригинального препарата.

Деятельность фармацевтических ТНК на развитых рынках осложняет тот фактор, что подавляющим большинством развитых государств был принят курс к повышению эффективности затрат на здравоохранение с одновременным сокращением их объема. В большинстве случаев правительства предпринимают меры по стимулированию применения качественных дженериков, а в некоторых странах применяется принудительное снижение цен на ряд препаратов.

Помимо объективных проблем, следует также отметить, что претензии, предъявляемые фармацевтическим компаниям, становятся все более серьезными – они обвиняются в подкупе врачей, в искажении показателей объемов инвестиций в НИОКР, в манипуляции конечными потребителями, в

¹ Классификация мировых рынков и разделение их на «развитые» и «развивающиеся» на сегодняшний день является одним из важных предметов спора между исследователями. В связи с тем, что универсального разделения не существует (наиболее популярными являются группировки “The Economist” и “MSCI”), в нашем исследовании при анализе групп стран будут либо указаны конкретные страны, учитываемые в расчетах, либо использоваться классификация IMS Health. Компания IMS в 2006 г., впервые определив смещение географического баланса в фарминдустрии, ввела понятие «фармразвивающиеся» (“pharmerging”) для описания быстро развивающихся по сравнению с развитыми (в мировой практике понятие “emerging markets” используют для описания фондовых рынков с быстро развивающейся экономикой и инфраструктурой) рынков. Первоначально в этот список вошли КНР, Бразилия, РФ, Индия, Мексика, Турция и Респ.Корея. Затем, этот список расширился, и в 2009 г. IMS разделила их на «фармразвивающиеся»: первой волны – 4 страны - БРИК, второй волны – 13 развивающихся рынков: Венесуэла, Польша, Аргентина, Турция, Мексика, Вьетнам, ЮАР, Таиланд, Индонезия, Румыния, Египет, Пакистан, Украина [6]. Классификация основана на данных о ВВП, совокупных отраслевых показателях и др. К развитым же IMS относят как признанные большинством организаций «развитые страны» - ЕС-15, США, Канада, Австралия, Япония – так и уже сформировавшиеся фармацевтические рынки – таковым, к примеру, считают уже с 2010 г. фармрынок Респ. Кореи.

промотировании несуществующих медицинских проблем.

В сложившейся на развитых рынках ситуации многие из фармацевтических ТНК стремятся найти выход из кризисного положения. В качестве способов сохранения прибыльности компании прибегают к слияниям и поглощениям, поскольку несмотря на текущую ситуацию, фарминдустрия все еще остается одной из наиболее прибыльных отраслей, а большие объемы свободных средств обеспечивают возможность проведения крупномасштабных сделок. Как правило, современные сделки между фармкомпаниями вызваны затруднениями в развитии НИОКР, в связи с чем в них зачастую вовлечены крупные компании, имеющие большой потенциал в данной сфере в виде портфелей новых разработанных препаратов и субстанций.

Одним из наиболее существенных изменений в стратегическом менеджменте «Большой Фармы» является «разворот» в сторону так называемых новых рынков (рынков развивающихся стран), становящихся все более привлекательными для деятельности ТНК не только ввиду роста потребительского потенциала, из-за повышения благосостояния населения, но и в силу активной государственной деятельности по снижению рисков ведения бизнеса.

Как известно, в начале XXI в. темпы роста ВВП на душу населения многих развивающихся экономик значительно превышали среднемировые значения. Совместно с ростом абсолютной численности населения развивающихся стран, превращающей их в крупнейшие новые рынки сбыта, растет и благосостояние жителей этих стран, увеличивается доля жителей среднего класса

С ростом душевых показателей ВВП на душу населения растут и душевые показатели потребления лекарственных средств – ярким примером является рост практически в 3 раза уровня потребления ЛС на душу населения в РФ за 5 лет (2004–2009 гг.), и на чуть меньшую величину в КНР, хотя их величины все еще значительно отстают от показателей развитых стран и различаются между собой [9]. Подобный рост свидетельствует как об увеличении благосостояния населения, и переходе к использованию более дорогостоящих лекарств пациентами, так и об активной деятельности по обеспечению доступности ЛС для населения. Развиваются социальные

программы, растут государственные закупки лекарственных средств, повышается эффективность распределения услуг здравоохранения внутри развивающихся стран. В результате практически все развивающиеся страны относят к странам с быстро растущей экономикой здравоохранения.

Вышеуказанные процессы не могут не влиять на снижение темпов смертности населения, улучшение качества его жизни, качества оказания медицинской помощи и лечения, а соответственно, и увеличения доли пожилого населения в этих странах, растущего весьма быстрыми темпами и являющегося наиболее активным потребителем ЛС. Во многом пересекаясь с влиянием городского образа жизни (меньшая подвижность, несбалансированное питание, стресс), подобные изменения влияют на общую эпидемиологическую структуру заболеваемости населения развивающихся стран. Наиболее часто теперь встречаются хронические и неинфекционные болезни, включая депрессию, сердечно-сосудистые и онкологические заболевания, диабет, также травмы.

Эти изменения, несомненно, отражаются на структуре потребления лекарств и роста в ней доли средств от хронических заболеваний. Начинают иметь место процессы, давно ставшие характерными для постиндустриальных государств и отражающих т.н. пирамиду Маслоу. Приоритет начинают приобретать лекарства, направленные не на удовлетворение первичных потребностей, а на борьбу с последствиями ожирения, нарушений обмена веществ и т.д. В результате, с ростом в структуре заболеваемости развивающихся стран «западных» болезней, растет и потребность в «западных» лекарственных средствах, необходимых для их лечения, производимых и разрабатываемых крупными ТНК.

Можно сделать вывод, что в ближайшие годы рынок лекарственных препаратов главных развивающихся стран существенно вырастет, несмотря на небольшую на сегодняшний день абсолютную долю, и продолжит вносить огромный вклад в темпы роста мирового фармынка, приобретая новую роль в современном фармацевтическом мире.

Интернациональный характер болезней, формирование спроса на ЛС достаточно однородной профессиональной аудиторией (врачами), коммуникации с которой более стандартизированы, чем с конечными потре-

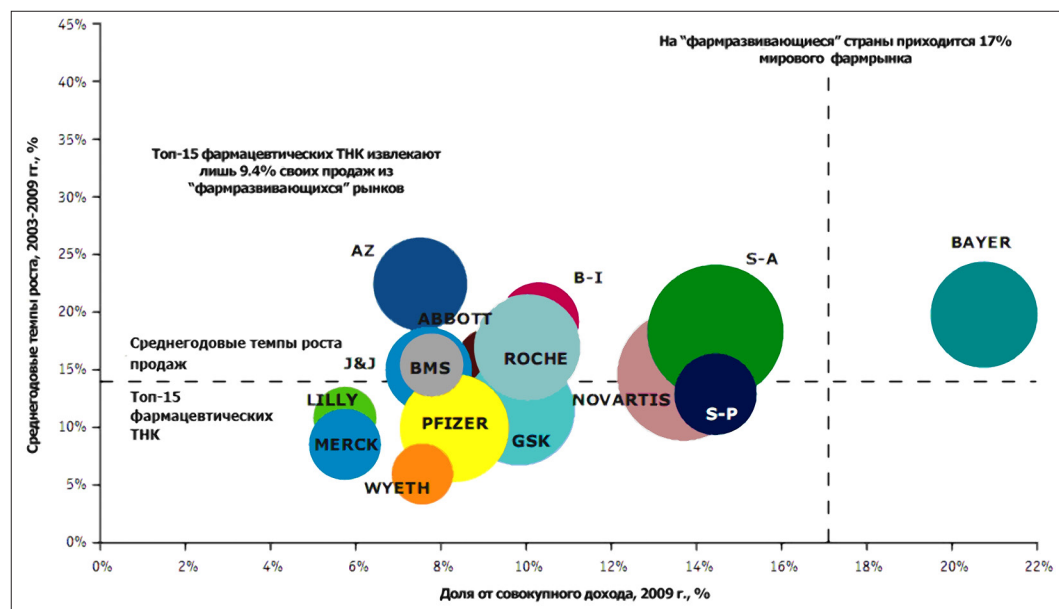


Рис. 3. Деятельность 15 крупнейших фармацевтических корпораций на «фармразвивающихся» рынках

Источник: IMS MIDAS MAT, 2009 г.

Примечание: размеры диаграмм соответствуют объемам продаж на «фармразвивающихся» рынках.

Сокращения: «S-A» – «Sanofi-Aventis», «AZ» – AstraZeneca, «B-I» – Boehringer Ingelheim, «S-P» – «Schering-Plough»

бителями, необходимость наличия крупного рынка для возврата инвестиций в НИОКР, приводят к соответствующим изменениям направлений стратегического менеджмента «Большой Фармы». Сейчас пока большинство крупных мировых производителей представлены на развивающихся рынках относительно слабо, и доля продаж на этих рынках в общем объеме для компаний невелика (рис. 3).

Так, по данным IMS Health, в 2009 г. у 15 крупнейших мировых производителей на КНР приходилось лишь 0,9% продаж, 2,9% совокупно на рынки Бразилии, Индии и РФ, и 5,6% – на Венесуэлу, Польшу, Аргентину, Турцию, Мексику, Вьетнам, ЮАР, Таиланд, Индонезию, Румынию, Египет, Пакистан, Украину. Во многих случаях это означает концентрацию на узких сегментах и отсутствие адаптации продуктов под локальные рынки, где ошибкой часто бывает именно использование глобальных, стандартизированных стратегий [10].

В то же время, хотя речь идет о сложных, изменчивых и подверженных рискам рынках, ожидаемый выход на которые не должен быть быстрым и легко достижимым,

управление практически всех современных фармацевтических ТНК приходит к выводу о необходимости «глобальной стратегии в совокупности с локальной тактикой»: переоценка своих «географических портфелей» и разработка новых, многонациональных бизнес-стратегий и моделей, адаптированных к каждому отдельно взятому развивающемуся рынку, с учетом национальных особенностей, и потенциальных возможностей их изменения. Несмотря на чрезвычайно высокий потенциал рассматриваемых стран, большое значение имеют риски, с которыми сталкиваются фармацевтические ТНК при проникновении на их рынки. В связи с этим необходимо определение конкретных направлений и методов расширения бизнеса на развивающихся рынках, учет уровней потенциала и рисков, характерных для каждой конкретной страны и требующих глубокого анализа и оценки на первоначальном этапе стратегического менеджмента

Использование современных доступных и общеизвестных рейтингов инвестиционной привлекательности не подходит для объективной оценки привлекательности развивающихся фармрынков для ТНК в силу, прежде всего,

Таблица 1

Показатели инвестиционного риска и инвестиционного потенциала

Отраслевые показатели инвестиционного потенциала	Отраслевые показатели инвестиционного риска
1. Емкость фармрынка 2. Темпы роста фармрынка 3. Потребление ЛС на душу населения, долл./чел. 4. Эффективность системы здравоохранения в стране (интегральный показатель, характеризующий обеспеченность больничными учреждениями, врачами, доля гос. затрат в расходах на ЛС).	1. Политика государства в обеспечении населения качественными ЛС 2. Защита интеллектуальной собственности в фармацевтике 3. Время регистрации нового препарата в стране 4. Уровень развития каналов сбыта в стране
Общие макроэкономические (демографические) показатели инвестиционного потенциала	Общие макроэкономические показатели инвестиционного риска
1) Численность населения 2) Динамика численности населения 3) Доля населения старше 65 лет в общей структуре 4) Доля городского населения	1) Экономические риски 2) Развитие правовой структуры 3) Развитие коррупции 4) Бюрократизация 5) Политическая стабильность

отсутствия учета отраслевых показателей в анализе, ограниченности набора учитываемых показателей и разночтений в самих понятиях «инвестиционной привлекательности» и «инвестиционного климата», а отраслевые исследования ограничиваются анализом 1-2 показателей, не отражающих в полной мере необходимую для объективной оценки привлекательности рынка информацию.

Таким образом, возникает необходимость в разработке универсальной методики оценки привлекательности развивающихся стран и регионов для фармацевтических ТНК как для компаний-инноваторов, обладающих существенными ресурсами для вывода собственной продукции на новые рынки.

При разработке методики оценки фармрынков развивающихся стран с использованием существующих методик оценки инвестиционной привлекательности стран, совместно с экспертной оценкой было решено использовать факторно-рисковый подход. Для него были выделены 8 показателей, оказывающих наибольшее влияние на формирование потенциала исследуемых рынков, и 9 показателей, определяющих инвестиционные риски для ведения фармбизнеса, которые, в силу специфики отрасли, методами корреляционного, факторного анализа и экспертной оценки были объединены соответственно в отраслевые и макроэкономические группы показателей риска и потенциала (табл. 1).

Для каждого отдельно взятого показателя методом экспертных оценок был определен весовой коэффициент для формирования соответствующих индексов: двух индексов инвестиционного потенциала страны (отраслевой; общий макроэкономический), двух индексов инвестиционных рисков (отраслевой, общий макроэкономический), которым затем также были присвоены весовые коэффициенты. В связи с субъективным характером оценки ряда показателей среди экспертов было проведено исследование (анкетирование) для определения значимости показателей значения для исследуемых стран. В качестве экспертов выступили представители управления отделами маркетинга и развития ряда крупнейших фармацевтических компаний на рынке РФ. На основе нормирования показателей по 53 развивающимся странам была составлена база данных и рассчитаны индексы инвестиционного потенциала и инвестиционного риска для каждой из стран.

Результатом исследования привлекательности исследуемых стран стало проведение типологии, способной носить целевой характер для использования в качестве инструмента в стратегическом маркетинге фармацевтических ТНК. На основе полученных индексов, с использованием методов кластерного анализа и последующей экспертной корректировкой рассматриваемые страны разделились на 8 типов:

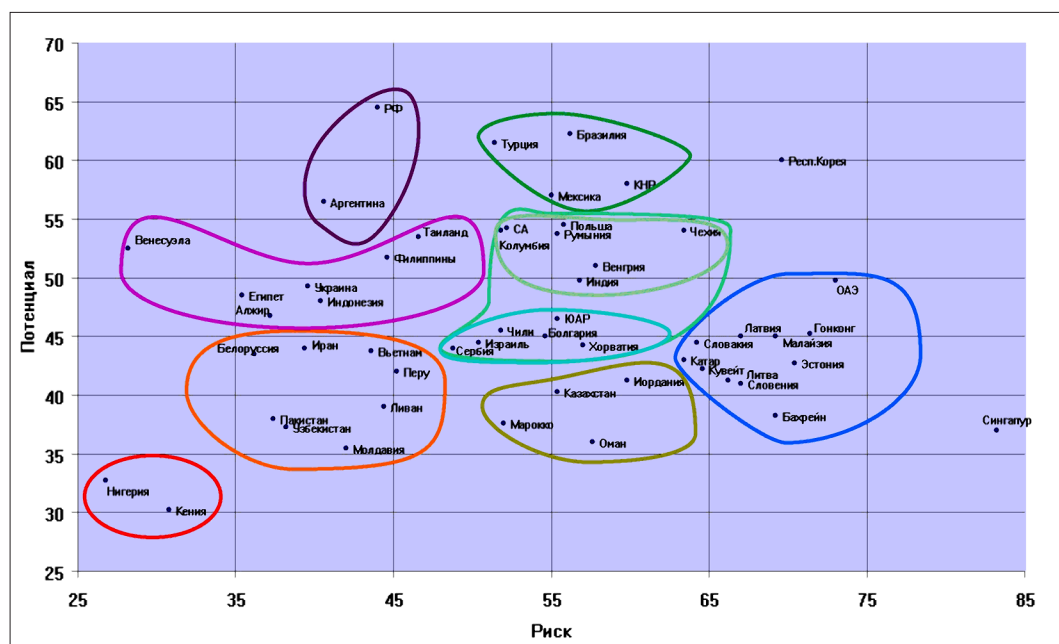


Рис. 4. Типология развивающихся стран мира по уровню инвестиционной привлекательности для фармацевтических ТНК

Составлено автором.

Примечание: Для удобства отображения значения индексов были умножены на 10.

1. Тип 1. «Высокий потенциал – высокий уровень рисков» (Аргентина, РФ).

2. Тип 2. «Высокий потенциал – средний уровень рисков» (Турция, Бразилия, Мексика, КНР).

3. Тип 3. «Средний потенциал – высокий уровень рисков» (Египет, Алжир, Украина, Индонезия, Венесуэла, Филиппины, Таиланд).

4. Тип 4. «Средний потенциал – средний уровень рисков».

i. Подтип 4.1. «Средний потенциал – средний уровень рисков» (Чехия, Румыния, Колумбия, Польша, Индия, Саудовская Аравия, Венгрия).

ii. Подтип 4.2. «Невысокий потенциал, средний уровень рисков» (ЮАР, Сербия, Чили, Болгария, Хорватия, Израиль).

5. Тип 5. Низкий потенциал-низкий уровень рисков (Словакия, Словения, Катар, Кувейт, Бахрейн, Малайзия, Гонконг, ОАЭ, Литва, Эстония, Латвия).

6. Тип 6. Низкий потенциал – средний уровень рисков (Иордания, Казахстан, Марокко, Оман).

7. Тип 7. Низкий потенциал – высокий уровень рисков (Пакистан, Узбекистан, Бан-

гладеш, Ливан, Перу, Иран, Белоруссия, Алжир, Молдавия, Вьетнам).

8. Тип 8. «Крайне низкий потенциал – крайне высокий уровень рисков» (Кения, Нигерия).

Результаты типологии представлены в виде диаграммы рассеивания «Типология развивающихся стран по уровню инвестиционной привлекательности для фармацевтических ТНК» (рис. 4).

Анализ выделенных типов и подтипов позволяет сделать вывод, что в целом, в силу значительных усилий, прикладываемых государствами, наряду с общим экономическим ростом и ростом покупательной способности населения, системы здравоохранения в большинстве исследуемых стран (несмотря на очевидные различия в развитии) совершенствуются; повышается уровень защиты интеллектуальной собственности и проводится перевод местного производства на стандарт GMP². В связи с этим снижаются риски расширения фармдеятельности на их территории – 32 страны были охарактеризованы средним и низким уровнем рисков; в то время, как потенциал, связанный напрямую с ростом потребления, в особенности, каче-

ственных ЛС, растет, и для 6 стран был охарактеризован как высокий.

Наиболее привлекательными с точки зрения инвестирования по соотношению потенциалов и рисков являются Тип 2 и Подтип 4.1.

К Типу 2 – «Высокий потенциал – средний уровень рисков» были отнесены 4 страны, расположенные в азиатском и латиноамериканском регионах – Турция, Бразилия, Мексика и КНР. Большие размеры рынков и их чрезвычайно активный рост даже по сравнению с другими развивающимися странами, относительно высокие для рассматриваемых государств душевые значения потребления ЛС (за исключением КНР), большая численность населения, значительная часть которого проживает в городах и положительный его прирост, а также развитое местное производство дженериковых препаратов обуславливают крайне высокие значения потенциала для деятельности фармацевтических ТНК. Однако для каждой из них актуальными остаются особенности, которые необходимо учитывать. В частности, КНР, являющуюся крупнейшим по размерам рынком в мире, отличаются крайне низкие душевые показатели потребления ЛС, отсутствие доступа к медикаментам сельского населения и в целом слаборазвитая, фрагментированная система здравоохранения, наряду с низким уровнем защиты интеллектуальной собственности, распространением традиционной медицины и других факторов. Однако колоссальные меры, принимаемые со стороны государства в последние годы, включая весьма эффективную реформу здравоохранения (2009–2011 гг.), направленную на обеспечение 90% населения медицинской страховкой, огромные госзакупки и строительство больничных учреждений; активная борьба с производством фальсифицированных препаратов, усиление защиты интеллектуальной собственности, открытие исследовательских площадок быстрыми темпами повышают уровень потенциала и снижают уровень риска для иностранных фармацевтических компаний.

К подтипу 4.1 – «Средний потенциал – средний уровень рисков» были отнесены 7 стран, из которых 4 восточноевропейских, что во многом обусловлено сходством в их социально-экономическом развитии. Несмотря на существенные различия как в экономическом и историческом развитии, так и в факторах роста фармацевтических рынков, все они характеризуются достаточно крупными их размерами с высокими темпами роста. Государственная политика в области обеспечения населения качественными ЛС, а также усиление защиты интеллектуальной собственности достигли высоких по меркам развивающихся стран успехов. Время регистрации новых препаратов уменьшается в совокупности с общими позитивными макроэкономическими изменениями в этих странах. Однако, в большинстве из них эффект от этих мер пока недостаточно высок и проблемы защиты интеллектуальной собственности, коррумпированности рынка и бюрократии остаются актуальными, в силу чего уровень риска, характерный для данного типа стран, характеризуется средней величиной.

Обращает на себя внимание позиция Индии в данном подтипе – привлекая в последние годы существенное внимание со стороны игроков мирового фармацевтического бизнеса совместно с КНР, фармрынок Индии характеризуется крайне большими размерами (14,23 млрд.долл. в 2008 г.) и высокими темпами роста, однако, в то же время, одним из наиболее низких душевых показателей потребления ЛС (12 долл./чел), наряду с относительно молодым населением, большая часть которого проживает в сельской местности, не имея доступа к услугам и продуктам здравоохранения. Для страны также все еще характерны, несмотря на значительные улучшения, проблемы с защитой интеллектуальной собственности, бюрократизация и недостаточно эффективные меры по улучшению эффективности системы здравоохранения.

² Стандарт GMP («Good Manufacturing Practice») – Надлежащая Производственная Практика) – система норм, правил и указаний в отношении производства лекарственных средств, медицинских устройств, изделий диагностического назначения, продуктов питания, пищевых добавок и активных ингредиентов. В отличие от процедуры контроля качества путём исследования выборочных образцов таких продуктов, которая обеспечивает пригодность к использованию лишь самих этих образцов (и, возможно, партий, изготовленных в ближайшее к данной партии время), стандарт GMP отражает целостный подход и регулирует и оценивает собственно параметры производства и лабораторной проверки.

ранения, несмотря на общие высокие темпы экономического развития и увеличения прослойки среднего класса. Эти факторы, наряду с большим распространением традиционной медицины, повышают необходимость глубокого анализа возможностей и портфеля препаратов ТНК, планирующих расширять деятельность на ее территории. Интересно попадание в данный подтип Саудовской Аравии как представителя «нового направления» развивающихся рынков – Ближнего Востока, привлекающего на сегодняшний день все больше внимания. Одним из специфических факторов «возвышения» ближневосточного рынка является, в частности, фактор развития медицинского туризма.

В целом представляется, что, несмотря на высокую сложность разработки универсальной и объективной методики оценки инвестиционной привлекательности стран для фармацевтических ТНК и достаточно высокую роль субъективной экспертной оценки в данном исследовании, разработанные методика оценки привлекательности стран для деятельности фармацевтических ТНК и типология развивающихся стран мира могут служить инструментом в аналитико-оценочном блоке задач стратегического маркетинга компаний при первичной оценке привлекательности рассматриваемых рынков для дальнейшей разработки моделей выхода на новые рынки, портфельного анализа и оценки собственной конкурентоспособности.

Библиографический список

1. Гетьман М. Большая Фарма. – М.: Литтерра, 2003.
2. Ненахова Т. Понятие инвестиционного климата и методы его оценки // ВАНТ. – 2006.
3. Трофимова Е.О. Вопросы стратегического маркетинга в фармацевтике. – М.: Ремедиум, 2006.
4. Юданов А.Ю., Вольская Е.А., Ишмухаметов А.А., Денисова М.Н. Фармацевтический маркетинг. – М.: Ремедиум, 2008.
5. M.L. Aitken. The Emerging Influence // World Pharmaceutical Frontiers / March 2009.
6. R. Chill, M. Chui. The Pharmerging Future – a new world of revenue growth is breaking the horizon // Pharmaceutical Executive / July 2009.
7. Euromoney Country Risk 2009: Full Results // www.euromoney.com.
8. Human Development Report 2009 // www.hdr.undp.org.
9. Pharma Markets Statistics. Business Monitor International, 2010.
10. Pharmerging Shake-up. New imperatives in a redefined world // IMS Health / February 2010.
11. Profile of pharmaceutical industry 2010 // PhRMA, 2010.
12. Top-line Industry Data IMS Health. www.imshealth.com.
13. World Health Statistics 2009, World Health Organization // <http://www.who.int>.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ

И.В. Кривуля (г. Псков)

ТРАНСФОРМАЦИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В КОНЦЕ XX ВЕКА¹

Krivulya I.V.

TRANSFORMATION OF THE DISTRIBUTION OF THE POPULATION OF THE PSKOV REGION IN THE LATE TWENTIETH CENTURY

Аннотация. В статье рассмотрены особенности процессов трансформации системы расселения Псковской области в 1990-е годы.

Abstract. In the article the features of the transformation of the system of settlement of the Pskov region in the 1990s.

Ключевые слова: Псковская область, система расселения, трансформационные процессы.

Key words: Pskov region, system of settlement, transformation processes.

Система расселения Псковской области имеет свои особенности и закономерности. На размещение населения по территории региона оказывают влияние современные демографические процессы и социально-экономические условия жизни населения, особенно ярко это прослеживается в сельской местности.

Псковская область состоит из 24 административных районов и 2 городов областного подчинения. Распределение населения по территории региона характеризуется неравномерностью и специфическим рисунком расселения. Наибольшая часть населения сосредоточена вокруг основных городов области и райцентров. При удалении от центров, уменьшается численность населения. Небольшая группа районов Псковской области концентрирует основную часть жителей региона. К ним относятся города Псков и Великие Луки, а также Псковский, Островский, Невельский, Порховский, Великолукский, Печорский, Себежский и Опочецкий районы. Меньше всего населения проживает в Усвятском и Красногородском районах.

Если рассматривать отдельно городское и сельское население, то картина будет несколько иная. Абсолютными «лидерами» являются

города областного значения – г. Псков и г. Великие Луки. Среди районов с преобладанием городского населения выделяются Островский, Невельский, Опочецкий, Печорский и Себежский районы. Это обусловлено тем, что на территории этих административных районов расположены относительно крупные города-райцентры, а на территории Себежского района кроме г. Себеж находятся 2 поселка городского типа (Идрица и Сосновый Бор). К районам с противоположными показателями относятся Куныинский, Палкинский и Усвятский районы. Здесь сельское население преобладает над городским в общей численности населения. Усвятский и Куныинский районы находятся на южной периферии области. Палкинский район, один из самых маленьких по площади, находится в периферийной зоне крупных и экономически развитых районов области: Псковского, Печорского и Островского.

На лидирующих позициях, кроме Псковского и Великолукского районов, оказываются Порховский, Гдовский, Печорский и Невельский районы, они характеризуются самыми высокими долями сельского населения. В Усвятском районе – самые низкие показате-

¹ Исследование проведено при поддержке РГНФ в рамках проекта №10-02-00-668а/ Б2 «Трансформация территориальной структуры расселения и хозяйства приграничных районов России и Беларуси в постсоветский период»

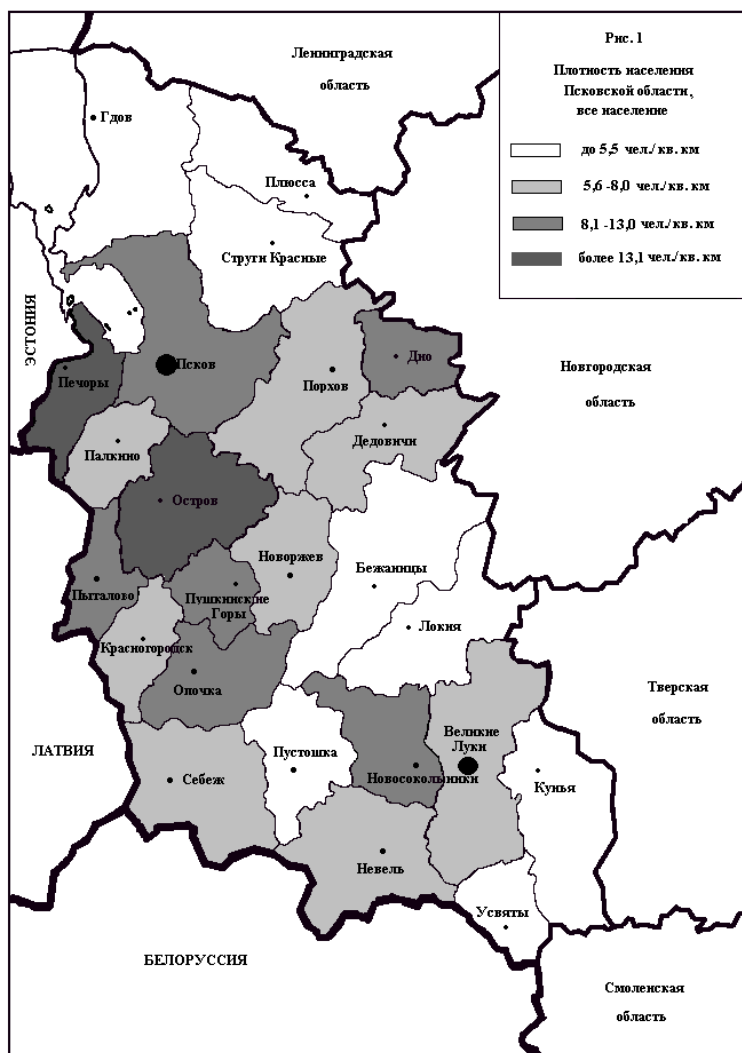


Рис. 1. Плотность населения Псковской области

ли доли селян. Наибольшее количество сельского населения сконцентрировано в административных районах, окружающих Псков и Великие Луки. Большинство сельских жителей этих территорий занято не в сельском хозяйстве, а в других сферах экономики (в промышленности, сфере услуг, на транспорте). Соседствующие с ними районы области также отличаются высоким процентом сельского населения. Они составляют два полупериферийных пояса, отличающихся большой концентрацией населения. Районы, которые находятся между этими поясами, образуют периферийный пояс, характеризующийся небольшим процентом сельского населения.

О неравномерном размещении населения по территории области можно судить по показателям плотности населения. Наи-

большей плотностью населения характеризуются Печорский и Островский районы, наименьшей – Плюсский, Бежаницкий и Куньинский. Псковский и Великолуцкий районы обладают средней плотностью населения. Четко выделяются 2 пояса наибольшей концентрации населения области: первый пересекает территорию региона с запада на восток по линии Пыталово-Дно, второй тянется с северо-запада на юго-восток по линии Псков-Невель. Островский район находится на пересечении этих поясов. Север и восток области характеризуются довольно низкими показателями плотности населения, за исключением Дновского района. Наименьшая средняя плотность в Гдовском, Плюсском, Стругокрасненском, Бежаницком, Куньинском и Усвятском районах (рис. 1).

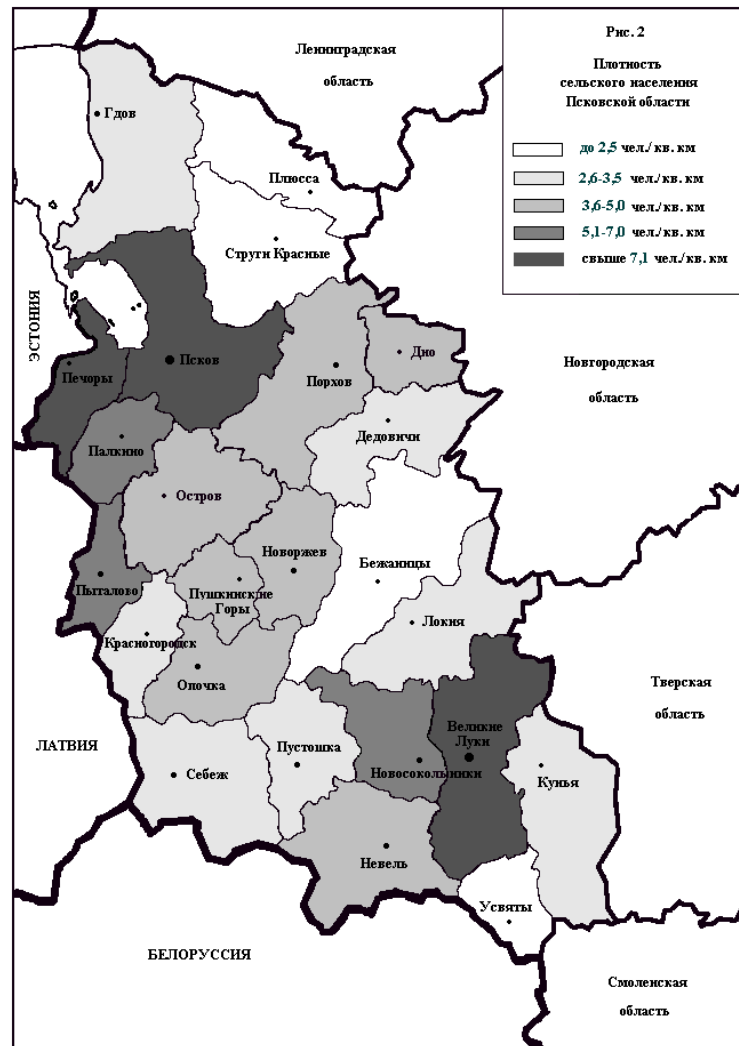


Рис. 2. Плотность сельского населения Псковской области

Причинами такого размещения населения является расположение этих районов на периферии Псковской области вдали от основных дорог и крупных городов.

По плотности сельского населения «лидирующие» позиции занимают Великолукский, Псковский и Печорский районы, а самые низкие показатели в Плюсском, Стругокрасненском, Усвятском, Бежаницком районах (рис. 2). В сельской местности наиболее ярко выражена тенденция концентрации населения вокруг городов и крупных сельских населенных пунктов в наиболее экономически развитых районах области.

Сравнивая современные показатели плотности сельского населения с аналогичными показателями переписи населения 1989 года, следует отметить, что лишь Плюсский,

Стругокрасненский и Пыталовский районы характеризовались низкой плотностью населения. Вслед за ними располагались Палкинский, Пушкиногорский, Новоскольский и Дновский районы.

Снижение показателя плотности населения в районах области связано с общим сокращением численности населения региона. Оно, в свою очередь, вызвано давним катастрофически низким естественным приростом населения Псковщины, который сменился естественной убылью населения и сокращением миграционного притока населения извне, перемещением населения за пределы области. Основной причиной является очень высокая смертность на фоне низкой рождаемости. Особенно ярко это прослеживается в сельской местности, так как на

Таблица 1

**Соотношение городского и сельского населения Псковской области
(на 1 января)**

Годы	Городское население, %	Сельское население, %	Годы	Городское население, %	Сельское население, %
1989 (12 января)	62,8	37,2	2002 (9 октября)	66,1	33,9
1990	63,1	36,9	2003	66,2	33,8
1991	63,5	36,5	2004	66,6	33,4
1992	63,9	36,1	2005	67,0	33,0
1993	64,0	36,0	2006	67,2	32,8
1994	64,2	35,8	2007	67,4	32,6
1995	64,5	35,5	2008	67,6	32,4
1996	64,6	35,4	2009	67,8	32,2
1997	64,8	35,2	2010	68,0	32,0
1998	65,0	35,0			
1999	65,1	34,9			
2000	65,4	34,6			
2001	65,6	34,4			
2002	65,9	34,1			

селе основную часть населения составляют пожилые люди.

Миграции населения внутри региона привели к росту числа городов и поселков городского типа и концентрации населения в крупных сельских населенных пунктах. По итогам переписи 1989 года в Псковской области насчитывалось 27 городских поселений: 14 городов, из них 3 города областного значения (г. Псков, г. Великие Луки и г. Остров), 13 поселков городского типа и 8546 сельских населенных пунктов. Среди городских поселений преобладали населенные пункты с числом жителей от 5 до 10 тыс. чел., среди сельских населенных пунктов – деревни, где проживало 11–50 чел (41,7%) (табл. 2, 4).

К 1989 году доля городского населения области выросла до 62,8%. В 1990-х годах темпы роста городского населения стали постепенно снижаться: в 1991 году доля горожан составила 63,5%, к 1995 году этот показатель вырос всего на 1%, составив 64,5% (табл. 1). В 1997 году в Псковской области появился поселок городского типа Сосновый Бор в Себежском районе, за счет чего в населении региона несколько увеличилась доля горожан (65% на 1 января 1998 года). В начале 2002 года в населенных пунктах городского типа проживало 65,9% населения области, по итогам переписи населения 2002 года соотношение городского и сельского населения региона составило 66,1% и 33,9% соответственно. В настоящее время 68% жителей Псковской области проживает в городских поселениях, 32% населения – в сельской местности.

Процесс перемещения населения из села в город продолжается, постепенно изменяя ранее сложившийся рисунок размещения населения Псковщины. С течением времени расселение становится все более неравномерным: люди сосредотачиваются в областном центре и центрах административных районов, на прилегающих к ним территориях. Доля отдельных районов в общей численности населения региона осталась практически неизменной, увеличивается удельный вес районных центров и уменьшается доля сельских территорий.

По итогам переписи 2002 года в Псковской области 28 городских поселений: 14 городов и 14 поселков городского типа. Все города и поселки городского типа, за исключением пгт Идрица и пгт Сосновый Бор Себежского района, пгт Красный Луч Бежаницкого района и пгт Заплюсье Плюсского района, являются центрами административных районов области. Нет ни одного села в ранге райцентра. В каждом административном районе Псковской области есть городское поселение, и в 21 районе из 24 оно является единственным. В Плюском и Бежаницком районах их по 2, в Себежском районе 3 таких поселения. Главные социально-экономические центры Псковщины Псков и Великие Луки относятся к категории больших городов. Они достаточно удалены друг от друга и находятся в противоположных частях области. В этих городах проживает преобладающая часть горожан Псковского региона. Остальные 12 городов Псковской

Таблица 2

Группировка городских поселений Псковской области по численности населения

Годы	Городские поселения					
	Всего	из них с числом жителей, тыс. чел				
		до 4,9	5,0–9,9	10,0–19,9	20,0–49,9	более 100,0
1989 (12 января)	27	7	11	5	2	2
2002 (9 октября)	28	11	9	5	1	2

Таблица 3

Группировка населенных пунктов субъектов Северо-Западного федерального округа по численности населения, 2002 год

	Городские поселения					
	Всего	из них с числом жителей, тыс. чел				
		100 и менее	10–250	250–500	500–1000	более 10000
СЗ ФО	323	310	6	6	–	1
Республика Карелия	24	23	–	1	–	–
Республика Коми	39	37	2	–	–	–
Архангельская область	49	47	1	1	–	–
Ненецкий АО	3	3	–	–	–	–
Вологодская область	27	25	–	2	–	–
Калининградская область	27	26	–	1	–	–
Ленинградская область	65	65	–	–	–	–
Мурманская область	32	31	–	1	–	–
Новгородская область	28	27	1	–	–	–
Псковская область	28	26	2	–	–	–
г. Санкт-Петербург	1	–	–	–	–	1
	Сельские поселения					
	Всего	из них с числом жителей, чел				
		0	до 10	11–50	51–100	более 100
СЗ ФО	29763	3983	10960	8743	2040	4037
Республика Карелия	775	91	196	153	66	269
Республика Коми	729	16	88	138	82	405
Архангельская область	3914	544	1324	1103	320	623
Ненецкий АО	43	–	2	6	4	31
Вологодская область	8001	1655	3112	2067	448	719
Калининградская область	1082	3	99	334	180	466
Ленинградская область	2907	137	894	975	322	579
Мурманская область	135	29	12	24	11	59
Новгородская область	3792	455	1480	1209	259	389
Псковская область	8393	1073	3759	2710	353	498
г. Санкт-Петербург	–	–	–	–	–	–

области являются малыми, при этом преобладают города с населением 5–10 тыс. чел. (10 городов). Среди поселков городского типа преобладают поселения с числом жителей от 3 до 5 тыс. чел. Таких поселений на территории области 7 (табл. 2).

По сравнению с 1989 годом в области произошло сокращение людности городских поселений: городов и поселков городского

типа с числом жителей до 5 тыс. чел. стало больше (7 и 11 соответственно), а число городских поселений, где проживает от 5 до 9,9 тыс. чел. сократилось на 2.

Псковская область характеризуется очень высоким показателем количества сельских населенных пунктов по сравнению с другими регионами Северо-Запада России (табл. 3). В России 1 место по количеству сельских по-

Таблица 4

Группировка сельских населенных пунктов Псковской области по численности населения

Сельские населенные пункты	Всего		% от общего числа	
	1989	2002	1989	2002
Всего сельских населенных пунктов, из них с числом жителей:	8546	8393	100	100
0 человек	403	1073	4,7	12,8
до 10 человек	3520	3759	41,2	44,8
11–50 человек	3559	2710	41,7	32,3
51–100 человек	491	353	5,8	4,2
более 100 человек	573	498	6,7	5,9

селений занимает Тверская область, 2 место – Псковская область, Вологодская область стоит на 3 месте. Однако численность населения Вологодской и Тверской областей почти в 2 раза больше населения Псковского региона.

Всего на территории Псковской области насчитывается 8393 сельских населенных пунктов. Из всех сельских поселений Псковской области 12,8% – это населенные пункты без постоянного населения, 44,8% – деревни с населением до 10 чел.; в 32,6% деревень проживает 11–50 чел., в 353 проживает от 51 до 100 чел., 498 имеют население более 100 чел. (табл. 4).

Для сравнения, в Вологодской области 8001 сельский населенный пункт, из них 1655 – без населения или только с временно проживающим населением (например, дачники), преобладает категория поселений с числом жителей от 11 до 50 чел. (более 5000 деревень) и только чуть более 1000 населенных пунктов имеют население 50–100 чел. и более (табл. 3).

За период времени, прошедший между 2 последними переписями населения, в Псковской области произошло сокращение общего числа сельских поселений с 8546 в 1989 г. до 8393 в 2002 г. Анализ структуры сельского расселения говорит о том, что процесс сокращения количества поселений в Псковской области носит катастрофический характер. По данным переписи 2002 г. на фоне небольшого сокращения общего числа сельских населенных пунктов резко возросло число сельских поселений, характерной чертой которых является отсутствие населения, либо наличие временно проживающего населения. Таких населенных пунктов стало почти в 3 раза больше по сравнению с 1989 г. (1073 и 403 населенных пункта соответ-

ственно). Произошло изменение пропорций и между другими категориями населенных пунктов разной людности (табл. 4). Общей тенденцией для всех сельских поселений Псковской области является сокращение их людности и увеличение числа небольших по числу жителей поселений.

Сравнивая данные 2002 г. с данными переписи 1989 года, надо отметить, что увеличилась доля деревень с населением до 10 чел. Сократилось количество населенных пунктов с численностью населения 11–50 человек, 51–100 человек и более 100 человек. Причем, наиболее сильно этот процесс затронул населенные пункты с числом жителей от 51 до 100 человек – их стало в 1,4 раза меньше. В двух других указанных категориях сельских поселений отмечено несколько меньшее сокращение числа населенных пунктов: на 1/3 среди населенных пунктов с численностью населения 11–50 человек и на 1/6 – в категории поселений с людностью более 100 человек. Количество поселений с числом жителей до 10 человек возросло на 14% (табл. 4).

Средний размер сельского населенного пункта на территории Псковской области в 2002 году составил 31 человек. Этот показатель сильно различается по районам области: от 17 человек в Пушкиногорском районе до 59 человек в Псковском районе. На 2 месте по среднему размеру сельского населенного пункта стоит Великолукский район (53 человека). Псковский и Великолукский районы образуют 2 ядра, вокруг которых расположены районы с наибольшей величиной сельских населенных пунктов. Группа центральных районов области находится на периферии двух этих поясов и характеризуется низкими показателями среднего раз-

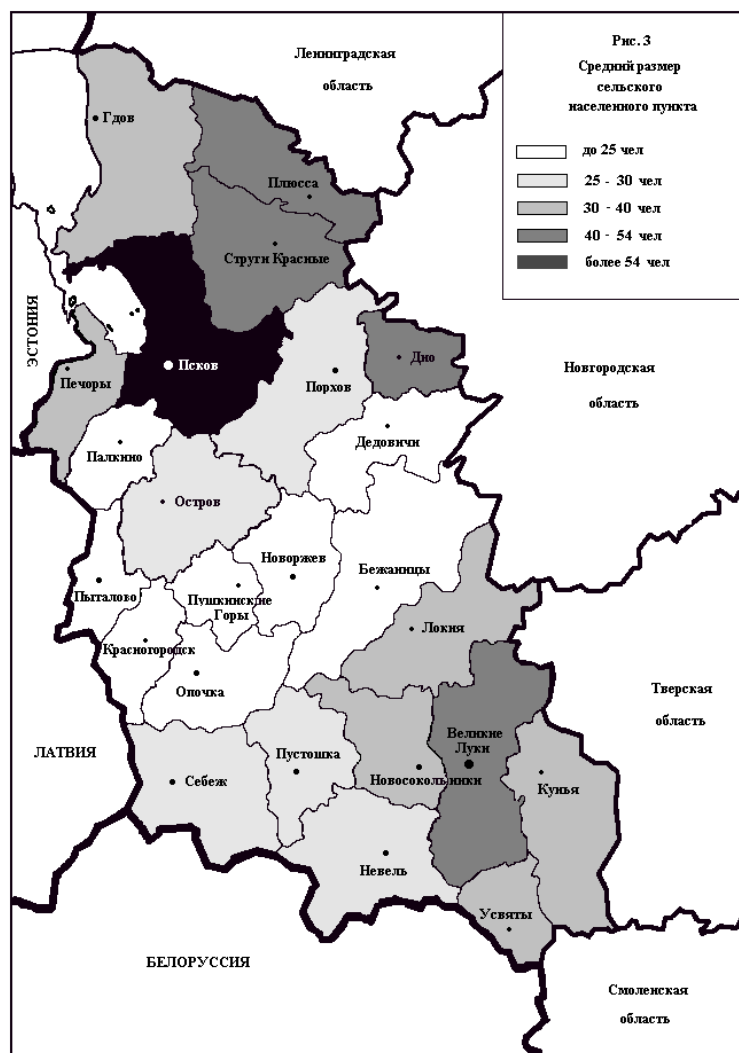


Рис. 3. Средний размер сельского населенного пункта

мера сельских поселений (рис. 3). В 1989 году средний размер сельских населенных пунктов был значительно выше, по области он составлял 37 человек (табл. 5). За рассматриваемый период средняя людность сельских поселений по области сократилась во всех районах. Наиболее быстрыми темпами этот процесс происходил в Куньинском, Усвятском и Новоржевском районах. Практически не изменился рассматриваемый показатель в Псковском и Пыталовском районах. По данным переписи 2002 года, в 13 районах области этот показатель был ниже среднего по региону, в 9 районах – выше среднего. В Усвятском и Локнянском районах средний размер сельских населенных пунктов примерно равен среднеобластному показателю.

Главными факторами, оказывающими влияние на людность сельских населенных пунктов и их динамику, являются демографические процессы и социально-экономические условия жизни. Причиной описанного изменения структуры сельских населенных пунктов Псковской области является сокращение численности сельского населения, вызванное особенностями естественного и механического движения населения. В последние годы для населения Псковской области характерна тенденция старения населения, особенно ярко она проявляется на селе. Такие изменения в половозрастной структуре населения связаны с перемещением молодого населения в города и поселки городского типа региона, где есть возмож-

Таблица 5

Средний размер и густота сельских населенных пунктов Псковской области

№	Районы	Число сельских населенных пунктов		Густота сельских поселений, число СНП / 100 км ²		Средний размер сельского населенного пункта, чел.	
		1989	2002	1989	2002	1989	2002
	Всего	8546	8393	16,0	15,8	37	31
1	Бежаницкий район	519	487	14,8	13,9	27	23
2	Великолукский район	479	452	16,0	15,1	66	53
3	Гдовский район	327	327	9,6	9,6	43	38
4	Дедовичский район	339	333	15,4	15,1	31	24
5	Дновский район	145	146	12,1	12,2	54	41
6	Красногородский	239	221	18,4	17,0	28	23
7	Куньинский район	274	260	10,5	10,0	50	36
8	Локнянский район	282	276	11,8	11,5	39	30
9	Невельский район	493	488	18,3	18,1	33	26
10	Новоржевский	437	437	25,7	25,7	25	19
11	Новосокольнический	280	274	17,5	17,1	39	35
12	Опочецкий район	521	519	26,1	26,0	25	19
13	Островский район	464	459	19,3	19,1	30	25
14	Палкинский район	374	375	31,2	31,3	24	20
15	Печорский район	395	387	33,0	32,3	39	32
16	Плюсский район	152	152	6,1	6,1	52	42
17	Порховский район	580	572	18,1	17,9	35	28
18	Псковский район	622	625	17,3	17,4	61	59
19	Пустошкинский	246	243	13,0	12,8	32	27
20	Пушкиногорский	330	331	33,0	33,1	20	17
21	Пыталовский район	343	326	31,2	29,7	27	25
22	Себежский район	426	424	13,7	13,7	29	25
23	Стругокрасненский	172	172	5,4	5,4	54	46
24	Усвятский район	107	107	9,7	9,7	41	30

ность получить высшее и среднее профессиональное образование, устроиться на работу. На селе остаются в основном люди средних и старших возрастных категорий, а зачастую только одни старики. Другие причины, приведшие к сложившейся ситуации: ухудшение социально-экономических условий жизни населения, политические и экономические потрясения, откладывание рождений детей на более поздний срок, а также небольшая когорта женщин фертильного возраста, что обусловлено проявлением второй волны демографического кризиса, связанного с Великой Отечественной войной.

В среднем по Псковской области на один административный район приходится 350 сельских населенных пунктов. По этому показателю максимально близки к среднеобластной величине Дедовичский и Палкинский районы: 333 и 375 сельских поселений соответственно. Самым большим количеством сельских населенных мест характери-

зуются Псковский (625) и Порховский (572) районы, минимальное число сельских поселений зарегистрировано в Усвятском и Дновском районах Псковского региона (107 и 146 соответственно) (табл. 5).

Средняя густота сельских населенных пунктов в Псковской области в 2002 году составила 15,8 СНП/100 км². Самой высокой густотой характеризуются Пушкиногорский и Печорский районы: 33,1 СНП/100 км² и 32,3 СНП/100 км² соответственно, самый низкий показатель густоты отмечен в Стругокрасненском – 5,4 СНП/100 км² и Плюсском – 6,1 СНП/100 км² районах Псковского края (табл. 5). Наибольшей густотой населенных мест обладают западные районы центральной части Псковской области (рис. 4). Это приграничные районы и районы, тяготеющие к областному центру и Псковскому району (Печорский, Пыталовский, Палкинский, Пушкиногорский районы). Северные и юго-восточные районы Псковского ре-

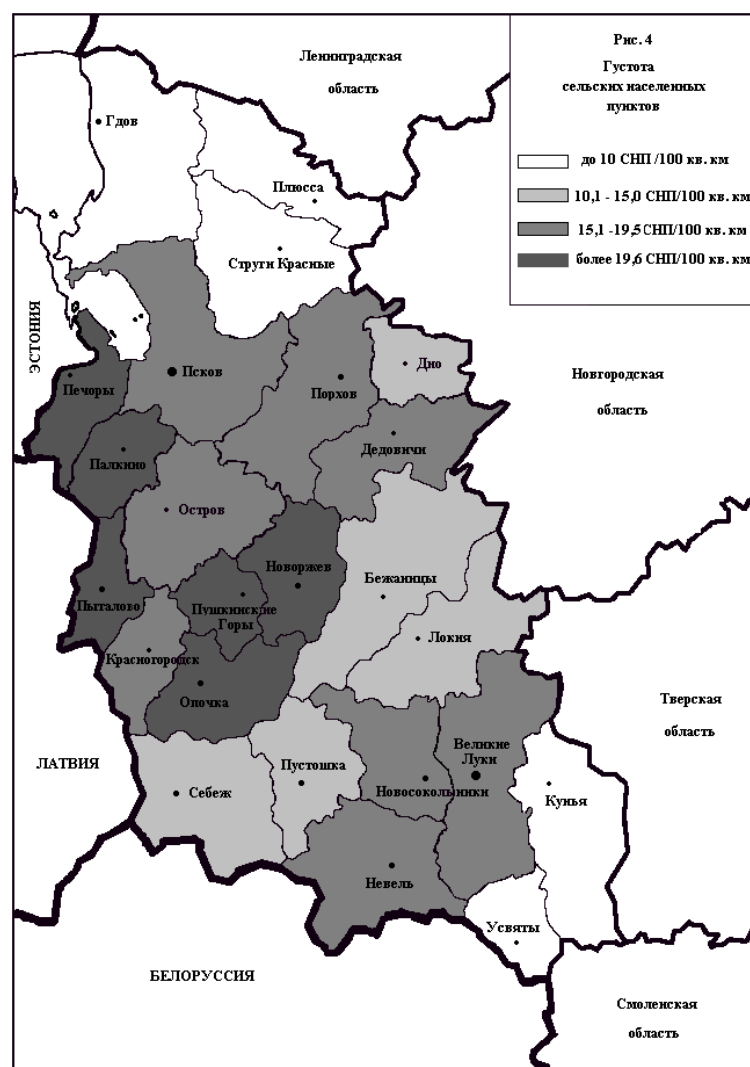


Рис. 4. Густота сельских населенных пунктов

региона характеризуются достаточно низкой густотой сельских поселений. За межпереписной период в среднем по области этот показатель не изменился. С 1989 по 2002 годы густота сельских населенных пунктов не изменилась в Гдовском, Плюсском, Стругокрасненском, Новоржевском, Себежском и Усвятском районах Псковщины. Несколько выросла густота сельских поселений в Дновском, Палкинском, Псковском и Пушкиногорском районах. В Печорском, Красногородском, Бежаницком, Великолуцком, Куньинском и Новосokolническом районах данный показатель заметно снизился в связи с сокращением числа сельских поселений (табл. 5).

Количество населенных пунктов любого региона определяется двумя основными процессами: снятием с учета населенных мест по разным причинам и возникновением новых поселений на территории региона. За период 1989–2002 гг. в Псковской области зарегистрировано образование 23 новых населенных пунктов. Процесс образования новых поселений был отмечен в 13 районах области. Наиболее активно этот процесс происходил в Псковском и Порховском районах, где образовано по 5 сельских поселений, в Дедовичском районе появилось 3 новых населенных пункта. В 10 административных районах области было образовано по 1 новому населенному пункту (табл. 6).

Таблица 6

Сельские населенные пункты Псковской области, образованные в 1989–2002 гг.

№	Район	Населенные пункты		
		Количество	Название	Год образования
1	Бежаницкий	1	Лющик	1991
2	Великолукский	1	Золотково	2002
3	Дедовичский	3	Лешино	1991
			Карзино	2000
			Хорилово	2000
4	Дновский	1	Старый Остров	1992
5	Локнянский	1	Молофеево	1991
6	Невельский	1	Урочище Дубровка	1991
7	Новосокольнический	1	Деменец	1999
8	Палкинский	1	Лесная (Лесное)	2002
9	Порховский	5	Бараново	2000
			Вячок	2000
			Горки	2000
			Новая Болотня	2000
			Пущеницы	2000
10	Псковский	5	Уграда	1991
			Новая Гоголевка	1997
			Амосово	1997
			Паклино	1997
			Западная	1998
11	Пушкиногорский	1	Косыгино	1993
12	Себежский	1	Сосновый Бор	1997
13	Стругокрасненский	1	Печеново	1993
	ИТОГО:	23		

Среди снятых с учета за 1989–2002 гг. сельских поселений большую часть составляют те населенные пункты, которые были сняты с учета по причине отсутствия жителей. Подобные процессы получили развитие в 14 административных районах области. Максимальное количество снятых с учета поселений зарегистрировано в Великолукском, Бежаницком, Пыталовском и Краснгородском районах. В Псковском районе был снят с учета всего 1 населенный пункт (табл. 7). Такие населенные пункты, как правило, находятся на достаточно большом удалении от крупных поселений, райцентров и сельсоветов, в них нет никаких социально-культурных и экономических учреждений.

Только небольшая часть (14%) сельских населенных пунктов была снята с учета по причине включения их в городскую черту. Процесс объединения поселений был отмечен в 7 районах Псковского региона. По это-

му показателю выделяются Великолукский и Печорский районы, в них было зарегистрировано по 8 подобных случаев (табл. 7). Как правило, такие населенные пункты располагались в непосредственной близости от мест концентрации населения – городов, поселков городского типа, райцентров или центров волостей.

На территории Псковской области сельских населенных пунктов почти в 300 раз больше, чем городских поселений, но в них проживает меньше населения, чем в городах и поселках городского типа. Люди сосредотачиваются в областных, районных, волостных центрах. В последние годы главной тенденцией в Псковской области является сокращение числа сельских поселений и людности всех населенных пунктов. Происходит уменьшение количества населенных пунктов большой людности и увеличение числа небольших по числу жителей поселений. За период с 1989 по 2002

Таблица 7

Сельские населенные пункты, снятые с учета в Псковской области за 1989–2002 гг.

№	Район	Всего	Из них	
			Сняты с учета	Вошли в черту городов, райцентров, центров волостей
1	Бежаницкий	21	19	2
2	Великолукский	29	21	8
3	Дедовичский	9	9	–
4	Красногородский	18	18	–
5	Кунынский	13	13	–
6	Локнянский	7	7	–
7	Невельский	6	6	–
8	Новосокольнический	7	7	–
9	Опочецкий	2	–	2
10	Островский	5	5	–
11	Палкинский	2	2	–
12	Печорский	8	–	8
13	Порховский	12	10	2
14	Псковский	1	1	–
15	Пустошкинский	3	3	–
16	Пыталовский	18	18	–
17	Себежский	1	–	1
18	Стругокрасненский	1	–	1
ИТОГО:		163	140	23

годы по причине отсутствия жителей снято с учета 140 сельских поселений, а новых населенных пунктов зарегистрировано совсем немного. Если такая тенденция на территории Псковского региона сохранится, то через 10–

15 лет число сельских населенных пунктов без населения в области может достигнуть 30–40%. Доля городского населения будет продолжать увеличиваться, а сельского – существенно сокращаться.

Библиографический список

1. Демографические показатели Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2010.
2. Основные итоги Всероссийской переписи населения 2002 года. – Псков: Псковоблкомстат, 2004.
3. Псковская область в цифрах. Краткий статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1999.
4. Псковская область в цифрах: 1995. Краткий статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1996.
5. Псковская область в цифрах: Краткий статистический сборник. – Псков, 1996.
6. Псковский статистический ежегодник: Статистический сборник в 2 томах. – Псков: Псковоблкомстат, 2001. – Т. 1. – 190 с.
7. Псковский статистический ежегодник: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2000.
8. Псковский статистический ежегодник: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1999.
9. Псковский статистический ежегодник: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1998.
10. Псковский статистический ежегодник: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1997.
11. Районы Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2000.
12. Районы Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2002.
13. Районы Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2004.
14. Районы Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 1998.
15. Районы Псковской области: Статистический сборник. – Псков: Псковоблкомстат, 2000.
16. Численность и размещение населения Псковской области. – Псков: Псковоблкомстат, 2004.

ПРОЦЕССЫ РЕГИОНОПОЛИЗАЦИИ, СТРУКТУРНАЯ НЕОДНОРОДНОСТЬ И СОЦИАЛЬНОЕ РАССЛОЕНИЕ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПОГРАНИЧЬЯ¹

Ridevskiy G.V.

THE PROCESSES OF «REGIONOPOLIZATION», STRUCTURAL HETEROGENEITY AND SOCIAL DIVISION OF THE RUSSIAN-BELARUS BORDER REGIONS

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы роли крупных региональных центров в социально-экономическом и демографическом развитии территории российско-белорусского пограничья.

Abstract. The questions of the role of the major regional centers in socio-economic and demographic development of the territory of the Russian-Belarusian borderland.

Ключевые слова: российско-белорусское пограничье, региональные центры, социально-эколого-экономическое районирование, типология административных районов.

Key words: Russian-Belarusian borderland, regional centers, social-ecological-economic zoning, types of administrative areas.

Регионополитизация или региополизация, согласно Э.Б. Алаеву, – процесс увеличения доли населения, проживающего в крупнейших городских центрах (региополисах) того или иного региона [1, с. 206].

Однако фактически под влиянием региополизации увеличивается не только доля населения региополисов в населении регионов, но растёт также их экономический потенциал и экологическое воздействие на окружающую местность. Следовательно, региополизация – дифференцированный процесс повышения роли регионального центра в социально-экономическом, демографическом и экологическом развитии территории. При этом региополизация выступает как проявление процесса регионализации территории, т.е. формирования и дальнейшего развития регионов, превращающего ранее однородное социально-экономическое пространство в неоднородное и структурированное [2].

В результате региополизации происходит дальнейшая интеграция (увеличение связности) крупных региональных центров и окружающей их сельской и мелкогогородской периферии, которая превращается в зону жизнеобеспечения региополисов.

Региополисы и зоны их жизнеобеспечения можно назвать социально-эколого-

экономическими районами (СЭЭР), т.е. регионами, где тесно переплетаются процессы социально-экономического и экологического развития. СЭЭР как территориальные системы, включающие социальные, экономические и природные компоненты, можно рассматривать как комплексные объекты географического исследования.

СЭЭР в большинстве случаев обладают относительно сбалансированным социально-экономическим и природно-ресурсным потенциалом, поскольку в региональном центре сосредоточен значительный социально-экономический, а на его периферийных территориях – значительный природно-ресурсный потенциал, способный обеспечить воспроизводство социально-экономического потенциала региона. Воспроизводство в границах СЭЭР природно-ресурсного и социально-экономического потенциалов, качества населения и условий его жизни позволяет рассматривать СЭЭР как региональные воспроизводственные системы. Сбалансированность ресурсного потенциала подобных территориальных систем можно рассматривать как естественный конфигуризатор их границ.

С точки зрения парадигмы устойчивого развития, СЭЭР – полипроблемная территория, т.е. территория с комплексом проблем социально-экономического, демографиче-

¹ Исследование проведено при поддержке БРФФИ в рамках проекта №Г10РП-0066 «Трансформация территориальной структуры расселения и хозяйства приграничных районов России и Беларуси в постсоветский период»

ского и экологического развития. Причём, экологические проблемы, как правило, наиболее актуальны для регионального центра, а демографические и социально-экономические – для его периферии. Поскольку проблемы развития центра и периферии СЭЭР могут быть решены, прежде всего, при их тесном взаимодействии и на основе значительных человеческих и экономических ресурсов регионального центра и за счёт природных ресурсов периферийных территорий, необходимым становится не только тесный экономический, в том числе – посредством создания региональных кластеров, но и административный союз центра и периферии. На основе подобного хозяйственного и административного союза, в границах СЭЭР могут разрабатываться и реализовываться эффективные стратегии устойчивого развития. В силу этого, СЭЭР можно рассматривать как потенциальные административные единицы и основные объекты региональной политики, направленной на обеспечение перехода к устойчивому развитию.

Процессы регионополизации – это объективная мировая тенденция на определённой стадии развития урбанизации, которая имеет как положительные (интеграция регионального пространства), так и отрицательные стороны (нарастание проблем социально-экономического и экологического развития, расслоение населения регионов по уровню и условиям жизни). Как показал опыт многих развитых стран, острота проблем регионального развития в значительной степени может снижаться посредством эффективной региональной политики.

В 2005 г. на основе оценки величины и уровня сбалансированности экономического, демографического и природно-ресурсного потенциалов административных (муниципальных) районов шести областей российско-белорусского пограничья было осуществлено их социально-эколого-экономическое районирования (*рис. 1*) [3, 4].

В российско-белорусском пограничье было выделено 16 СЭЭР и группа районов Витебской и Гомельской областей, тяготеющие соответственно к Минску и Солигорску и входящие в Минский и Солигорский СЭЭР.

СЭЭР российско-белорусского пограничья не соответствуют областным границам приграничных регионов двух стран и включают несколько административных районов,

группирующихся вокруг крупнейших городских центров.

По наличию в СЭЭР пограничья региональных центров все они были разделены на две группы: моноцентрические с одним региональным центром и полицентрические с двумя и более регионополисами. В полицентрических СЭЭР, как правило, отсутствуют крупные регионополисы с населением более 100 тыс. чел., при этом возглавляющие их города являются средними, имеют население от 20 до 100 тыс. чел. и, в силу этого, не могут «держат» территорию без помощников – других наиболее значительных городов региона, имеющих социально-экономический потенциал, соизмеримый с главным регионополисом.

К числу полицентрических СЭЭР можно отнести три СЭЭР российско-белорусского пограничья: Сафоновский, Клиновский и Кричевский. В каждом из них выделены три региональных центра. К регионополисам Сафоновского СЭЭР отнесены города Сафонов и Ярцево, а также парный город Дорогобуж-Верхнеднепровский (гп Верхнеднепровский располагается в 7 км к северо-востоку от г. Дорогобуж и имеет население около 14 тыс. чел., при этом его население больше чем в г. Дорогобуж почти на 2 тыс. чел.). В Клиновском и Кричевском СЭЭР по три регионополиса, соответственно это города: Клины, Новозыбков, Унеча и Кричев, Климовичи, Костюковичи.

Таким образом, во всём российско-белорусском пограничье выделен 21 регионополис. Следует отметить, что в моноцентрических Полоцком и Мозырском СЭЭР белорусского пограничья в качестве регионополисов выступают парные, т.е. практически сросшиеся и соизмеримые по демографическому потенциалу города Полоцк-Новополоцк и Мозырь-Калинковичи.

Насколько далеко зашли процессы регионополизации в российско-белорусском пограничье свидетельствует *табл. 1*. На начало 2006 г. в регионополисах пограничья двух стран проживало 49,8% всего и более 70,7% их городского населения. Регионополисы – подлинный каркас территориальной структуры хозяйства и расселения российско-белорусского пограничья.

По демографическому потенциалу и относительно высокому уровню социально-экономического развития все регионополисы



Рис. 1. Социально-эколого-экономические районы российско-белорусского пограничья

российско-белорусского пограничья можно разделить на три группы (табл. 2): регионополисы первого порядка – города – областные центры шести приграничных областей России и Беларуси, регионополисы второго порядка – города-центры прочих моноцентрических СЭЭР российско-белорусского пограничья и главные регионополисы полицентрических СЭЭР, регионополисы третьего порядка – города – прочие регионополисы полицентрических СЭЭР.

В ряде СЭЭР российско-белорусского пограничья можно выделить субрегиональные центры. К городам-субрегиональным центрам можно отнести поселения, формирующие системы расселения выходящие за пределы административного (муниципального)

района, в котором они расположены. При этом в полицентрических СЭЭР субрегиональные центры, как правило, отсутствуют, а в наиболее крупных по занимаемой площади СЭЭР российско-белорусского пограничья можно выделить целые системы субрегиональных центров (табл. 3).

Регионополисы первого и второго порядков можно рассматривать в качестве главных центров регионального развития, регионополисы третьего порядка и субрегиональные центры – типичная полупериферия регионального развития.

По наличию субрегиональных центров все СЭЭР российско-белорусского пограничья можно разделить на узловые (субрегиональные центры отсутствуют), би-

Таблица 1
Доля регионополисов в численности населения социально-эколого-экономических районов
российско-белорусского пограничья на начало 1991 и 2006 гг. (рассчитано по статсборникам [5–8])

Социально-эколого-экономические районы	Доля регионополисов в численности населения соответствующих СЭЭР, %		Доля субрегиональных центров в численности населения соответствующих СЭЭР, %	
	1991	2006	1991	2006
1. Бобруйский	32,7	34,6	29,8	33,2
2. Брянский	48,1	48,3	10,7	10,7
3. Витебский	63,4	68,9	—	—
4. Великолукский	32,8	35,9	13,7	14,0
5. Вяземский	31,4	33,8	15,6	16,6
6. Гомельский	57,5	59,8	7,9	7,9
7. Клинецовский	34,4	36,7	—	—
8. Кричевский	29,3	32,3	—	—
9. Могилёвский	60,5	66,1	—	—
10. Мозырский	38,2	44,5	—	—
11. Оршанский	45,4	50,8	10,7	12,4
12. Полоцкий	36,4	42,4	4,3	4,5
13. Псковский	42,0	44,9	8,2	7,5
14. Рославльский	32,6	34,7	18,6	19,8
15. Сафоновский	73,6	73,5	—	—
16. Смоленский	55,4	58,4	3,5	3,5
Все СЭЭР пограничья	40,4	49,8	7,4	7,8

Примечание: Российско-белорусское пограничье рассматривается без Докшицкого, Лепельского, Чашникского районов Витебской области и Житковичского района Гомельской области, тяготеющих к Минску и Солигорску.

Таблица 2
Доля регионополисов и субрегиональных центров в численности всего и городского населения
российско-белорусского пограничья на начало 2006 г. (рассчитано по статсборникам [5–8])

Группы регионополисов	Доля в численности населения российско-белорусского пограничья, %	Доля в численности городского населения российско-белорусского пограничья, %	Средняя численность населения регионополисов и субрегиональных центров, тыс. чел.
Регионополисы первого порядка	31,7	45,0	360,8
Регионополисы второго порядка	15,5	22,0	106,0
Регионополисы третьего порядка	2,6	3,7	29,6
Субрегиональные центры	7,8	11,1	

центричные (в СЭЭР имеется только один субрегиональный центр выступающий по отношению к регионополису в качестве бицентра), дисперсные (в СЭЭР существует два и более субрегиональных центра).

Узловые моноцентрические СЭЭР российско-белорусского пограничья представлены только Витебским, Могилёвским и Мозырским СЭЭР. К бицентричным СЭЭР можно отнести Гомельский, Рославльский, Вяземский, Полоцкий и Оршанский СЭЭР. Дисперсные СЭЭР – Смоленский, Брянский, Великолукский, Псковский, Бобруйский. Следует отметить, что многие субрегиональ-

ные центры особенно российских пограничных регионов, такие как Дно, Новосокольники, гп Навля, Рудня, Починок и др. обладают крайне ограниченным демографическим потенциалом и для оптимизации систем расселения и социального обслуживания населения желательным является наращивание их социально-экономического потенциала.

Под влиянием процессов регионополизации, которым в значительной степени подвержены и субрегиональные центры, произошло структурирование социально-экономического пространства российско-белорусского пограничья, в результате которого все адми-

Таблица 3

*Регионополисы и субрегиональные центры социально-эколого-экономических районов
российско-белорусского пограничья*

Социально-эколого-экономические районы	Регионополисы			Субрегиональные центры
	Первого порядка	Второго порядка	Третьего порядка	
1. Бобруйский	–	Бобруйск	–	Жлобин, Рогачёв, Осиповичи, Светлогорск
2. Брянский	Брянск	–	–	Дятьково, Жуковка, Почеп, Трубчевск, гп Навля
3. Витебский	Витебск	–	–	–
4. Велико-лукский	–	Великие Луки	–	Невель, Опочка, Новосокольники
5. Вяземский	–	Вязьма	–	Гагарин
6. Гомельский	Гомель	–	–	Речица
7. Клинецовский	–	Клинцы	Новозыбков, Унеча	
8. Кричевский	–	Кричев	Климовичи, Костюковичи	–
9. Могилёвский	Могилёв	–	–	–
10. Мозырский	–	Мозырь-Калинковичи	–	–
11. Оршанский	–	Орша	–	Горки
12. Полоцкий	–	Полоцк-Новополоцк	–	Поставы
13. Псковский	Псков	–	–	Остров, Дно
14. Рославльский	–	Рославль	–	Десногорск
15. Сафоновский	–	Сафонов	Ярцево, Дорогобуж-Верхнеднепровский	–
16. Смоленский	Смоленск	–	–	Рудня, Починок

нистративные (муниципальные) районы пограничья России и Беларуси можно разделить на четыре основные группы: регионы регионополисов первого порядка (включая районы, центрами которых являются вышеназванные регионополисы), регионы регионополисов второго порядка, регионы субрегиональных центров и регионополисов третьего порядка, периферийные регионы (табл. 4).

К сожалению, структурно неоднородное, но при этом континуальное пространство российско-белорусского пограничья под влиянием социально-экономического кризиса, начавшегося в начале 90-х годов XX в.,

оказалось глубоко расслоившимся по большинству социально-экономических показателей. В результате оно стало превращаться в структурированное дискретное пространство социально-экономического развития. О глубине среднелюшевых различий в ёмкости потребительского рынка административных (муниципальных) районов разных групп пограничья России и Беларуси свидетельствует таблица 5. При этом в приграничных регионах России различия между разными типами муниципальных районов значительно более глубокие. Однако и в приграничных административных районах Беларуси они

Таблица 4

Типология административных (муниципальных) районов областей российско-белорусского пограничья по их месту в территориальной структуре хозяйства и расселения

Регионы регионополисов первого порядка	Брянский, Псковский, Смоленский, Витебский, Гомельский, Могилёвский
Регионы регионополисов второго порядка	Великолукский, Сафоновский, Рославльский, Вяземский, Клиновский, Полоцкий, Бобруйский, Кричевский, Мозырский, Калинковичский
Регионы субрегиональных центров и регионополисов третьего порядка	Дновский, Островский, Опочецкий, Новосокольнический, Невельский, Дорогобужский, Ярцевский, Гагаринский, Руднянский, Починковский, Дятьковский, Почепский, Трубчевский, Навлинский, Жуковский, Новозыбковский, Унечский, Поставский, Горецкий, Климовичский, Костюковичский, Осиповичский, Рогачёвский, Жлобинский, Светлогорский, Лепельский
Периферийные регионы	Бежаницкий, Красногородский, Куньинский, Локнянский, Пустошкинский, Себежский, Усвятский, Велижский, Глинковский, Демидовский, Духовщинский, Ельнинский, Кардымовский, Красненский, Монастырщинский, Хиславичский, Брасовский, Выгоничский, Жирятинский, Карачевский, Клетнянский, Комаричский, Севский, Суземский, Гдовский, Дедовичский, Новоржевский, Палкинский, Печорский, Плюсский, Порховский, Пушкиногорский, Пыталовский, Стругокрасненский, Шумячский, Ершичский, Дубровский, Рогнединский, Холм-Жирковский, Новодугинский, Сычёвский, Тёмкинский, Угранский, Гордеевский, Злынковский, Климовский, Клиновский, Красногородский, Мглинский, Погарский, Стародубский, Суражский, Дубровенский, Толочинский, Бешенковичский, Городокский, Лиозненский, Сенненский, Шумилинский, Краснопольский, Мстиславский, Славгородский, Хотимский, Чериковский, Буда-Кошелёвский, Ветковский, Добрушский, Кормянский, Лоевский, Чечерский, Глусский, Кировский, Кличевский, Октябрьский, Браславский, Верхнедвинский, Глубокский, Миорский, Россонский, Ушачский, Шарковщинский, Бельничский, Быховский, Дрибинский, Круглянский, Чаусский, Шкловский, Брагинский, Ельский, Лельчицкий, Наровлянский, Петриковский, Хойникский, Докшицкий, Лепельский, Чашникский.

Таблица 5

Среднедушевая ёмкость потребительского рынка регионов российско-белорусского пограничья в 2005 г. относительно регионов регионополисов первого порядка, %

Группа регионов	Среднедушевая ёмкость потребительского рынка, %	
	Регионы российского пограничья	Регионы белорусского пограничья
Регионы регионополисов первого порядка	100,0	100,0
Регионы регионополисов второго порядка	47,4	81,2
Регионы субрегиональных центров и регионополисов третьего порядка	33,4	72,7
Периферийные регионы	28,0	55,0

Примечания: 1) Ёмкость потребительского рынка включает три основных показателя: объём розничной торговли, объём общественного питания и стоимость платных услуг; 2) Таблица рассчитана на основе статистических сборников [5–8].

также достаточно велики и также свидетельствуют о глубоком социальном расслоении ранее более однородного социально-экономического пространства.

Эффективно противостоять негативным проявлениям регионополизации объективно

способствующей расслоению социально-экономического пространства в условия перманентного социально-экономического кризиса, в котором живут граждане двух стран по обе стороны государственной границы уже в течение двух десятилетий, должна активная

государственная региональная политика, направленная на устойчивое развитие, а основными объектами и одновременно субъектами региональной политики, направленной

на устойчивое развитие, должны быть объективно существующие территориальные социально-эколого-экономические системы – СЭЭР российско-белорусского пограничья.

Библиографический список

1. Алаев, Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь / Э.Б. Алаев. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
2. Ридевский, Г.В. Регионополизация территориальной структуры хозяйства и расселения Республики Беларусь / Г.В. Ридевский // Северо-западная Россия: проблемы экологии и социально-экономического развития. – Псков: Издательство "Центр "Возрождения"" при содействии изд.-ва ОЦНТ, 2004. – С. 304–306.
3. Ридевский, Г.В. Моделирование социально-экономического и экологического развития приграничных регионов России и Беларуси / Г.В. Ридевский // Российско-белорусское порубежье: устойчивость социально-культурных и эколого-хозяйственных систем / Под ред. А.Г. Манакова. – Псков: ПГПУ им. С.М. Кирова, 2005. – С. 251–282.
4. Ридевский, Г.В. Социально-экономическое развитие и экология приграничных регионов России и Белоруссии / Г.В. Ридевский // Псковский региональный журнал. – 2006. – №1. – С. 20–38.
5. Социально-экономические показатели развития городов и районов Смоленской области. Статистический сборник. – Смоленск, 2006. – 183 с.
6. Районы Псковской области – социально-экономические показатели: стат. сборник. – Псков, 2006. – 212 с.
7. Города и районы Брянской области. Статистический сборник. – Брянск, 2006. – 243 с.
8. Регионы Республики Беларусь. Статистический сборник. – Минск, 2010. – 801 с.

Ю.П. Ковалев (г. Смоленск)

ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА В РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОМ ПОГРАНИЧЬЕ¹

Kovalev Y.P.

TOURIST AND RECREATIONAL POTENTIAL AND ENHANCING THE TOURISM IN THE RUSSIAN-BELORUSSIAN BORDER

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы современного состояния туристско-рекреационного потенциала российско-белорусского пограничья, показаны возможные пути развития туризма на данной территории.

Abstract. The questions of the current state of tourism and recreational potential of the Belarusian-Russian borderland shows the possible ways of tourism development in the area.

Ключевые слова: российско-белорусское пограничье, туристско-рекреационный потенциал, развитие туризма.

Key words: Russian-Belarusian border regions, tourist and recreational potential, development of tourism.

Одной из наиболее актуальных задач исследований в региональной экономике в настоящее время является проблема повышения конкурентоспособности регионов. Современные условия развития экономики характеризуются ускорением глобализации и обострением конкурентной борьбы не только между компаниями и странами, но и

между регионами. Территории конкурируют между собой за рынки сбыта, инвестиции, кадровый и интеллектуальный потенциал и другие ресурсы. Эта ситуация требует применения новых инструментов поддержания и повышения конкурентоспособности регионов, которая основана на эффективности хозяйствующих субъектов, действующих на

¹ Исследование проведено при поддержке РГНФ в рамках проекта №10-02-00-668а/ Б2 «Трансформация территориальной структуры расселения и хозяйства приграничных районов России и Беларуси в постсоветский период»

их территориях. Развивающаяся в современном мире модель инновационной экономики, основанной на доминирующем значении нематериальных факторов производства – знаний и интеллектуальных ресурсов, снижает действенность традиционной отраслевой модели финансовой политики по оказанию точечной государственной поддержки действующих хозяйствующих субъектов.

Усиление конкуренции на рынках различных товаров и услуг поставило вопрос об изучении основных характеристик конкурентноспособного развития стран и регионов, факторов, влияющих на конкурентноспособность. Для выработки конкретных мер по повышению конкурентноспособности региона необходимо ответить на вопрос – где, на каком уровне создаются конкурентные преимущества, какие объекты являются главными для повышения конкурентноспособности, какую роль играет их взаимодействие между собой и с другими субъектами региональной общественной системы.

Актуальность исследования определяется современной социально-экономической ситуацией, сложившейся в России и Беларуси, развитием процессов глобализации и регионализации, вызвавшими поиск новых подходов к региональному развитию. Как приоритетное направление социально-экономического развития и структурной трансформации экономики целого ряда регионов России и Беларуси может рассматриваться туризм. Географическое положение региона в пределах «транспортного коридора», связывающего Московский столичный регион с Белоруссией и странами ЕС создает ряд серьезных преимуществ. Развитие туризма во многом может основываться на использовании концепции «коридора (ворот) развития», рассматриваемой с пространственных и содержательных позиций. Использование данных преимуществ невозможно без активизации трансграничных связей, обеспечивающих обмен туристскими потоками с соседними регионами и зарубежными странами. Необходимо заметить, что развитие современной инфраструктуры туризма невозможно на основании традиционных методик, требуются новые подходы к разработке программ развития сферы туризма.

Имеющийся туристско-рекреационный потенциал приграничных регионов России и Беларуси вполне может служить одной из основ развития туризма, но вопросы разме-

щения и функционирования предприятий и организаций туристской сферы невозможно решить без предварительной научно-методической проработки данных вопросов и оценки туристско-рекреационного потенциала изучаемой территории.

К региону, который мы называем российско-белорусским пограничьем, относятся значительные части трех областей Беларуси (Витебской, Могилевской, Гомельской) и трех областей России (Псковской, Смоленской, Брянской).

Несколько лучшие стартовые условия для туристской деятельности имеют Смоленская и Псковская области Российской Федерации и Витебская область Республики Беларусь, поскольку в настоящее время значительная часть территории Брянской, Могилевской и Гомельской областей непригодна для рекреационного использования вследствие загрязнения в результате аварии на ЧАЭС в 1986 г.

Географическое положение региона в пределах «транспортного коридора», связывающего Московский столичный регион с Белоруссией и странами ЕС создает ряд серьезных преимуществ. Развитие туризма во многом может основываться на использовании концепции «коридора (ворот) развития», рассматриваемой с пространственных и содержательных позиций. Использование данных преимуществ невозможно без активизации трансграничных связей, обеспечивающих обмен туристскими потоками с соседними регионами и зарубежными странами.

Смоленская область. В регионе 222 памятника федерального значения, 3755 памятников регионального значения. Имеется 37 музеев, 42 гостиницы, 3 санатория. К числу уникальных объектов из 222 имеющихся в области памятников истории и культуры федерального значения следует отнести расположенные в областном центре участки Смоленской крепостной стены, комплекс памятников Соборного холма с Успенским кафедральным собором, Катынский мемориальный комплекс, три сохранившихся храма XII века. В Смоленске хранятся огромные музейные коллекции (более 200 тысяч единиц хранения). Уникален с точки зрения целостности восприятия архитектурный ансамбль центра Смоленска.

Достаточно высокой степенью концентрации памятников архитектуры и музейных экспозиций выделяется Вяземский район с уникальным историко-культурным и природным

музеем-заповедником «Хмелита», красивейшие комплексы Соборного холма и Иоанно-Предтечева монастыря с церковью Одигитрии, многочисленные храмы, мемориальные памятники и объекты гражданской архитектуры.

К числу уникальных мест можно отнести комплекс мемориальных музеев, связанных с именем первого космонавта – Ю.А.Гагарина в городе его имени, музей-усадьбу основоположника русской классической музыки М.И. Глинки в селе Новоспасское Ельнинского района, музей-усадьбу выдающегося путешественника Н.М. Пржевальского в Демидовском районе, архитектурный комплекс Свято-Троицкого Герасимо-Болдинского монастыря в Дорогобужском районе. Уникальны с исторической точки зрения всемирно известные среди специалистов археологические памятники, такие, как Гнездовский археологический комплекс, Сертейский археологический комплекс, Тушемлинское городище. Существенное значение для развития туризма могут иметь объекты природного и природно-антропогенного характера, среди них следует выделить водохранилища Вазузской гидротехнической системы, р. Угра, национальный парк «Смоленское Поозерье», Десногорское водохранилище. Наличие крупных лесных массивов создает возможности организации целого ряда охотничьих баз [5].

Псковская область расположена в северо-западной части СЗФО, обладает выгодным геополитическим положением. Область пересекают автомобильные и железные дороги, соединяющие Москву с Ригой и Таллинном, С.-Петербург с Ригой и Киевом. Основной туристской специализацией Псковской области является культурно-познавательный туризм. В регионе 537 памятников федерального значения, 3570 памятников регионального значения. Имеется музеев, 37 гостиниц (2634 номера), 19 санаторно-курортных, оздоровительных и других специализированных средств размещения на 6,7 тысячи мест. Доля туризма в структуре ВРП Псковской области составила в 2009 году 1,5%. Основными районами развития туризма, рекреации и гостеприимства являются Псково-Печорский и Пушкиногорско-Великорецкий. Имеются два района с развитой сферой экологического туризма и рекреации: Себежско-Поозерский и Великолукский [1].

Витебская область. На территории области насчитывается 922 объекта, включен-

ных в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь, в том числе 290 памятников архитектуры, 256 памятников истории, 4 памятника искусства, 368 памятников археологии, а также 3 заповедника, 22 заказника и 76 памятников природы республиканского значения. Имеется 27 музеев, 51 гостиница (2027 номеров), 98 санаторно-курортных, оздоровительных и других специализированных средств размещения на 6,7 тысячи мест [8]. Значительный историко-культурный и природный потенциал, живописные холмистые озерно-лесные ландшафты делают Витебскую область весьма перспективной для туристского освоения. Роль туристских ресурсов региона особенно важна в связи с потерей рекреационных территорий на юго-востоке Беларуси, загрязненных радиацией. Ведущим экскурсионным центром региона является национальный историко-культурный заповедник, созданный в Полоцке с древними памятниками архитектуры, родина выдающегося первопечатника Ф. Скорины. Следует также отметить культурную столицу Беларуси – Витебск (родина Марка Шагала, место проведения международного фестиваля искусств «Славянский базар»), небольшие старинные города с сохранившимися историко-архитектурными памятниками (Браслав, Глубокое, Поставы). Специализация области связана с развитием спортивного и оздоровительного туризма. Браславская рекреационно-туристская зона формируется на базе группы озер и является популярным местом спортивного туризма и оздоровительного отдыха. Озерные экосистемы Браславского национального парка с богатой флорой и фауной представляют интерес также для развития экологического туризма, как и Березинский биосферный заповедник, где широко представлены естественные лесные и болотные комплексы, имеется крупная аборигенная популяция бобра и других животных.

Брянская область является перспективной для развития туризма в силу ее географического положения, определяемого расположением области на границе трех государств – России, Республики Беларусь и Украины. Архитектурное наследие Брянской области представлено памятниками церковного зодчества, самые ранние из которых относятся к концу XVII – началу XVIII веков. 32 объекта церковного зодчества имеют статус федераль-

ных памятников, как и 35 памятников археологии, среди них всемирно известные палеолитические стоянки первобытного человека в с. Хотылево Брянского района. Особой гордостью Брянской области является ее партизанское прошлое времен Великой Отечественной войны. Из памятных мест, посвященных партизанскому движению, необходимо выделить мемориальный комплекс «Партизанская поляна». На данный период сложился традиционный туристический маршрут для гостей, интересующихся Брянской стариной: Свенский монастырь, Красный Рог, Овстуг и Вщиж, Воскресный собор в Почепе, Успенский собор в Мглине, исторические города Трубчевск, Карачев, Дятьково. Брянская область входит в перечень регионов – участников проекта «Большое Золотое кольцо России». На территории области действует 35 гостиниц, 10 санаториев и пансионатов с лечением мощностью 2564 места, 4 санатория-профилактория на 242 койки, 5 баз отдыха на 640 мест, 1 туристская база на 483 места [6].

Могилевская область. На территории области насчитывается 1055 объектов, включенных в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь, в том числе 121 памятник архитектуры, 129 памятников истории, 4 памятника искусства, 800 памятников археологии, а также 3 заказника и 14 памятников природы республиканского значения. Имеется 37 музеев, 52 гостиницы (1928 номеров), 29 санаторно-курортных, оздоровительных и других специализированных средств размещения на 2,9 тысячи мест [8]. Здесь расположено большое количество интересных историко-архитектурных памятников. Среди них ансамбль Никольского монастыря и костел Святого Станислава XVIII в. в г. Могилев, иезуитский костел с монастырем начала XVII века, Троицкая церковь и кафедральный собор Александра Невского в Мстиславле, дворец князя Потемкина XVIII в. в Кричеве. Ведутся работы по реконструкции музея советско-польского боевого содружества в п. Ленино Горьковского района. Основными аттрактивными центрами являются: Могилев, Мстиславль, Кричев. Примером активного развития туристской инфраструктуры могут служить д. Буйничи, расположенная в пригороде Могилева, где созданы такие туристские объекты, как мемориальный комплекс «Буйничское поле», туристско-экскурсионный комплекс

«Белорусская этнографическая деревня XIX века», Могилевский зоосад [7].

Гомельская область. На территории области насчитывается 864 объекта, включенных в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь, в том числе 167 памятников архитектуры, 311 памятников истории, 8 памятников искусства, 377 памятников археологии, а также 1 заповедник, 11 заказников и 13 памятников природы республиканского значения. Имеется 29 музеев, 52 гостиницы (2058 номеров), 21 санаторно-курортное, оздоровительное и другое специализированное средство размещения на 6,0 тысяч мест [8]. К наиболее интересным архитектурным достопримечательностям Гомельской области относятся дворцово-парковый комплекс Румянцевых-Паскевичей в Гомеле (XVIII-XIX вв.), бывший иезуитский монастырь в Юровичах (первая половина XVIII века), дворец в Красном Береге (1890-93 гг.), ратуша в Чечерске (XVIII-XIX вв. Наибольшим потенциалом в развитии туризма обладают древнейшие города Гомельской области и Беларуси – Гомель (известен с 1142 г.), Туров (980 г.), Мозырь (1155 г.), Речица (1213 г.), в которых сохранились интересные образцы церковной и светской архитектуры. В последние годы активно продвигается туристический продукт «Золотое кольцо Гомельщины» – маршрут, который объединяет города Гомель, Лоев, Речица, Мозырь, Туров, Чечерск, Ветку, а также Красный Берег и Юровичи. Однако из-за больших расстояний между городами маршрут непопулярен. Основная часть туристов посещает Гомель и ближайшие к нему туристические объекты: дворцово-парковый комплекс Сеножецких-Войничей в Хальче, Ветковский музей народного творчества, город Добруш, усадебно-парковый комплекс Паскевичей в Кореневке.

Уже краткий обзор имеющегося туристско-рекреационного потенциала российско-белорусского пограничья позволяет говорить о том, что он весьма значителен и характеризуется наличием уникальных объектов, дополняющих друг друга. Это позволяет организовать целый ряд интересных трансграничных туристских маршрутов в сфере познавательного туризма. В их ряду в первую очередь можно назвать путешествие по древнерусским городам; местам, связанным с жизнью выдающихся деятелей искусства и литературы, исторических личностей, жив-

ших и действовавших на территории региона; путешествия этнографического плана для знакомства с культурой русского и белорусского народа; путешествия по местам сражений и военным мемориалам; поездки для паломников и любителей религиозного туризма к православным, католическим и иудейским святыням. Приходится удивляться, почему до сих пор возможности трансграничных маршрутов практически не используются, хотя осознание необходимости сотрудничества в сфере туризма имеется как в Беларуси, так и в России. Возможно, это связано в заметной мере и с тем, что данные вопросы недостаточно проработаны в теоретическом ракурсе.

В зарубежной науке имеется значительный задел в вопросах развития туризма на приграничных территориях [9]. Неплохо изучены отношения между туризмом и международными границами. Например, отмечается, что у приграничной территории есть конкурентные преимущества в туризме по сравнению с внутренними районами. Туристам интересна не только линия границы сама по себе, но и виды деятельности и жизнь людей по обе стороны границы, достопримечательности приграничной зоны. В международной практике туристские связи между соседними странами играют достаточно значимы. Трансграничный туризм в Западной Европе составляет почти 60% межгосударственных туристских потоков. Успешность его развития зависит в первую очередь от умения стран-соседей использовать общность исторического и культурного развития.

Определенный опыт по развитию трансграничного туризма имеет и Белоруссия. В недалеком прошлом ставка в его развитии была сделана на так называемые еврорегионы, расположенные на границах с государствами Евросоюза. В республике имеется программа трансграничного сотрудничества, согласно которой предполагается разработать в каждом из прилегающих к соседней стране регионов по 5 туристских маршрутов, соединяющих соседние государства [2]. Решено совместно подготовить международные маршруты «Дорогами Великого княжества Литовского» и по Беловежской пуще, водные маршруты по Августовскому каналу Неману.

Наличие границ часто является помехой для местных приграничных сообществ, препятствует согласованному территориальному управлению в экономической, социальной и культурной сферах. Трансграничные

регионы действительно в своем большинстве в невыгодном положении, они периферийные, имеют слаборазвитую инфраструктуру. Трансграничные контакты затруднены из-за различий законодательных и административных систем соседних стран. Для стимулирования развития необходима трансграничная экономическая активность, в том числе за счет динамичного развития туризма. Вышеуказанные проблемы в полной мере относятся к приграничным районам Белоруссии и стран ЕС и затрудняют реализацию совместных туристских проектов. По этой причине не наблюдается заметного роста экономики в тех районах Беларуси, которые граничат с Латвией, Литвой и Польшей за счет туризма, поскольку трансграничные турпотоки в них до сих пор незначительны.

Российско-белорусское пограничье, которое характеризуется в настоящее время отсутствием визовых и таможенных барьеров, пока также не в полной мере использует открывающиеся в сфере туризма возможности. Российско-белорусское сотрудничество в сфере туризма начало восстанавливаться в середине 1990-х годов. Первым шагом совместного сотрудничества двух государств в этой сфере стало заключение в 1995 году соглашения «О сотрудничестве в области туризма», которое предусматривало упрощение пограничных, таможенных и иных формальностей в целях активизации туристского обмена. Создание Союзного государства дало новый импульс активизации межгосударственных туристских связей. Еще большие возможности предоставляет Евразийский союз, документы о создании которого только что подписаны. В 2006 году была принята программа сотрудничества между Министерством спорта и туризма Республики Беларусь и Ростуризмом. В последующие годы заключены более 20 договоров о сотрудничестве в сфере туризма между областями России и Беларуси.

Возможное положительное влияние туризма на социально-экономическое развитие отмечается многими исследователями. Так, И.Зорин и А. Дроздов считают, что туризм может оказать «...позитивное влияние на экономически относительно слабые районы нового западного российского пограничья, какими являются Псковская, Смоленская, Брянская области» [3].

Активизировавшееся в последние годы российско-белорусское сотрудничество

в сфере туризма подтверждается возрастающим объемом туристского потока. Беларусь в 2008 году посетило 50,4 тысячи российских туристов, в 2009 году – 56,5 тыс. человек. Несколько меньшим является поток белорусских туристов в Россию, а в 2011 году в связи с финансовым кризисом в Беларуси, он почти иссяк.

Как уже отмечалось, требуются новые подходы в организации туристской деятельности в российско-белорусском пограничье. Одним из современных подходов является кластерная политика и кластерный менеджмент, определяющие условия стимулирования развития различных отраслей хозяйства, в том числе и туризма, а также конкуренции между предприятиями, формирующими кластер. Создание трансграничных туристских кластеров невозможно без предварительной научно-методической проработки вопросов размещения и функционирования кластерообразующих предприятий и организаций.

Для изучения столь сложного явления, как влияние рекреации и туризма на социально-экономическое развитие приграничных территорий путем формирования трансграничных туристских кластеров универсальным представляется системный подход.

В рамках системного подхода возможно использование обширного арсенала методов:

- сравнительно-географического
- сравнительно-исторического
- метода теоретического анализа научной литературы
- методов изучения реально складывающейся ситуации в сфере туризма приграничных областей России и Беларуси (анкетирование, опрос и интервьюирование, изучение практической деятельности предприятий туристской сферы и т.д.)
- ситуативного анализа туристской сферы приграничных областей России и Беларуси
- метода SWOT-анализа туристской отрасли в регионах российско-белорусского приграничья
- методов статистической обработки информации
- метода моделирования структуры трансграничного туристского кластера в российско-белорусском приграничье
- картографического метода.

Исследования с помощью системного подхода роли региональных туристских систем в развитии региональных общественных систем приграничных областей России и Беларуси, взаимосвязей и взаимовлияний в экономике приграничных районов в результате формирования трансграничных туристских кластеров в отечественной науке пока не проводилось. В этой связи важно определиться с последовательностью подобных работ. Она представляется следующей.

На *первом этапе* необходимо выявить место и роль региональных туристско-рекреационных систем российско-белорусского приграничья в рамках интегральных общественных систем России и Беларуси.

Второй этап исследования – определение цели развития приграничных регионов как основного системообразующего фактора.

Третий этап исследований – определение каналов воздействия туристско-рекреационной сферы на региональные системы российско-белорусского приграничья. Это процедура своеобразной структуризации влияния рекреации и туризма на социально-экономическое развитие.

Четвертый этап системных исследований позволяет определить механизм и характер влияния туризма на конкретные структуры соответствующих региональных общественных систем российско-белорусского приграничья.

Пятый этап системных исследований предполагает одну из наиболее сложных процедур – синтез. На основе анализа изменений необходимо сделать вывод о потенциальных изменениях под воздействием туризма во всей интегральной общественной системе приграничных регионов.

Шестой этап – конструктивный – предполагает изучение возможностей целенаправленного изменения интегральной общественной системы за счет трансформации туристской деятельности в российско-белорусском приграничье. Необходимо также использование кластерного подхода к изучению туристско-рекреационной деятельности. Подчиняясь действию рыночных сил, кластеры работают на достижение экономической эффективности за счет усиления координации деятельности участников и усиления их связей. В тоже время туристские кластеры возможно рассматривать как одну из разновидностей геосистем, подчиняющихся общим закономерностям их

функционирования и развития, поэтому гео-системный анализ вполне возможен и при определении их роли в формировании туристско-рекреационной сферы региона.

Активная кластерная политика органов государственной власти на уровне региона позволяет развить взаимовыгодное сотрудничество между властью, бизнесом, учебными заведениями, научными организациями и общественностью для развития экономики территории и приводит к масштабному мультипликативному эффекту.

Реализация кластерной политики в российско-белорусском пограничьи позволит расширить доступ хозяйствующих субъектов – участников кластеров к инвестициям, инновациям и новым технологиям. Создание и развитие кластеров позволит также обеспечить повышение уровня конкурентоспособности туристских услуг на российском и международном рынке.

В целях определения основных направлений кластерной туристской политики в регионах российско-белорусского пограничья был проведен SWOT-анализ, который показал, что должны учитываться сильные и слабые стороны их существующего социально-экономического положения применительно к сфере туризма.

Среди сильных сторон возможно выделить следующие:

- Смоленская и Псковская области Российской Федерации, Витебская область Республики Беларусь – крупные туристские регионы, обладают значительным историко-культурным потенциалом, красивыми ландшафтами, бальнеологическими и биологическими ресурсами
- имеется понимание администраций областей российско-белорусского пограничья в необходимости использования кластерного подхода для развития туризма и наличие политической воли со стороны руководства к его осуществлению
- имеется выгодное географическое положение в пределах транспортного коридора, связывающего Московский столичный регион со странами Западной Европы
- функционирует система учреждений высшего, среднего и начального профессионального образования, ведущих исследования и подготовку специалистов для сферы туризма.

Среди слабых сторон можно отметить:

- отсутствие сформированных туристских кластеров
- отсутствие базовых нормативных правовых актов по определению основных направлений и механизмов кластерной политики
- индивидуальная и зачастую краткосрочная стратегия развития туристских предприятий
- недостаток у хозяйствующих субъектов информации о преимуществах и мерах государственной поддержки развития бизнеса в рамках кластеров
- отсутствие мер, ориентированных на повышение заинтересованности хозяйствующих субъектов туристской сферы в согласовании форм участия в организациях по формированию кластеров и управлению ими
- отсутствие у хозяйствующих субъектов туристской сферы опыта и собственных средств для разработки документации, необходимой для получения государственной поддержки их инвестиционных проектов и программ развития на уровне Российской Федерации и Республики Беларусь, а также пограничных областей
- нестабильные связи между предприятиями туристской сферы и научными подразделениями вузов в процессе создания новых конкурентоспособных видов турпродукта, проведения научных исследований и их внедрения в туристскую практику
- нехватка подготовленных инвестиционных площадок для развития существующих и создания новых предприятий туристско-рекреационной сферы
- отсутствие системной информационной и методической поддержки хозяйствующих субъектов – потенциальных участников кластеров, недостаточный уровень компетенции их специалистов в вопросах кластерной политики.
- низкий платежеспособный спрос на туристские услуги со стороны местного населения
- неудовлетворительное состояние большей части инфраструктуры туристского комплекса и объектов показа
- слабость системы маркетинга туристского продукта областей российско-белорусского пограничья

- практически полное отсутствие обустроенных туристских маршрутов
- низкое качество предоставляемых услуг в соответствии с международной системой менеджмента качества
- острый дефицит квалифицированных менеджеров и обслуживающего персонала: экскурсоводов, гидов, горничных в туристском комплексе области
- значительный отток молодых специалистов сферы туризма в регионы с более высоким уровнем оплаты труда
- недостаточно развита современная гостиничная сеть, дающая возможность размещения различным категориям туристов (средства размещения разных стоимостных категорий)
- отсутствие современной системы учета и мониторинга приема туристов
- слабая организация работы по развитию туристского комплекса со стороны органов местного самоуправления
- сильное радиационное загрязнение значительной части Гомельской и Могилевской областей РБ и Брянской области РФ.

К основным возможностям следует отнести следующее:

- политическая и методическая поддержка создания и развития кластеров на государственном уровне
- возможность получения финансовой поддержки от институтов развития Российской Федерации, Республики Беларусь, а также субсидий из бюджета на государственную поддержку субъектов малого и среднего предпринимательства, разработку и реализацию проектов государственно-частного партнерства и др.
- интерес российских и иностранных инвесторов к реализации инвестиционных проектов
- доступ к информационным ресурсам, объединяющим наиболее успешный опыт формирования и развития кластеров в сфере услуг (туризма)
- получение синергетического эффекта от реализации крупных межрегиональных и межгосударственных (РБ и РФ) проектов в сфере туризма
- повышение конкурентоспособности туристского продукта на территории российско-белорусского пограничья за счет создания новых туристских продуктов, оптимальных для вхождения в систему российских, белорусских и зарубежных туристских продуктов и отвечающих спросу и потребностям современного туристского рынка
- масштабное и системное привлечение инвестиций в рекреационно-туристский комплекс региона
- создание и продвижение туристского бренда региона в целом и мест формирования трансграничных туристских кластеров на его территории.

В результате анализа возможностей проведения активной кластерной политики с учетом существующего социально-экономического положения региона в сферах развития туризма, малого и среднего предпринимательства, инвестиционной и инновационной деятельности, профессионального образования и науки можно сделать вывод, что существующие конкурентные преимущества областей российско-белорусского пограничья являются благоприятной основой для создания и развития туристских кластеров в регионе.

Первоочередными шагами по формированию трансграничных туристских кластеров являются:

- проведение глубокого анализа конкурентоспособности туристской сферы региона, включая изучение потенциала существующих в туристской сфере хозяйствующих субъектов, их продукции и услуг, инновационных возможностей учебных заведений и научных организаций, а также инвестиционного и кадрового потенциала муниципальных образований области для создания перспективных (пилотных) трансграничных туристских кластеров. Необходимо также выявление возможных механизмов и форм получения финансовой поддержки на федеральном уровне, реализации проектов государственно-частного партнерства и т.д.
- пропаганда и организация активного общественного обсуждения преимуществ кластерного подхода как эффективного инструмента активной туристской политики на региональном уровне
- подготовка перспективных инвестиционных площадок, включая обеспечение их инженерной и транспортной инфраструктурой для привлечения прямых инвестиций в туристскую сферу.

Проведение подготовительной работы позволит перейти к системным действиям по использованию существующих возможностей для создания и развития трансграничных туристских кластеров. Ключевыми направлениями на данном этапе являются:

- определение и формирование наиболее перспективных (или пилотных) потенциальных трансграничных туристских кластеров
- стимулирование взаимовыгодного взаимодействия экономических субъектов, учебных заведений и НИИ в рамках создания перспективных (пилотных) кластеров, создание координационных и совещательных органов, содействующих развитию перспективных кластеров (координационных советов), согласование и определение приоритетов развития их потенциальных участников с возможностью разработки стратегии развития кластеров
- разработка региональных инвестиционных проектов с участием потенциальных участников кластеров для получения финансовой поддержки от институтов развития РФ и РБ на развитие материально-технической базы хозяйствующих субъектов – потенциальных участников трансграничных туристских кластеров, а также развитие инфраструктуры и подготовку инвестиционных площадок
- выбор и активное привлечение инвесторов для создания на территории областей российско-белорусского пограничья новых туристско-рекреационных объектов в рамках создаваемых кластеров.

Для преодоления слабых сторон с учетом имеющихся возможностей необходимо:

- разработать и принять пакет нормативно-правовых актов в сфере кластерной туристской политики на межгосударственном уровне
- согласовать условия вхождения хозяйствующих субъектов туристской сферы в создаваемые кластеры и определить приоритетные направления их деятельности в рамках кластеров
- создать эффективную региональную систему государственной поддержки инновационной деятельности в сфере туризма
- оказать содействие хозяйствующим субъектам – потенциальным участ-

никам туристских кластеров в разработке документации, необходимой для получения государственной поддержки их инвестиционных проектов и программ развития на уровне РФ и РБ, административных областей

- создать систему информационной и методической поддержки хозяйствующих субъектов – потенциальных участников туристских кластеров, провести серию семинаров по вопросам кластерной туристской политики.

Перечень угроз выглядит следующим образом:

- ограниченный набор механизмов государственной поддержки создания и развития кластеров в РФ и РБ, ограниченность объема средств из государственного бюджета и институтов развития
- активная деятельность в данной сфере других субъектов РФ и РБ
- сложное финансово-экономическое состояние большинства потенциальных участников создаваемых кластеров
- малая доступность кредитных ресурсов для реализации инвестиционных проектов и программ развития
- в связи с демографическими тенденциями – старение персонала, а также угроза оттока и снижение доли высококвалифицированных кадров в туристско-рекреационном комплексе
- угроза, связанная с усилением инфраструктурного отставания рекреационно-туристского комплекса областей российско-белорусского пограничья от конкурентов в соседних регионах.

С целью преодоления вышеназванных угроз необходимо принять меры для:

- привлечения прямых инвестиций в сферу туризма и рекреации для создания в экономике региона конкурентоспособного туристского продукта
- содействия хозяйствующим субъектам в получении доступных кредитных ресурсов для финансирования их инвестиционных проектов и программ развития в рамках создаваемых туристских кластеров
- проведения мониторинга деятельности других по созданию и развитию туристских кластеров, использования наиболее успешного опыта в аналогичной деятельности на территории российско-белорусского пограничья.

Перечисленные угрозы определяют повышение заинтересованности существующих хозяйствующих субъектов в объединении усилий по созданию локальных туристских кластеров в процессе создания конкурентоспособных видов туристского продукта и внедрения инноваций.

Участниками туристского кластера могут являться:

- хозяйствующие субъекты, специализирующиеся на туристско-рекреационной деятельности
- хозяйствующие субъекты, поставляющие продукцию или оказывающие услуги для специализированных туристских предприятий
- хозяйствующие субъекты обслуживающих отраслей, включая транспортную, энергетическую, инженерную, природоохранную и информационно-телекоммуникационную инфраструктуру
- организации рыночной инфраструктуры (аудиторские, консалтинговые, кредитные и финансовые, страховые и лизинговые услуги, логистика, торговля, операции с недвижимостью)
- некоммерческие и общественные организации, объединения предпринимателей, торгово-промышленные палаты
- научно-исследовательские и образовательные организации
- организации инновационной инфраструктуры и инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства: бизнес-инкубаторы, венчурные фонды, центры развития дизайна, агентства регионального и муниципального развития, государственные и муниципальные фонды поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, фонды содействия кредитованию, инвестиционные фонды, привлекающие инвестиции для субъектов малого и среднего предпринимательства и др.

Основными признаками кластера являются:

- географическая близость расположения кластерных субъектов
- высокая интенсивность различных взаимоотношений между субъектами, принадлежащими к кластеру
- разнородность предприятий, вступающих во взаимодействие: предприятия, создающие добавочную стоимость, ака-

демические и научно-исследовательских структуры, некоммерческие предприятия, административные органы

- характер взаимоотношений между участвующими в кластере субъектами типичных рыночных отношений (отношения как формальные, так и неофициальные)
- использование преимуществ совместного расположения и сотрудничества в рамках группы предприятий
- вписывается в видение направленного экономического развития района, в котором находится кластер
- кластер имеет высокую степень стандартизации развивающихся в его составе производств, которую невозможно скопировать и осуществить в других местах
- количество участников, достаточное для возникновения позитивных эффектов кластерного взаимодействия
- координация деятельности по коллективному продвижению услуг на внутреннем и внешнем рынках
- более высокие показатели темпов роста числа новых рабочих мест, выручки и рентабельности участников кластера, чем на предприятиях аналогичных сфер бизнеса.

Целью кластерной политики является повышение конкурентоспособности региональной экономики за счет создания кластеров на базе действующих хозяйствующих субъектов, учебных заведений и научных организаций.

В создаваемых кластерах по мере их развития будут обеспечены:

- высокие темпы экономического роста, увеличение занятости населения и налоговой базы бюджета областей и бюджетов муниципальных образований
- привлечение инвестиций в создание в регионе новых объектов туристско-рекреационной сферы и модернизацию действующих
- существенное увеличение объемов инновационной деятельности хозяйствующих субъектами – участниками кластеров
- значительный рост доли конкурентоспособных на российском и международном рынке оказываемых в областях российско-белорусского пограничья туристских услуг.

Для достижения поставленной цели необходимо сконцентрироваться на последовательном решении следующих задач:

- оценка потенциала региональной экономики для создания локальных туристских кластеров
- создание нормативно-правовой базы и системы информационно-консультационной поддержки
- создание условий для формирования и развития локальных туристских кластеров.

При выявлении предпосылок и условий для определения наиболее перспективных (пилотных) потенциальных трансграничных туристских кластеров в первую очередь учитывается уровень социально-экономического развития, туристско-рекреационный потенциал и демографическая ситуация.

В результате предварительного кластерного анализа можно сделать вывод, что на территории российско-белорусского пограничья нет ни одного оформленного трансграничного туристского кластера. В регионе есть предпосылки и условия для создания и развития нескольких пилотных туристских кластеров на основе сложившейся туристской специализации и имеющегося туристско-рекреационного потенциала. При соотнесении историко-культурных, природно-ландшафтных достопримечательностей, имеющихся в регионе с состоянием туристской инфраструктуры, сетью автомобильных и железных дорог, с учетом средне- и долгосрочных прогнозов экономического развития, выявляют-

ся несколько территорий с наилучшими предпосылками для формирования трансграничных туристских кластеров. При этом главную роль играет наличие туристских ресурсов при относительной компактности их расположения, степень коммерциализации ресурсов, уровень развития горизонтальных связей между субъектами туристской деятельности, транспортная доступность по отношению к основным рынкам сбыта.

Наиболее интересными и конкурентноспособными на туристском рынке могли бы быть кластерные инициативы, связанные с развитием трансграничного туризма и реализацией совместных туристских проектов между Смоленской, Псковской и Витебской областями. К их числу относятся такие кластерные инициативы, как «Древние города кривичей», «Музыка, живопись и поэзия российско-белорусского пограничья», «К святыням трех религий», «Дорогами подвига».

После проведения исследования конкурентоспособности региональной экономики могут возникнуть дополнительные кластерные инициативы, которые также могут быть учтены в рамках реализации кластерной туристской политики.

Основными результатами реализации туристской кластерной политики станет повышение конкурентоспособности экономики региона, увеличение объемов прямых инвестиций, интенсивное развитие субъектов малого и среднего предпринимательства.

Библиографический список

1. Аналитическая справка о туристской отрасли Псковской области (2009). – Электронный ресурс. – 2011. – Режим доступа – http://gkt.pskov.ru/sites/default/files/itik-12-2010-01-2011_0.pdf
2. Гайдукевич Л.М. Особенности трансграничного сотрудничества Беларуси в сфере туризма // Туризм и региональное развитие: сборник научных статей. Выпуск. 6. – Смоленск: Универсум, 2011. – С. 223–233.
3. Дроздов, А.В. Геополитические динамики и стратегия интеграционного развития туризма / А.В. Дроздов, И.В. Зорин // Развитие туризма в условиях современных интеграционных процессов: тезисы докладов и сообщений Международной научно-практической конференции, Минск, 3–5 декабря 1997 года. – Минск, 1997. – С. 32–39.
4. Клицунова В.А. Роль общественных институтов в развитии сельского туризма Беларуси // Туризм и региональное развитие: сборник научных статей. Выпуск 5. – Смоленск: Универсум, 2008. – С. 193–197.
5. Ковалев, Ю.П. Туристские кластеры: теоретические и методологические вопросы формирования / Ю.П.Ковалев: Монография. – Смоленск: Универсум, 2009. – 192 с.
6. Прогноз социально-экономического развития Брянской области на 2012 год и на период до 2014 года. Туризм. – Электронный ресурс. – 2011. – Департамент экономического развития Брянской области – Режим доступа: <http://www.bryanskobl.ru/economy/forecast/standofliv.php#tourism>
7. Туризм и туристические ресурсы в Республике Беларусь. Статистический сборник. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2011.
8. Программа развития туризма в Могилевской обл. на 2006–2010 гг. // НРПА РБ. – 2006. – №5. – С. 62–74.
9. Wachowiak, Helmut. Tourism and borders: Contemporary issues, policies, and international research. – Ashgate Publishing, Ltd. – 2006. – 275 p.

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

НИКОЛАЮ СЕМЕНОВИЧУ МИРОНЕНКО – 70 ЛЕТ



5 сентября 2011 г. исполняется 70 лет со дня рождения Заслуженного деятеля науки РФ, доктора географических наук, профессора, заведующего кафедрой географии мирового хозяйства географического факультета МГУ **Николая Семеновича МIRONЕНКО**.

Николай Семенович родился в Джанкойском районе Крыма, после окончания семилетки учился в Херсонском гидрометеорологическом техникуме, который закончил по специальности «метеорология». По завершению службы в армии поступил на естественно-географический факультет Крымского педагогического института, который окончил в 1968 г. На последнем курсе института проходил стажировку на географическом факультете МГУ, что во многом определило дальнейшую судьбу ученого.

Проработав после окончания 2 года ассистентом кафедры экономической географии Симферопольского пединститута, в 1970 г. Николай Семенович поступил в аспирантуру географического факультета МГУ, успешно завершив ее в 1974 г. защитой кандидатской диссертации на тему «Проблемы рекреационного районирования Причерноморья социалистических стран» под руководством И.М. Маергойза. На форматирование лично-

сти Н.С. МIRONЕНКО большое влияние помимо научного руководителя оказали профессора Э.Б. Валиев, В.С. Преображенский, И.Т. Твердохлебов, А.Т. Хрушев и др.

После окончания аспирантуры Николай Семенович остался работать на кафедре экономической географии зарубежных социалистических стран сначала в должности младшего научного сотрудника, затем – старшего преподавателя, доцента, а с 1991 г. – профессора. Весной 1991 г. кафедра была преобразована в кафедру географии мирового хозяйства, во главе которой спустя несколько месяцев встал Николай Семенович, возглавляющий ее уже на протяжении 20 лет.

Рекреационная география – первое крупное направление исследований Николая Семеновича, которым он активно занимался и после защиты кандидатской диссертации. В 1975–1976 гг. он работал на факультете географии Гаванского университета (Куба), где проводил совместно с кубинскими коллегами оценку рекреационных ресурсов страны. По результатам научных исследований и по итогам поставленного в университете соответствующего курса лекций в 1981 г. в издательстве Московского университета вышло первое учебное пособие по данному

направлению, написанное совместно с И.Т. Твердохлебовым. Рекреационной тематике была посвящена и докторская диссертация на тему «Рекреационная среда зарубежных европейских стран-членов СЭВ (принципы и методы социально-географического исследования)», защищенная в 1987 г.

Следующий важный этап творческих исследований Николая Семеновича – теоретические и методические обобщения в области комплексного страноведения, решение проблем его социологизации и гуманитаризации науки. Под его руководством было подготовлено учебное пособие «Методика страноведческих исследований», за которую в 1994 г. ему была присуждена премия им. Д.Н. Анучина. В 2001 г. вышло фундаментальное учебное пособие Н.С. Мироненко «Страноведение: теория и методы».

Третье важное направление научной и преподавательской деятельности Николая Семеновича, которое он начал разрабатывать с 1990-х годов, связано с формированием представлений о пространственных структурах современного мирового хозяйства и выработкой модели интегрирования России в международное разделение труда. Под его руководством кафедрой была выпущена серия научных сборников, посвященных различным проблемам географии мирового хозяйства, а в 2006 г. им было издано учебное пособие «Введение в географию мирового хозяйства. Международное разделение труда», написанное на основе поставленных ранее курсов лекций на географическом факультете МГУ и обобщающее многолетние исследования автора.

В рамках этого направления выделяется еще один важный аспект географических исследований Николая Семеновича в области геополитики и политической географии, результатом которого стал фундаментальный учебник «Геополитика и политическая

география», написанный совместно с проф. В.А. Колосовым и представляющий собой удачную интеграцию двух взаимосвязанных направлений географических исследований.

Н.С. Мироненко является автором более чем 200 работ, в том числе ряда книг и учебников, под его руководством защитилось около 30 кандидатов географических наук, по некоторым докторским диссертациям он выступал в качестве научного консультанта. Он неоднократно читал курсы лекций по рекреационной географии в Абхазском, Гаванском, Симферопольском и Софийском университетах.

Научная и педагогическая деятельность Николая Семеновича постоянно сопровождается его активной общественной деятельностью. С 1995 г. он является председателем экономико-географического диссертационного совета при МГУ по защитах кандидатских и докторских диссертаций, с 1998 г. возглавляет секцию географии Центрального дома ученых РАН. На протяжении многих лет он был членом Экспертного совета по наукам о Земле ВАК РФ, экспертом в Федеральном реестре экспертов научно-технической сферы и др. организациях. Николай Семенович – член редколлегии журналов «Вестник Московского университета. Серия 5. География», «География в школе», «Региональные исследования», «Geography, Environment, Sustainability» и др.

Научная и педагогическая деятельность Н.С. Мироненко была отмечена медалью «Почетного работника высшего профессионального образования РФ» (1999), почетным званием «Заслуженный деятель науки РФ» (2004) и др. наградами.

Доброжелательность и отзывчивость Николая Семеновича снискали глубокое уважение к нему со стороны коллег, друзей и учеников.

Редколлегия

—•—•—•—•—•—•—

*Сердечно поздравляем Николая Семеновича
с юбилеем, желаем ему здоровья,
новых творческих достижений и новых учеников!*

—•—•—•—•—•—•—

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

Шербакова С.А. (г. Смоленск)

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В РЕГИОНАХ

(по итогам VI Международной научно-практической конференции
«Туризм и региональное развитие»)

Shcherbakova S.A.

MODERN PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE REGION

(on the basis of the VI International scientific and practical conference
«Tourism and regional development»)

Туризм как сложная социально-экономическая система имеет строгую иерархическую соподчиненность, включая в себя международный, национальный, региональный и локальный уровни. На каждом из этих уровней формируется «своя» туристско-рекреационная система, выполняющая определенные функции и подчиняющаяся влиянию конкретных экономико-правовых, социально-политических, этно-культурных и иных факторов. Одним из наиболее важных уровней в данной иерархии являются региональные туристско-рекреационные системы, в которых и реализуется туристский потенциал, включающий природные рекреационные ресурсы, историко-культурное наследие, туристскую инфраструктуру. Эффективная туристская деятельность в регионах оказывает существенное влияние на их социально-экономическое развитие. С особой остротой проблемы регионального развития проявляются в России, где обширные пространства с ярко выраженной географической контрастностью и разнообразием этно-культурных, социально-экономических условий, туристско-рекреационного потенциала требуют особого подхода в решении проблем развития туризма.

Более десяти лет назад по инициативе Смоленского гуманитарного университета и Администрации Смоленской области был

предложен долгосрочный проект международных научно-практических конференций «Туризм и региональное развитие». К настоящему времени прошли пять конференций (2000, 2002, 2004, 2006, 2008 гг.).

Очередная, шестая по счету конференция состоялась 5–7 октября 2011 г. Во многом она была необычной: инновационной по технологиям и представленным проектам. Главным предметом обсуждения на конференции стали вопросы стратегии развития туризма в странах и регионах, инновационные технологии продвижения турпродукта, оценка туристско-рекреационного потенциала регионов. С большим интересом участники конференции выслушали доклад Ю.А. Веденина «Становление отечественной рекреационной географии». Ю.С. Путрик в докладе «Эволюция концептуальных представлений о развитии туризма в СССР и России (1980–2010 гг.)» осветил важнейшие этапы туристско-рекреационной деятельности в нашей стране. Необычный ракурс и оригинальный подход к развитию туризма был продемонстрирован в докладе А.Ю. Александровой «Туризм и мода: грани взаимодействия». Особый взгляд на региональные проблемы туризма отличал доклад П.И. Караневского «Столицы российских регионов как центры развития туризма в Российской Федерации». Гость из Азербайджана А. Джаббаров вы-

ступил с докладом «Азербайджан и Россия: роль этнического туризма в современных культурно-экономических отношениях».

Природоохранная тематика прозвучала в докладе Д.В. Севастьянова «Рекреационное природопользование и туризм: от охраны природы к устойчивому развитию регионов». Современный взгляд на организацию туризма был представлен в докладе В.С. Новикова «Туристская деятельность: управление дестинациями». Не меньший интерес у участников конференции вызвали и другие доклады, в которых освещались конкретные вопросы развития туризма в регионах.

Ключевым моментом конференции стала презентация инновационных мультимедийных проектов. Е.А. Джанджугазова представила глобальный проект «Живая карта России», что вызвало огромный интерес и

стремление представителей регионов включиться в работу по его наполнению конкретным материалом. В.О. Аниськин представил проект, разработанный в соавторстве с А.С. Чурановым «Межрегиональный туристский маршрут «К истокам Руси»» по Смоленской, Псковской и Новгородской областям. На заседании «Круглого стола» специалисты проанализировали перспективные проекты развития туризма в регионах России.

К началу работы конференции издан сборник научных трудов «Туризм и региональное развитие. Выпуск 6», в который вошли около ста статей российских и зарубежных авторов на русском и английском языках. В ходе обсуждений участники выработали рекомендации для федеральных и региональных органов власти, научных и учебных заведений.

РЕКОМЕНДАЦИИ

VI Международной научно-практической конференции «Туризм и региональное развитие» (Смоленск, 5–7 октября 2011 г.)

Федеральным и региональным органам власти и управления в сфере туризма:

1. Принимать нормативно-правовые документы, регламентирующие туристскую деятельность, только после их научной и общественной экспертизы.
2. Совершенствовать методику статистического учета в туризме и освещать результаты статистического анализа в средствах массовой информации.
3. Считать целесообразным принятие единого формуляра кадастрового паспорта регионов с показом структуры землепользования, объектов природного и культурного наследия, туристской инфраструктуры и участков потенциального инвестирования (с указанием кадастровой цены земельных участков), что позволит разрабатывать программы развития туризма и конкретные проекты на научной основе.
4. Оказывать эффективную государственную поддержку в сохранении культурного и природного наследия как фактора формирования национального самосознания.
5. Усилить работу по формированию позитивного имиджа России и конкретных регионов, более активно продвигать национальный и региональный турпродукт на мировой туристский рынок.
6. Оказывать эффективную государственную поддержку «точкам роста» туристической индустрии (национальным паркам, музеям-заповедникам и др.), привлекая частные инвестиции и реализуя концепцию частно-государственного партнерства.
7. Обратить внимание на первоочередную необходимость формирования туристской инфраструктуры в регионах, в том числе: создание современной гостиничной базы с привлечением частных, государственных и иностранных инвестиций, строительство дорог, объектов питания и др.
8. Содействовать развитию межрегионального сотрудничества по созданию и продвижению новых туристских маршрутов, в том числе Межрегионального туристского маршрута «К истокам Руси» (Смоленская, Новгородская и Псковская области).

Научно-исследовательским и образовательным учреждениям, общественным организациям:

1. При поддержке Русского географического общества и Международной туристской академии организовать формирование научным сообществом словаря терминов для использования при подготовке законопроектов и иных документов федерального и регионального уровней.
2. Принять активное участие в составлении единого кадастра туристско-рекреационных ресурсов с последующим их внесением в кадастровые паспорта регионов.
3. Способствовать внедрению инновационных технологий в развитие туристско-рекреационной сферы. Всемерно содействовать реализации инновационного мультимедийного проекта «Живая карта России».
4. Осуществлять мониторинг рынка туристских услуг на международном, национальном и региональном уровнях с целью корректировки развития отрасли.
5. Повысить качество подготовки и повышения квалификации специалистов для сферы туризма с учетом реальных потребностей региональных рынков труда.

Предприятиям туристско-гостиничного сервиса:

1. Содействовать подготовке кадров и повышению квалификации работников туристских предприятий через систему среднего и высшего профессионального образования, дополнительного профессионального образования с целью улучшения качества обслуживания туристов в регионах.
2. Шире использовать инновационные технологии для улучшения качества туристского продукта на уровне международных стандартов.
3. Целенаправленно развивать внутренний и въездной туризм как приоритетное направление с активным использованием туристско-рекреационных ресурсов регионов при соблюдении экологических требований и бережном отношении к историко-культурному наследию.
4. Способствовать улучшению туристской инфраструктуры в регионе, направляя усилия на создание частных малых гостиниц, современных туристско-гостиничных комплексов и объектов общественного питания.
5. Усилить взаимодействие предприятий туристско-гостиничного сервиса в рамках региональных и национальных туристских организаций с целью консолидации усилий в решении актуальных проблем развития отрасли.

Организационному комитету конференции:

1. Обеспечить освещение итогов конференции в средствах массовой информации и специальной литературе.
2. Организовать в г. Смоленске VII Международную научно-практическую конференцию «Туризм и региональное развитие» 1–3 октября 2014 года.
3. Подготовить Бюллетень о выполнении настоящих Рекомендаций к началу работы VII Международной научно-практической конференции «Туризм и региональное развитие».
4. Приступить к формированию сборника научных статей (на русском и английском языках) «Туризм и региональное развитие» (Выпуск 7).

УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ «РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ» В 2011 ГОДУ

ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ THEORY OF REGIONAL STUDIES

№

Александрова Т.Е. Теоретические аспекты изучения пространственной организации морской инфраструктуры	1
Войнов Д.А. Колонизационные процессы как объект географического изучения	2
Дорофеев А.А., Яковлева С.И. Междисциплинарные и региональные исследования туризма в России	2
Елацков А.Б. Геоадаптационный контекст геополитических отношений	3
Замятина Н.Ю. Концептуальные основы изучения региональных образов	2
Карякин В.В. Методологические основы современной геополитической динамики	3
Короленко А.Р. Сравнение международного и российского опыта реорганизации территорий	2
Кропинова Е.Г., Митрофанова А.В. Региональный туристский кластер как туристско-рекреационная система регионального уровня	1
Куричев Н.К. Новая экономическая география: взгляд экономико-географа	4
Лопатников Д.Л. Перспективы формирования экологического лобби в регионах России	3
Лысенкова З.В. Региональное природопользование (теоретические и концептуальные подходы)	2
Мичурин С.Б., Мичурин Ф.З. Концепция сочетания производственного и рекреационного направлений развития сельских территорий	3
Пилясов А.Н. Новая экономическая география (НЭГ) и ее потенциал для изучения размещения производительных сил России	1
Соколова А.А. К вопросу о гуманитарных направлениях в географии: трудности диалога	3
Стрелецкий В.Н. Регионализм как феномен культуры	3
Хайрутдинов А.Р. Исследование пространственной структуры современной международной торговли с использованием кластерного анализа	1
Чистобаев А.И., Семенова З.А. Медико-географические работы в Российской империи: ретроспективный анализ, оценка с позиций современности	1
Шендрик А.В. Проблема распределения природной ренты ресурсных территорий: зарубежный опыт	4

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ SOCIAL AND ECONOMIC ISSUES OF THE REGIONAL DEVELOPMENT IN RUSSIA

Андреев А.А. Подходы к культурно-ландшафтному районированию России	4
Бабурин В.Л. Географические аспекты современных экономических проблем России	2
Битюкова В.Р., Кириллов П.Л. Методы комплексной оценки региональных различий экологической напряженности в России	2
Горячко М.Д. Олимпийский импульс постиндустриальной модернизации регионов России	3
Добромыслова В.Ю. Основные подходы к формированию государственной политики России в Арктической зоне	4
Дирин Д.А., Кусков А.С., Бондарович А.А. Особенности позиционирования регионов России на международном и национальном туристских рынках	4
Дунец А.Н. Туризм в трансграничных территориях Алтае-Саянского горного региона	1
Землянский Д.Ю. Индикативный подход к оценке сезонной динамики размещения населения в России	3

Зырянов А.И., Мышлявцева С.Э. Технология развития туризма в новом районе	4
Иванов Д.С. Роль сектора услуг в межрегиональном неравенстве занятости и заработной платы в 2000-е годы	1
Казьмин М.А., Скорнякова Е.А. Трансформация землевладений православных монастырей Европейской России в XVIII–XX вв.	2
Клейменов С.П. Рыночная трансформация хозяйства Псковской области в контексте постиндустриального этапа общественного развития	3
Коломенская А.С., Хаустова О.И., Шурбе В.З. Экология и состояние здоровья населения: региональный аспект	3
Корнев И.Н., Сорокина А.Ф. Урбанизация и территориальные различия качества сельской местности Свердловской области	1
Коршакова И.В. Региональные особенности современного сберегательного процесса (на примере Смоленской области)	2
Кузьминов И.Ф. Республика Карелия: современное состояние и перспективы развития лесопромышленного комплекса	2
Куликов Г.К. Финансовое положение муниципальных образований России: факторы и региональные особенности	2
Куница М.Н. Типология сельских населенных пунктов центральной России: демо-экологический аспект	3
Куратова Л.А. Региональные особенности рынка денежных переводов Республики Коми	2
Лукьянова Н.Г. Историческое влияние планировочной структуры города Смоленска на территориальную организацию социальной инфраструктуры	1
Позднякова Т.М. Территориальная асимметрия экономического развития Зауралья: особенности и издержки	4
Русанова М.В. Проблемы и перспективы развития инновационной деятельности в региональных образовательных бизнес-структурах	1
Томина Н.Н. Демографическая ситуация в России: ретроспективный анализ	4
Трунин С.Н., Урманов Д.В. Пространственная поляризация регионов России как условие обострения социальных интересов и возможностей общества	4
Фокин В.М. Трансформация городского пространства Смоленска и развитие конкурентных преимуществ города	4
Цыренова И.Ж. Сравнительная оценка туристско-рекреационного потенциала национальных парков Байкальского региона	4
Чистяков П.А. Региональные аспекты реализации федеральных целевых программ	1

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ

Кривуля И.В. Трансформация размещения населения Псковской области в конце XX века	4
Ридевский Г.В. Процессы регионополизации, структурная неоднородность и социальное расслоение российско-белорусского пограничья	4
Ковалев Ю.П. Туристско-рекреационный потенциал и развитие туризма в российско-белорусском пограничье	4

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА REGIONAL ISSUES OF THE WORLD

Безрученко А.П. Сценарии организации авиатранспортной сети в условиях трансформации европейского рынка авиаперевозок (на примере республики Беларусь)	4
Божко Л.Л. Динамика экономики приграничных регионов	1
Львова Е.К. Роль инвестиций в экономическом развитии Китая и его регионов	3
Семёнов А.А. География аэропортов и авиакомпаний Европы в условиях либерализации и конкуренции	1

Антипова Е.А., Фокеева Л.В. Сравнительно-географический анализ демографического развития сельской местности Республики Беларусь и Республики Молдова	2
Сафиуллин М.Р. Оценка эффективности здравоохранения: глобальный, национальный и региональный уровень	2
Горкин А.П., Ачкасова Т.А. Отраслевая и региональная структура электронного сектора экономики США	2
Ковалев Ю.Ю. Глобальные производственные сети как фактор инновационного развития регионов	2
Каминская Н.В. Роль Африки в мировой индустрии сжиженного природного газа	2

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА DEVELOPMENT ISSUES OF THE WORLD ECONOMY

Валев Э.Б. Стратегические направления развития отраслевой и территориальной структуры топливно-энергетического комплекса мира	1
Кротков А.И. Анализ инвестиционной привлекательности развивающихся стран мира для фармацевтических ТНК	4
Прусс Е.А. Территориальная структура японских банков в США	3
Родионова И.А., Гордеева А.С. Особенности влияния информационных технологий на экономический рост и развитие стран мира	3

ИСТОРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ HISTORY OF ECONOMIC IDEA

Боровикова Т.В., Филинов В.А. Вклад А.С. Посникова в развитие отечественной экономической мысли	4
--	---

РЕЦЕНЗИИ / REVIEWS

Потоцкая Т.И., Часовский В.И. Тенденции развития индустриального сектора мировой экономики	1
---	---

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ / SCIENCE LIFE

Решение IV совещания заведующих кафедрами экономико-географического профиля университетов России и заседания Секции экономической и социальной географии Учебно-методического совета по географии УМО по классическому университетскому образованию	1
Важное событие в жизни российского экономико-географического сообщества	2
Школа-семинар молодых ученых: «Методология и методика региональных исследований: из прошлого в будущее. К 190-летию со дня рождения Я.А. Соловьева» 8–9 октября 2010 г.	4
Щербакова С.А. Современные проблемы развития туризма в регионах	4

ЛЮДИ НАУКИ

Пилясов А.Н. Мыслящий человек есть мера всему (памяти академика РАН А.Г. Гранберга)	3
--	---

ИСТОРИЯ НАУЧНОЙ МЫСЛИ

Агирречу А.А. Основные направления популяризации экономико-географических идей	4
---	---

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

К 90-летию Эмиля Борисовича Валева	1
Евгению Наумовичу Перцику 80 лет	1
75 лет Александру Павловичу Горкину	2
60-летие Вячеслава Леонидовича Бабурина	2
Николаю Семеновичу Мироненко – 70 лет	4

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Андреев Александр Анатольевич – аспирант кафедры географии естественно-географического факультета Псковского государственного педагогического университета им. С.М. Кирова E-mail: a3pochta@mail.ru

Агирречу Александр Антонович – кандидат географических наук, кафедра экономической и социальной географии России географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова E-mail: agir@mail.ru

Безрученко Андрей Петрович – магистрант кафедры экономической географии зарубежных стран Белорусского государственного университета

Бондарович Андрей Александрович – кандидат географических наук, доцент кафедры рекреационной географии, туризма и регионального маркетинга Алтайского государственного университета

Дирин Денис Александрович – кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии и картографии Алтайского государственного университета

Добромыслова Виктория Юрьевна – аспирантка кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова E-mail: Dobromyslova-vika@ya.ru

Зырянов Александр Иванович – д.г.н., профессор, зав. кафедрой туризма Пермского государственного университета E-mail: ziryarov@psu.ru

Ковалев Юрий Павлович – кандидат географических наук, доцент кафедры географии и туризма Смоленского гуманитарного университета E-mail: ykovalev56@gmail.com

Кривуля Ирина Владимировна – ассистент кафедры географии Псковского государственного педагогического университета имени С.М. Кирова

Кротков Алексей Игоревич – аспирант кафедры географии мирового хозяйства географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова E-mail: yasonsm@mail.ru

Куричев Николай Константинович – аспирант ИГРАН E-mail: nk.kurichev@mail.ru

Кусков Алексей Сергеевич – кандидат культурологии, доцент кафедры сервиса Саратовской государственной академии права E-mail: askuskov@mail.ru

Мышлявцева Светлана Эдуардовна – кандидат географических наук, доцент Пермского государственного университета E-mail: Turizm1@psu.ru

Новикова Наталья Ефимовна – старший преподаватель кафедры экономических дисциплин Смоленского филиала Российского государственного торгово-экономического университета E-mail: nata231278@yandex.ru

Ридевский Геннадий Владимирович – кандидат географических наук, доцент, ГНУ «НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь» E-mail: niei-mogilev@rambler.ru

Томина Надежда Николаевна – аспирантка кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова

Трунин Сергей Николаевич – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой прикладной экономики и управления персоналом, зам. декана экономического факультета ГОУ ВПО Кубанского государственного университета E-mail: dv_@list.ru

Урманов Дмитрий Васильевич – кандидат экономических наук, преподаватель филиала ГОУ ВПО Кубанский государственный университет в г. Кропоткин E-mail: dv_@list.ru

Фокин Виталий Михайлович – аспирант кафедры экономики и управления Смоленского гуманитарного университета E-mail: vitandom@mail.ru

Цыренова Инна Жаргановна – аспирантка кафедры рекреационной географии и туризма Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова E-mail: innatsyrenova@gmail.com

Шендрик Александр Владимирович – аспирант кафедры экономической и социальной географии России географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, инженер-экономист ФГУП «РосНИПИ Урбанистики» E-mail: shen@mail.ru

Щербакова Светлана Александровна – кандидат географических наук, доцент, зав. кафедрой географии и туризма Смоленского гуманитарного университета