

Учредители:

Институт географии РАН
Географический факультет
Московского государственного
университета имени М.В. Ломоносова
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. Стрелецкий В.Н. (Москва)
д.г.н., проф. Чистобаев А.И. (С.-Петербург)
к.г.н., доц. Шувалов В.Е. (Москва)

Редакционный совет:

Акад. РАН, д.г.н., проф. Бакланов П.Я. (Владивосток); д.э.н., проф. Вишневский А.Г. (Москва); д.г.н., проф. Гладкий А.В. (Украина); д.г.н., проф. Зубаревич Н.В. (Москва); проф. Кришьяне З. (Латвия); акад. РАН, д.г.н., проф. Касимов Н.С. (Москва); д.г.н., проф. Колосов В.А. (Москва); член-корр. РАН, д.э.н., проф. Кузнецов А.В. (Москва); д.г.н., проф. Лаппо Г.М. (Москва); проф. Лентц С. (Германия); проф. Мерфи А. (США); проф. Питт Ж.-Р. (Франция); д.г.н., проф. Шарыгин М.Д. (Пермь)

Редакционная коллегия:

к.г.н. Агирречу А.А. (Москва); д.г.н., проф. Алексеев А.И. (Москва); д.г.н., проф. Бабуринов В.Л. (Москва); д.г.н., проф. Белозеров В.С. (Ставрополь); д.э.н., проф. Вардомский Л.Б. (Москва); д.э.н., проф. Кузнецова О.В. (Москва); д.г.н., проф. Мажар Л.Ю. (Смоленск); д.г.н., проф. Потоцкая Т.И. (Смоленск); д.г.н., проф. Родионова И.А. (Москва); д.г.н., проф. Смирнягин Л.В. (Москва); д.г.н. Тархов С.А. (Москва); д.г.н., проф. Ткаченко А.А. (Тверь); д.г.н. Тревиш А.И. (Москва); д.г.н., проф. Федоров Г.М. (Калининград); д.г.н., проф. Шупер В.А. (Москва)

Ученый секретарь редколлегии:

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 16.11.2015
Формат 70х108¹/₁₆. Гарнитура «Times»
Тираж 300 экз.

№ 4 (50), 2015

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**

region@shu.ru

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ
REGIONAL PROBLEMS ARE IN THE MODERN WORLD

- Кузнецов А.В. Риски этнокультурной «мозаики» в Европейском Союзе 4
Kuznetsov A.V. Risks of ethno-cultural “mosaics” in the European Union

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ
РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ
SOCIAL AND ECONOMIC ISSUES
OF THE REGIONAL DEVELOPMENT IN RUSSIA

- Кузнецова О.В. Сетевая торговля: межрегиональные различия
и роль иностранных компаний в их формировании 13
Kuznetsova O.V. Network trade: interregional disparities
and the role of foreign companies in their formation
- Благовестова Т.Е. Типология регионов Центрального федерального округа
по уровню развития социальной инфраструктуры в 1990–2013 гг. 24
Blagovestova T.E. Typology of the regions of the Central federal district
in terms of 1990–2013 social infrastructure development level
- Неретин А.С. Роль местного железнодорожного сообщения
в обеспечении мобильности населения малолюдных районов
(на примере Костромской области) 34
Neretin A.S. The significance of local railway traffic in providing
for the sparsely populated areas’
population mobility by the example of Kostroma region
- Яковлева С.И. Картографическое обеспечение
региональных стратегий России 42
Yakovleva S.I. Cartographic support for regional strategies Russia
- Рязанов В.А. Эволюция факторов социально-экономического развития
индустриальных регионов Европейской России. Опыт эконометрического анализа 49
Ryazanov V.A. The evolution of the factors
of socio-economic development of the industrial regions of European Russia.
Experience econometric analysis

ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
THEORY OF REGIONAL RESEARCHES

- Савоскул М.С. Обзор теорий международной миграции
населения второй половины XX в. 56
Savoskul M.S. Theory of international migration
in the second half of the 20th century
- Добролюбова Ю.С. Обзор зарубежных социально-экологических рейтингов
городов и их сравнение с российскими аналогами 65
Dobrolyubova Y.S. Review of the foreign socio-environmental city ratings
and their comparison with the Russian methodologies.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ
REGIONAL RESEARCHES OF POPULATION

- Бабури В.Л., Земцов С.П. Эволюция системы городских поселений
и динамика природных и социально-экономических процессов
в Российской Арктике 76
Baburin V.L., Zemtsov S.P. The evolution of urban settlements
and the dynamics of natural and socio-economic processes in the Russian Arctic
- Вакуленко Е.С. Эконометрический анализ факторов внутренней миграции в России 83
Vakulenko E.S. Econometric analysis of factors of internal migration in Russia
- Дегтева Ж.Ф. Пространственная организация и динамика
этнической структуры Якутии 99
Degteva J.F. The spatial organization and dynamics
of the ethnic structure of Yakutia

Ткаченко А.А., Смирнов И.П., Фомкина А.А. Подходы к оценке территориально-урбанистической структуры нестолечных областей Центральной России	105
Tkachenko A.A., Smirnov I.P., Fomkina A.A. The approaches to the assessment of the territorial-urban structure for non-capital Central Russia regions	
Чихичин В.В., Белозеров В.С. Этническая карта Ставрополя: пространственно-временная динамика за последние полвека	113
Chihichin V.V., Belozеров V.S. Ethnic map of Stavropol territory: spatio-temporal dynamics in half a century	

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENTS OF THE BORDER REGIONS IN RUSSIA

Винокуров А.И., Ковалев Ю.П., Перекрест С.С. Демографические процессы в методологии кросс-культурного анализа российско-белорусского приграничья (на материалах Смоленской, Витебской и Могилевской областей)	120
Vinocurov A.I., Kovalev Y.P., Perekrест S.S. Demographic processes in the methodology of cross-cultural analysis of the Russian-Belarusian border region (on materials of Smolensk, Vitebsk and Mogilev regions)	

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА REGIONAL PROBLEMS DEVELOPMENT OF TOURISM

Кропинова Е.Г., Зайцева Н.А. Разработка сценариев развития туризма в Калининградской области до 2030 года	126
Kropinova E.G., Zaitseva N.A. Development scenarios for the development of tourism in the Kaliningrad region until 2030	
Кирсанова О.Г., Щербакова С.А. Логистический фактор развития туризма в Смоленской области	132
Kirsanova O.G., Shcherbakova S.A. Logistics factor of development of tourism in the Smolensk region	

НАШИ ЮБИЛЯРЫ ANNIVERSARY

К 75-летию А.И. Чистобаева	138
---	-----

Сведения об авторах	140
----------------------------------	-----

Указатель статей, опубликованных в 2015 году	142
---	-----

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Кузнецов А.В. (Москва)

РИСКИ ЭТНОКУЛЬТУРНОЙ «МОЗАИКИ» В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ¹

Kuznetsov A.V.

RISKS OF ETHNO-CULTURAL "MOSAICS" IN THE EUROPEAN UNION

Аннотация. В статье на региональном уровне анализируются разные риски этнокультурной «мозаики» в ЕС. Рассмотрено влияние Шотландии, Каталонии, других регионов с выраженной этнокультурной идентичностью на развитие ЕС. Исследованы также другие риски, вызванные наличием в ЕС традиционных языковых и культурных барьеров. Особое внимание уделено последствиям трансграничных миграций, включая неконтролируемые потоки из Северной Африки и Ближнего Востока.

Abstract. Different risks of ethno-cultural "mosaics" in the EU are analyzed on the regional level. Influence of Scotland, Catalonia and other regions with distinct ethno-cultural identity on the EU development is studied. Other risks of traditional language and cultural barriers in the EU are also investigated. Special attention is paid to consequences of trans-border migrations, including uncontrolled flows from North Africa and Middle East.

Ключевые слова: Европейский Союз, этнические меньшинства, международные миграции, беженцы, языковые барьеры, внедрение ислама в европейскую культуру, этнокультурные конфликты, сепаратизм, ирредентизм.

Key words: European Union, ethnic minorities, international migrations, refugees, language barriers, Islam implementation in European culture, ethno-cultural conflicts, separatism, irredentism.

Введение. Европейский Союз (ЕС) благодаря довольно успешному развитию региональной интеграции стал одним из ведущих мировых центров силы, причем в отличие от США или Китая транснациональным по характеру. Несмотря на постоянно возникающие между странами ЕС противоречия по тому или иному вопросу дальнейшего развития интеграционной группировки (что наиболее отчетливо проявилось в условиях долгового кризиса в Греции и ряде других стран зоны евро), до последнего времени государствам-членам удавалось приходить к консенсусу при решении ключевых проблем. В этой связи показательна «война санкций» с Россией, на которую пошли все участники ЕС даже при понимании неизбежности ощутимого экономического урона для нескольких стран-членов.

Вместе с тем для устойчивости европейского интеграционного проекта сохраняются

серьезные угрозы, важнейшая из которых связана с этнокультурной «мозаичностью» стран ЕС. Такая «мозаичность» в ЕС лишь усиливается вследствие роста самосознания традиционных этнических меньшинств европейских государств, а также все более мощного потока иммигрантов, часто представляющих собой носителей совершенно других культурных традиций. При этом, как будет показано ниже, обычно в научной литературе вопросы культурного, языкового, религиозного разнообразия, а также соответствующие направления государственной политики рассматриваются или на уровне ЕС в целом и его отдельных стран-членов, или на примерах конкретных локальных проблем. Мы же попытались рассмотреть региональное измерение рисков этнокультурной «мозаики» в ЕС, то есть представить общие выводы из анализа на уровне регионов и городов стран-членов.

¹ Исследование выполнено по Программе Отделения глобальных проблем и международных отношений РАН №IV.10.1 «Дисбалансы современного миропорядка и Россия» (проект «Межрегиональные контрасты внутри крупных мировых центров силы: ЕС, США, Китай, Индия»).

В первой части статьи рассмотрены риски для устойчивости развития ЕС, связанные с наличием в его составе регионов с ярко выраженной этнокультурной идентичностью, таких как Шотландия или Каталония. Вторая часть посвящена другим имеющим региональное измерение рискам, связанным с языковыми и культурными барьерами между традиционным населением стран-членов ЕС, включая миграции внутри интеграционной группировки. В третьей части показана неравномерность присутствия внешних для ЕС мигрантов в отдельных странах-членах, их регионах и городах, а также связанные с этим проблемы. Наконец, в четвертой части представлены основные риски, вызванные неуправляемостью миграционных потоков в ЕС на современном этапе, в том числе вследствие наплыва беженцев после активизации военных действий в Северной Африке и на Ближнем Востоке.

1. Сепаратизм европейских регионов.

По своей сути ЕС – интеграционное объединение равных по статусу государств. Страны-члены передали часть суверенитета на наднациональный уровень, но субнациональный уровень в ЕС по-прежнему лишен сколько-нибудь существенных полномочий – идея «Европы регионов» провалилась. В институциональной структуре ЕС созданный в 1994 г. Комитет регионов играет лишь консультативную роль при основных институтах, причем по ограниченному кругу вопросов. Хотя Комитет регионов призван расширить представительство интересов местных и региональных властей на уровне ЕС, в нем нет прямого представительства всех регионов.

В ЕС создана единая трехуровневая система регионов NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics), которая в значительной мере опирается на сложившиеся в странах-членах системы административно-территориального деления. Вместе с тем система NUTS предназначена главным образом для сбора сопоставимой статистики в региональном разрезе, а также проведения региональной (на уровне NUTS-2) и других направлений наднациональной политики ЕС, связанных с ассигнованиями из структурных фондов [25]. В основном же взаимоотношения регионов с центральными (федеральными) правительствами определяются на уровне стран-членов.

С большим трудом в ЕС формируется общеевропейская идентичность, однако в свойственной европейцам множественной территориальной идентичности (например, житель Нюрнберга / франконец – житель исторической области / баварец – житель субъекта федерации / немец / житель ЕС) ассоциация с гражданством ЕС находится на втором плане. Не случайно, на выборах в Европарламент и политики, и избиратели обычно продолжают ориентироваться на повестку национального уровня, даже если ключевые проблемы в принципе не могут решаться на наднациональном уровне [6]. Не возникла единая общность населения и в приграничных районах в рамках так называемых еврорегионов, хотя в их пределах успешно реализуются трансграничные транспортные и культурные проекты, интенсивно развиваются маятниковые трудовые миграции и деловые контакты малого и среднего бизнеса.

В результате в Европе возникла парадоксальная ситуация – крупные регионы с выраженной этнокультурной идентичностью, нередко обладающие государственностью (как субъекты федераций) имеют намного меньше политического влияния, нежели самые маленькие страны-члены ЕС. При этом по экономическому весу благодаря емкому внутреннему рынку и конкурентоспособной экономике такие регионы часто многократно превосходят малые страны ЕС. Поскольку углубление интеграции в ЕС не размывало национальные государства, о чем многие эксперты думали в 1980–1990-е годы, для некоторых регионов NUTS-1 (реже NUTS-2) сохранился вопрос повышения своего значения в процессах европейской интеграции, который легче всего выразить в сепаратистской риторике.

Для примера мы сравнили с пятью самыми маленькими странами ЕС пять регионов NUTS-1 с явными настроениями автономизации (см. табл. 1). Так, в 20–30 раз обгоняет Эстонию, Латвию или Кипр по масштабам экономики Свободное государство Бавария, которая, будучи членом ФРГ, так и не подписала Основной закон страны. По числу жителей превосходит на порядок некоторые страны ЕС регион NUTS-1 Восток Испании, населенный носителями каталанского языка (его ядром выступает Автономное сообщество Каталония, неу-

Таблица 1

Сравнение ряда крупнейших регионов NUTS-1 с малыми странами-членами ЕС

Регион NUTS-1	Население, млн чел., 1 января 2014	ВВП, млн евро, 2013	Страна ЕС	Население, млн чел., 1 января 2014	ВВП, млн евро, 2013
Восток Испании (Каталония, Валенсия, Балеарские острова)	13,59	321	Латвия	2,00	23
Бавария (Германия)	12,60	504	Эстония	1,32	19
Северо-Восток Италии (Болъцано, Тренто, Венето, Фриули-Венеция-Джулия, Эмилия-Романья)	11,65	364	Кипр	0,86	18
Фландрия (Бельгия)	6,43	230	Люксембург	0,55	45
Шотландия (Великобритания)	5,34	155	Мальта	0,43	8

Источник: статистика Евростата (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/data/database>).

клонно стремящееся к независимости). При этом Каталония, Валенсия и Балеарские острова – регионы NUTS-2, но именно для них в Испании предусмотрена автономия, включая получение официального статуса каталанским языком, входящим в 15 самых распространенных в ЕС языков [10].

В основе нарастающих сепаратистских настроений обычно лежат экономические мотивы. Иллюстрациями служат опережающее развитие Фландрии по сравнению с франкоязычной старопромышленной Валлонией в Бельгии или начало масштабной нефтедобычи на шельфе наряду с развитием электронной промышленности и сектора финансовых услуг в Шотландии. Вместе с тем экономические соображения легко окрашиваются политиками в этнокультурные тона. В качестве аргументов используется апелляция к истории (вплоть до возрождения почти исчезнувшего языка), которая среди прочего находит материальное выражение в развитии традиционных ремесел на фоне вывода обычных промышленных предприятий из этих регионов в развивающиеся страны. Однако экономические и другие доводы за пределами историко-культурного контекста одновременно сдерживают часть населения от принятия решения о независимости.

Риски, связанные с возможным достижением такими регионами независимости, распространяются далеко за пределы страны, чья территориальная целостность оказывается под угрозой. Например, даже предоставление лишь широкой автономии Шотландии после того, как в 2015 г. 55% избирателей высказались за сохранение региона в составе Великобритании, поднимает «англий-

ский вопрос» – право шотландцев участвовать в политических решениях, затрагивающих только Англию, а также более общие проблемы деволюции власти в английских регионах [13]. При этом размежевание Шотландии и Англии будет нарастать, а при возможном желании англичан на референдуме 2017 г. заявить о выходе из ЕС Шотландия вновь поставит вопрос об отделении. Распад Соединенного Королевства может означать и сложности для НАТО, поскольку Шотландия выступает за безъядерный статус [2], и пересмотр тесных взаимоотношений всего ЕС с США, и даже конец британской монархии.

Независимость Каталонии, движение к которой также имеет длинную историю [3, 4], создаст для ЕС ряд проблем. Во-первых, выход региона из состава страны-члена не означает его автоматический прием в ЕС (более того, Испания может заблокировать вступление Каталонии). Во-вторых, пример Каталонии спровоцирует «эффект домино» как в Испании, где Страна Басков – еще один кандидат на независимость, так и в других странах. В-третьих, независимость Каталонии повысит статус каталанского языка, который получит литературную норму. До сих пор идут споры, является ли валенсийский язык диалектом каталанского. Используемые несколькими миллионами человек на юге Франции окситанские наречия пока филологами рассматриваются отдельно, но в рамках единой с каталанским окситано-романской подгруппы языков. Повышение статуса каталанского может привести к росту национального самосознания в прилегающих районах Франции. Напрашивается аналогия с множеством берберских языков, среди которых наречие тама-

зигхт после придания ему стандартизированной формы получило статус второго официального языка Марокко в 2011 г. [5].

Самую большую проблему для ЕС может создать независимость Фландрии. Фактически уже в ходе федерализации Бельгии произошел раскол страны, что косвенно подтверждает успешное функционирование государства больше года (в 2010–2011 гг.) без правительства – целостность удерживается благодаря наличию двуязычного столичного Брюсселя как самостоятельного субъекта федерации и расположения Бельгии в центре ЕС [8, 20]. При этом языковые сообщества имеют собственные системы образования и правительства (вернее в стране правительства есть у регионов Валлония и Брюссель, франкоязычного и немецкоязычного сообществ, а Фландрия и нидерландоязычное сообщество создали свое объединенное правительство), даже воинские части формируются по языковому принципу. Фландрия и Валлония в качестве государственных языков используют только соответственно нидерландский и французский (что в Валлонии означает среди прочего типичное изучение в школе в качестве двух неродных языков английского и немецкого, а не нидерландского). В Бельгии есть две академии наук и т.д. Если мирный развод Бельгии по образцу Чехословакии все-таки состоится, это создаст в центре ЕС, по сути в стране-символе интеграции, два не слишком жизнеспособных в экономическом отношении государства, что породит проблемы для соседних с ними Нидерландов и Франции.

Наименее продвинулась к идее независимости Северная Италия – пока даже не ясны пространственные границы возможного сепаратизма (например, вся Падания, только Северо-Восточная Италия или лишь область Венето, апеллирующая к истории Венецианской Республики), что не мешает националистическим силам повышать свою популярность. Если одна из крупнейших стран ЕС, причем ее основательница, будет вынуждена в ближайшие десятилетия перейти по меньшей мере к федерализации (ряд автономных регионов в стране уже создан), это поставит под вопрос весь европейский проект конца XIX – первой половины XX веков по построению национальных государств. Многие латентные проблемы сепаратизма и приграничных споров могут стать реальностью –

будь то Корсика, итальяно-французская и итальяно-австрийская границы, равно как и территориальные споры в Центрально-Восточной Европе.

2. Другие этнокультурные противоречия в ЕС. Этнокультурные противоречия в ЕС, связанные с традиционным населением (под которым мы понимаем народы, жившие на территории стран в момент их присоединения к ЕС), не исчерпываются региональным сепаратизмом. Одна из самых сложных проблем – цыгане. По разным оценкам, их в странах ЕС от 6 до 12 млн чел., причем это самое дискриминируемое национальное меньшинство. Вместе с тем европейские эксперты считают проблему цыган больше социальной, нежели этнической [18]. По сути, придерживаясь традиционного стиля жизни, цыгане не могут вписаться в европейское постиндустриальное общество. При этом, однако, существует немало примеров недобросовестной эксплуатации цыганами достижений социального государства в ЕС, что вызывает отторжение остального населения [9].

Повсеместно в ЕС продолжается борьба культурных меньшинств за автономию под флагом языка, которая не преследует цели создания самостоятельного государства, а часто даже автономного региона. Защита языков с небольшим числом носителей в ЕС нацелена на официальные языки стран-членов, тогда как защита региональных языков носит в основном декларативный характер в отличие, например, от ЮАР или России, где возможности преподавания и конкретная практика официального употребления языков малых народов довольно подробно прописаны в законодательстве. Не случайно, в XX веке почти ассимилировали многие малые народы – бретонцы во Франции, корнцы (носители корнуэльского языка) в Великобритании, сорбы-лужичане в ФРГ, русины-лемки в Польше и др. При этом не все члены ЕС подписали и ратифицировали Европейскую хартию региональных языков или языков меньшинств, принятую Советом Европы в 1992 г. Поскольку страна-участник сама определяет перечень защищаемых языков, исключая диалекты государственного языка, языки мигрантов и «нетерриториальные языки», это допускает весьма широкие трактовки [10]. Например,

силезцы в Польше или эльзасцы во Франции не удовлетворены своим нынешним положением. Однако есть и примеры успешного решения проблем национальных меньшинств – шведы получили автономию на Аландских островах Финляндии, а датской национальной партии (Союзу южношлезвигских избирателей) законом гарантированы места в парламенте северогерманской земли Шлезвиг-Гольштейн.

Еще одна проблема связана с ирредентизмом, который обычно сочетается с непризнанием за народом соседней страны статуса национального меньшинства. Наиболее сложными считаются проблемы компактно проживающих венгров в Румынии и Словакии и русских в Латвии и Эстонии. В 2000-е годы эксперты стали говорить о переходе Венгрии и России от ирредентизма к политике взаимодействия со своими соотечественниками как представителями диаспор [27], однако воссоединение Крыма с Российской Федерацией порождает в ЕС новые фобии. При этом на данный момент для ЕС самым острым остается вопрос турецкого ирредентизма, поскольку Республика Кипр входит в интеграционную группировку только территории, на которой проживают греки-киприоты. По мере расширения ЕС за счет республик бывшей Югославии может обостриться проблема сербского ирредентизма.

Наконец, новой проблемой для ЕС стали так называемые трудовые диаспоры [17], в том числе коренных этносов стран-членов. Так, по данным Евростата, в 2011 г. за пределами родной страны проживало 1,5 млн уроженцев Польши (из них 675 тыс. чел. в Великобритании, 390 тыс. в Германии, 85 тыс. в Италии, 57 тыс. в Испании и 50 тыс. в Бельгии). В другие страны ЕС уехали 1,3 млн родившихся в Италии (из них 589 тыс. чел. осели в Германии, 173 тыс. во Франции, 170 тыс. в Испании, 165 тыс. в Великобритании и 163 тыс. в Бельгии). Максимальный исход населения наблюдался из 10-миллионной Португалии – почти 1 млн соотечественников бывшего главы Еврокомиссии Ж.М. Баррозу переехали в другие страны ЕС: 500 тыс. чел. осели во Франции, 129 тыс. в Великобритании, 121 тыс. в Германии, 103 тыс. в Испании и 82 тыс. в Люксембурге (каждый 6-й житель). Новую диаспору формируют болгары, которых уехало из страны почти 0,5 млн чел. По количеству живущих

за рубежом внутри ЕС лидировала Румыния (свыше 2 млн чел.), но в отличие от названных стран миграционный поток был в этническом плане не однороден из-за цыган.

На этом фоне религиозное противостояние в среде традиционного населения ЕС отходит на второй план. Внимания заслуживают лишь бытовой антисемитизм и тлеющий конфликт католиков и протестантов в Северной Ирландии (хотя при распаде Великобритании он может обостриться при ирредентистских шагах Республики Ирландия). Однако падение авторитета христианских Церквей, их неспособность адекватно реагировать на вызовы глобализации создают в долгосрочном плане почву для новых конфликтов – но уже с участием мигрантов, часто исповедующих ислам.

3. Различное значение внешних мигрантов в странах и регионах ЕС.

Внешние мигранты распределяются по странам ЕС очень неравномерно. При этом разные государства оказываются центром притяжения различных этнических групп. Турки, а с 90-х годов и боснийцы устремились в Германию и Австрию, основной поток албанцев направляется в Грецию и Италию, украинцев и молдован – в Италию и Испанию. Выходцы из Марокко (к которым скорее всего причисляют и африканцев, использующих эту страну лишь как перевалочную базу [1]) в силу их многочисленности размещаются как в соседней Испании, так и во франкоязычных Франции и Бельгии, а также Италии. Для алжирцев и выходцев из бывших французских колоний в Тропической Африке наиболее привлекательной остается Франция, для жителей Индии и других стран Содружества – Великобритания и т.д. (см. табл. 2).

Иностранцы не распределяются по территории ЕС равномерно. Точная статистика в странах ЕС не ведется, поскольку значительная часть мигрантов получает гражданство (причем далеко не всегда происходит их интеграция в местную культурную среду, хотя есть и процессы возвращения на историческую родину немцев, голландцев, шведов, греков). В то же время гражданства, в частности, не имеют многие коренные жители – представители русского меньшинства в Латвии и Эстонии. Наиболее полную картину представляют результаты переписи, в которых отражаются страны,

Таблица 2

Распределение выходцев из разных стран в 2011 г., %

Страна рождения	ЕС-28	Германия	Испания	Великобритания	Италия	Франция	Бельгия	Австрия	Греция
Всего родились за рубежом, млн чел.	31,7	6,0	5,2	5,1	4,0	3,8	1,2	0,9	0,9
Другие в ЕС	41,0	41,5	37,2	57,0	27,5	35,1	65,0	39,8	22,0
Турция	6,4	25,4	0,0	0,6	0,4	5,8	3,5	12,1	0,6
Албания	3,0	0,1	0,0	0,1	11,2	0,1	0,5	0,2	53,1
Украина	2,0	1,8	1,5	0,2	4,4	0,2	0,3	0,7	1,9
Россия	1,9	2,9	0,9	0,4	0,7	0,9	1,6	2,8	1,5
Сербия	1,1	1,4	0,1	0,0	1,1	1,2	0,5	13,1	0,4
Босния и Герцеговина	1,1	2,3	0,0	0,0	0,7	0,2	0,2	9,4	0,0
Молдавия	0,6	0,2	0,4	0,0	3,2	0,1	0,1	0,1	1,1
Прочие в Европе	2,1	2,0	0,8	0,8	2,3	1,4	1,0	3,1	1,2
Марокко	5,5	0,9	14,4	0,1	10,1	11,4	7,4	0,1	0,2
Алжир	1,8	0,2	0,8	0,2	0,5	12,2	0,9	0,1	0,1
Тунис	0,8	0,3	0,0	0,0	2,0	3,8	0,4	0,2	0,1
Нигерия	0,8	0,2	0,5	2,5	1,2	0,1	0,3	0,6	0,4
Сенегал	0,6	0,0	0,9	0,0	1,8	1,3	0,2	0,0	0,1
Прочие в Африке	5,2	1,9	1,9	6,7	5,4	11,5	6,7	1,5	0,1
Китай	2,1	1,0	1,7	2,6	4,8	2,2	0,9	1,0	0,4
Индия	1,9	0,6	0,5	6,7	2,9	0,4	0,7	0,7	1,2
Пакистан	1,2	0,4	0,7	3,2	1,7	0,4	0,4	0,3	3,8
Филиппины	0,9	0,3	0,5	1,3	3,2	0,3	0,3	0,5	1,1
Шри-Ланка	0,6	0,3	0,0	1,0	1,8	0,8	0,1	0,0	0,1
Ирак	0,6	1,1	0,0	0,5	0,0	0,1	0,6	0,3	0,4
Вьетнам	0,6	1,3	0,0	0,1	0,0	0,5	0,1	0,1	0,0
Прочие в Азии и Океании	7,9	11,2	1,4	9,6	5	4	5,5	11,5	9,2
Эквадор	1,5	0,1	7,0	0,1	2,0	0,1	0,3	0,0	0,0
США	1,2	1,2	0,7	2,8	0,3	0,8	1,0	0,7	0,6
Колумбия	1,2	0,1	6,3	0,2	0,4	0,3	0,1	0,1	0,0
Бразилия	1,1	0,4	1,6	0,6	0,9	1,0	0,5	0,3	0,1
Перу	0,8	0,1	2,9	0,1	2,3	0,1	0,1	0,1	0,0
Боливия	0,7	0,0	3,6	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Аргентина	0,6	0,1	3,4	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
Прочие в Америке	3,2	0,7	10,3	2,5	1,7	3,6	0,8	0,6	0,3

Источник: статистика Евростата на основе последних переписей населения (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/data/database>).

где родились респонденты. Однако данные переписи, например, в Германии занизили число иностранцев по сравнению с текущим полицейским учетом более чем на 1/5 (почти 1,5 млн чел.).

В целом по ЕС доля мигрантов не достигает даже 7%, причем 2/5 – жители других стран ЕС. Однако в нескольких крупнейших

городах иностранцы составляют свыше 30% всех жителей – в Брюсселе, Лондоне и Вене. Из менее крупных городов выделяются Люксембург, Роттердам, пригород Франкфурта-на-Майне Оффенбах, шведский Мальмё и некоторые другие. Отдельные кварталы самых разных европейских городов превращаются по сути в мигрантские гетто.

Наиболее сложная и при этом сравнительно новая для ЕС проблема – интеграция в общество мигрантов, исповедующих ислам [12, 14, 17]. При этом трудности адаптации связаны далеко не только с религиозными различиями – турецкие, арабские и другие мусульманские мигранты зачастую плохо владеют государственным языком и имеют невысокий образовательный уровень, а их дети в итоге имеют низкие по сравнению с местными жителями стартовые условия. Вместе с тем в традиционных христианских странах есть объективные барьеры для создания равных институциональных условий при обеспечении свободы вероисповедания – например, в Германии существует «церковный налог», из которого субсидируется строительство христианских церквей и синагог, а в школах есть элементы религиозного обучения, но в учебные планы очень медленно внедряются уроки об исламе.

Как показывают эконометрические исследования, приток внешних мигрантов дает позитивный эффект для роста ВВП регионов, где они концентрируются [21]. Правда, не исключено, что мигранты едут в самые динамичные регионы и своим присутствием тормозят их экономическое развитие. Например, в Германии больше всего турок в Берлине, Гамбурге, Дуйсбурге и Франкфурте-на-Майне. К тому же нельзя недоучитывать неэкономические последствия наплыва мигрантов – создается почва для экстремизма, растет число конфликтов между самими мигрантами за сферы влияния (в частности, можно вспомнить индо-пакистанское и арабо-турецкое противостояние в некоторых городах в ЕС). Лишь недавно в ЕС пришло осознание того, что из-за культурных и экономических барьеров мигрантам не хватает институционализированных каналов решения споров, что выводит проблему интеграции мигрантов из экономической и даже социокультурной плоскостей в сферу обеспечения безопасности [22].

Реагируя на события последних лет, в том числе трагические последствия нерегулируемого наплыва нелегальных мигрантов из Северной Африки, ЕС начал совершенствовать общую миграционную политику [11, 24]. Однако неэффективность этой политики уже в 1990-е годы привела к заметному росту негативного отношения жителей ЕС к иностранцам, прежде всего в регионах их кон-

центрации, особенно при прямой конкуренции с местным населением за рабочие места [19]. На этом фоне происходит усиление популярности националистических партий в Европе, причем этому способствует также кризис традиционных партий, отсутствие в старой партийной системе ярких лидеров [6].

4. Риски неуправляемости миграционных потоков в ЕС. Сложность 2000-х годов для ЕС связана с тем, что для интеграционной группировки наступил принципиально новый период миграции – на смену регулируемому процессу трудовых миграций, который в 1990-е годы дополнился небольшими потоками претендентов на политическое убежище и беженцами, в последние годы пришел неуправляемый процесс. Даже по линии формально трудовой миграции приезжают не гастарбайтеры, желающие заработать и вернуться домой, а низкоквалифицированные работники, с которыми затем воссоединяются их семьи. В результате в ЕС растет безработица, увеличивается нагрузка на социальную сферу, а в секторах, где мигранты без должной квалификации все-таки заняли рабочие места, падает качество товаров и услуг. При этом развитие глобализации создает больше возможностей для жителей развивающихся стран узнать о возможностях трудоустройства в ЕС, а затем осуществить иммиграцию. Кроме того, в последние годы значительная часть трудовых мигрантов пытается проникнуть в ЕС под видом беженцев. При этом речь идет не только об арабских странах, охваченных боевыми действиями, но и о Тропической Африке, из которой раньше многие мигранты предпочитали выезжать на заработки в нефтедобывающие страны Северной Африки и Персидского залива [1].

К основным причинам провала миграционной политики отдельных стран-членов (будь то политика ФРГ в отношении гастарбайтеров в 1955–1973 гг. или политика в отношении жителей бывших колоний у Франции, Нидерландов и Великобритании) относится краткосрочное экономическое и политическое целеполагание, не учитывающее социальную природу трансграничных миграций. Например, молодые трудовые мигранты рассматривались в ЕС как лица, стремящиеся максимизировать свои заработки, а на самом деле использо-

вались своими семьями как начальное звено иммиграционной цепочки. В результате создававшиеся на пути мигрантов препятствия расценивались последними не как сигнал к отказу от переезда в ЕС, а лишь как дополнительные барьеры (причем для помощи в их преодолении сформировалась целая нелегальная отрасль). Связанная с выполнением нормальных социальных обязательств интеграция детей трудовых мигрантов в местную образовательную систему резко сокращала стимулы возврата на родину. Имело место также расхождение декларируемых целей миграционной политики с конкретными ориентирами, которые политики боялись обнародовать. В частности, речь идет о группах интересов, которые лоббировали привлечение иностранной дешевой рабочей силы в ряд отраслей экономики стран ЕС. Дополнительные сложности для миграционной политики в странах-членах составляла необходимость соблюдать права человека [16]. Показателен пример Швеции, которая в отличие от многих других стран ЕС по-прежнему предоставляет языковые курсы и другие программы адаптации на добровольной основе (в итоге невыполнение разного рода тестов мигрантами не влечет за собой санкций). Считается, что реализуемая с 1965 г. политика вполне себя оправдала, однако в действительности оценка проводится лишь по динамике трудоустройства мигрантов, тогда как более половины слушателей языковых курсов их не заканчивают [28].

В 2015 г. очередное обострение вооруженного противостояния в арабских странах привело к небывалому наплыву беженцев в ЕС, когда инфраструктура по их приему в отдельных регионах государств-членов оказалась перегружена. По данным Евростата, за первое полугодие 2015 г. только официально за убежищем обратились 399 тыс. чел. В целом с учетом ранее прибывших беженцев решения о предоставлении убежища ожидали 592 тыс., что было на 62% больше показателей лета 2014 г. При этом в Германии сосредоточились 306 тыс. чел., в том числе 154 тыс. прибывших в 2015 г. (в основном в Баварии). В первом полугодии 2015 г. из расчета на душу населения максимальный поток пришелся на Венгрию (туда прибыли за убежищем 65,5 тыс. чел.), Австрию (27 тыс.) и Швецию (26 тыс.). По абсолютным масштабам выделялись Италия и Фран-

ция. В целом по ЕС среди просителей убежища на первых местах находились жители Сирии, Афганистана и Албании (наличие последней страны остро поставило вопрос об адекватности критериев ЕС о предоставлении политического убежища). При этом в Италии три основных категории просителей убежища составляли жители Нигерии, Гамбии и Пакистана [23].

Для ЕС опасность, исходящая от слабо регулируемых потоков мигрантов, кроется среди прочего в нарастании бесконтрольного оборота наркотиков и повышении угрозы терроризма. При этом слабо адаптированные к общественной жизни в ЕС мигранты иногда легко увлекаются идеями исламистских боевиков с Ближнего Востока [7, 15]. Однако и в самом ЕС сложности с интеграцией мигрантов приводят к формированию их изолированных общин, которые не контролируются органами власти. Наконец, мигранты начали свободно перемещаться по ЕС, создавая новые проблемы с адаптацией. Характерной иллюстрацией служит Бельгия, где оставшиеся вследствие структурных сдвигов в экономике во франкоязычной Валлонии без работы арабы-гастарбайтеры переезжают во Фландрию, не зная нидерландского языка. В итоге для их детей, приходящих в школу, требуется разрабатывать специальные программы обучения.

Исследования стратегий африканских и арабских мигрантов показывают, что многие из них в принципе не планируют оседать в конкретном регионе ЕС, предпочитая раз в несколько лет перемещаться в новые города [26]. В конечном счете это подтачивает единство Шенгенского пространства, тем более что страны-члены, ситуативно реагируя на наплыв беженцев, начинают самостоятельно решать проблемы с государствами, выступающими перевалочными базами (достаточно вспомнить популистское заявление федерального канцлера Германии А. Меркель о необходимости ускорить процедуру приема Турции в ЕС). При этом и у Турции, и у Марокко свои собственные интересы в диалоге с ЕС, далеко не всегда отвечающие интересам большинства стран-членов.

Заключение. Развитие европейской интеграции всегда сдерживалось наличием языковых и культурных барьеров. Огромные контрасты в уровне безработицы между,

с одной стороны, Германией и Австрией и, с другой стороны, Испанией и Грецией показывают, что свобода движения трудовых ресурсов в ЕС даже в условиях формально созданного Общего рынка остается ограниченной. Однако подлинную угрозу целостности ЕС как центра мировой экономической и политической силы в ближайшие пару десятилетий может создать обострение этнокультурных проблем. Особую угрозу представляют сепаратизм крупных регионов, имеющих

меньшие права по сравнению с малыми странами-членами, и ставшие неконтролируемыми потоки внешних мигрантов, представляющих преимущественно иную этнокультурную среду. Если в кратчайшие сроки страны-члены ЕС не смогут выработать новую единую политику в отношении этих проблем, долгое время считавшихся преимущественно экономическими, они столкнутся с серьезными негативными политическими и социальными последствиями.

Библиографический список

1. Абрамова И.О., Бессонов С.А. «Арабская весна» и трансграничная миграция // Азия и Африка сегодня. – 2012. – № 6. – С. 10–17; № 7. – С. 10–15.
2. Андреева Т.Н. Внутри- и внешнеполитические аспекты проблемы независимости Шотландии // Мировая экономика и международные отношения. – 2014. – № 6. – С. 65–74.
3. Баранов А.В. Факторы и политические стратегии сепаратистского движения в современной Каталонии // Европа. – 2014. – № 13. – С. 108–118.
4. Верников В.Л. Каталония в поисках независимости // Современная Европа. – 2015. – № 2. – С. 61–71.
5. Володина М.А. Берберы Северной Африки: культурная и политическая эволюция (на примере Марокко). – М.: ИМЭМО РАН, 2011. – 112 с.
6. Выборы в Европейский парламент 2014: итоги и перспективы: сборник статей / Отв. ред. В.Я. Швейцер. – М.: Институт Европы РАН, 2014. – 224 с.
7. Добаев И.П. Исламизация Европы: миф или реальная угроза? // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 4. – С. 50–56.
8. Елманова Д.С. Фламандско-валлонские взаимоотношения: конфликт или стимул развития Бельгии? // Региональные исследования. – 2010. – № 4. – С. 76–82.
9. Каргалова М.В. Европа: цыганы шумною толпой... (цыганский вопрос в Европе) // Современная Европа. – 2011. – № 4. – С. 18–27.
10. Кузнецов А.В. Языковые барьеры в Европейском Союзе // Мировое развитие. – 2013. – Выпуск 9. – С. 101–110.
11. Миграционные проблемы в Европе и пути их решения / Под ред. Н.Б. Кондратьевой, О.Ю. Потемкиной. – М.: Институт Европы РАН, 2015. – 144 с.
12. Садыкова Л.Р. Политика Германии в отношении мусульманских сообществ // Вестник МГИМО-Университета. – 2014. – № 6. – С. 174–181.
13. Перегудов С.П., Семененко И.С. Референдум о независимости Шотландии и проблемы британской государственности // Мировая экономика и международные отношения. – 2015. – № 3. – С. 64–75.
14. Хенкин С.М. Мусульмане в Испании: проблемы адаптации // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 3. – С. 48–58.
15. Яшлавский А.Э. Джихадисты из Европы на Ближнем Востоке: скрытая и явная угроза // Мировая экономика и международные отношения. – 2015. – № 10. – С. 18–29.
16. Castles S. Why Migration Policies Fail // Ethnic and Racial Studies. – 2004. – Vol. 27. – № 2. – P. 205–227.
17. Comparative European Research in Migration, Diversity and Identities / Ed. by W. Bosswick, Ch. Husband. – Bilbao: University of Deusto, 2005. – 181 p.
18. European Yearbook of Minority Issues. Volume 10, 2011. – Leiden & Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 358 p.
19. Gang I.N., Rivera-Batiz L., Jun M.-S. Economic Strain, Ethnic Concentration and Attitudes Towards Foreigners in the European Union // IZA Discussion Paper. – 2002. – № 578. – 40 p.
20. Hooghe M. The Political Crisis in Belgium (2007–2011): A Federal System without Federal Loyalty // Representation. – 2012. – Vol. 48. – № 1. – P. 131–138.
21. Huber P., Tondl G. Migration and Regional Convergence in the European Union // WIFO Working Papers. – 2012. – № 419. – 35 p.
22. Huysmans J. The European Union and the Securitization of Migration // Journal of Common Market Studies. – 2000. – Vol. 38. – № 5. – P. 751–777.
23. Luedtke A. Uncovering European Union Immigration Legislation: Policy Dynamics and Outcomes // International Migration. – 2011. – Vol. 49. – Issue 2. – P. 1–27.
24. Over 210 000 first time asylum seekers in the EU in the second quarter of 2015 // Eurostat Newsrelease. – 2015. – № 163. Available at: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/6996925/3-18092015-BP-EN.pdf/b0377f79-f06d-4263-aa5b-cc9b4f6a838f>
25. Regions in the European Union. Nomenclature of Territorial Units for Statistics – NUTS 2013/EU-28. Available at: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-006>
26. Shapendonk J. Turbulent Trajectories: African Migrants on Their Way to the European Union // Societies. – 2012. – Vol. 2. – Issue 2. – P. 27–41.
27. Waterbury M.A. From Irredentism to Diaspora Politics: States and Transborder Ethnic Groups in Eastern Europe // Global Migration and Transnational Politics. – 2009. – Working Paper № 6. – 11 p.
28. Wiesbrock A. The Integration of Immigrants in Sweden: a Model for the European Union? // International Migration. – 2011. – Vol. 49. – Issue 4. – P. 48–66.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ

Кузнецова О.В. (Москва)

СЕТЕВАЯ ТОРГОВЛЯ: МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗЛИЧИЯ И РОЛЬ ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЙ В ИХ ФОРМИРОВАНИИ¹

Kuznetsova O.V.

NETWORK TRADE: INTERREGIONAL DISPARITIES AND THE ROLE OF FOREIGN COMPANIES IN THEIR FORMATION

Аннотация. В статье анализируются различия между российскими регионами по роли сетевой торговли в обороте розничной торговли, выявляются разнообразные факторы этих различий. Рассматриваются основные особенности крупнейших сетевых компаний, включая географию их происхождения. Оценивается роль иностранных компаний в развитии сетевой торговли в регионах.

Abstract. The differences between Russian regions on the role of network trade in the retail trade turnover is analyzed, various factors of these differences are identified. The main features of the largest network companies, including the geography of their origin are discussed. The role of foreign companies in the development of network of trade in the region is assessed.

Ключевые слова: торговые сети, оборот розничной торговли, рейтинги крупнейших компаний, межрегиональная дифференциация.

Keywords: network retail companies, retail trade turnover, the ratings of the largest companies, regional differentiation.

В настоящее время в условиях экономического кризиса российской экономике приходится сталкиваться с целым рядом новых вызовов. Наряду с существенным падением цен на нефть, которое случилось уже не в первый раз в истории мировой экономики, Россия испытывает последствия как западных санкций, так и собственных же ответных антисанкций. Результатом действия совокупности этих факторов стали девальвация рубля и усиление инфляции. Однако наряду с политическими событиями, процессами в мировой экономике, рост цен, равно как и скорость импортозамещения в производстве потребительских товаров, зависят еще и от политики компаний, работающих в розничной торговле, особенно торговых сетей. Специфика взаимодействия розничных торговых сетей и поставщиков не является предметом анализа в данной статье, это тема для самостоятельных исследова-

ний (которые, безусловно, проводятся в России – см., например [10]). Задача этой статьи – рассмотреть различия между российскими регионами по роли в них сетевой (розничной) торговли (в силу ограниченности статьи у нас нет возможности проанализировать ситуацию на уровне городов). При этом отдельное внимание будет уделено иностранным компаниям, поскольку стратегии их развития в нынешних политических условиях могут отличаться от стратегий отечественных компаний.

Особенности информационной базы и обзор ранее выполненных работ. Двумя основными источниками информации для анализа развития сетевой торговли в регионах могут быть, во-первых, данные официальной статистики (Росстата), во-вторых, информация самих сетевых компаний (включая их годовые отчеты), представленная на

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект №14-28-00097 «Оптимизация российских внешних инвестиционных связей в условиях ухудшения отношений с ЕС») Института мировой экономики и международных отношений РАН.

их официальных Интернет-сайтах. Специфика ранее выполненных работ по сетевой торговле в регионах во многом обусловлена тем, что данные Росстата по обороту торговых сетей, их доле в общем обороте розничной торговли стали публиковаться сравнительно недавно. Первые данные нам удалось обнаружить только за 2007 год – они были опубликованы в 6 номере «Статистического бюллетеня» за 2008 год.

Появление первых статистических данных по сетевой торговле по субъектам Федерации только с 2007 года означает, что отследить с помощью официальной статистики начальные этапы развития торговых сетей в регионах невозможно. По оценкам самых разных экспертов, проводивших анализ сетевой торговли на основе информации об отдельных компаниях [8, 9, 12, 13], к 2007 году в России:

- уже сформировались крупные российские сети (что не отменяет дальнейшего их развития, в том числе со слияниями и поглощениями, банкротствами и т.д.),
- на российский рынок уже пришли крупные западные игроки сетевой розницы (активный их приход начался еще в начале 2000-х годов – [4, 13]).

На рубеже 1990–2000-х годов, после кризиса 1998 года, начался процесс экспансии крупных столичных розничных сетей в регионы, начался и процесс появления локальных сетевых компаний. Например, к началу 2006 года количество городов, где уже присутствовали лидеры розничной торговли по масштабам региональной экспансии – сеть «Магнит» в продовольственном секторе и группа компаний «Эльдорадо» в секторе бытовой техники и электроники, в обоих случаях превысило 430 [9].

На основе информации по отдельным компаниям к 2007 году были изучены и особенности региональных стратегий развития иностранных компаний розничной торговли в России: было показано, что эти стратегии объясняются моделью иерархически-волновой диффузии прямых иностранных инвестиций [6].

К настоящему времени, безусловно, уже успели появиться работы с анализом статистических данных по всему массиву субъектов Федерации. В одной из наиболее интересных из них показано, что при расчете коэффициентов корреляции (по данным за 2011 год)

выявляется только один фактор, значение которого приближается к существенному при объяснении территориальных различий в развитии сетевой торговли – географическая удаленность от Москвы; кроме того, указывается на возможную значимость институциональных факторов [1]. На самом деле, как будет показано ниже, можно выявить и другие факторы дифференциации регионов по роли сетевой торговли (другое дело, что в силу их многообразия построение математической модели практически невозможно).

Стоит также отметить, что в современных научных исследованиях по развитию сетевой торговли в регионах анализ ведется в разных масштабах. Особый интерес представляют работы с детальным анализом ситуации в отдельных субъектах Федерации [11, 14] и даже городах [3, 5 и др.] Как будет показано ниже, наряду с федеральными и международными розничными сетями, на местах активно развиваются региональные и даже местные сети, которые обычно выпадают из поля зрения работ по всему массиву субъектов Федерации.

Уровень и динамика развития сетевой торговли по федеральным округам.

В целом по стране доля сетевой торговли в общем обороте розничной торговли выросла за период, по которому имеются данные, более чем в 2 раза – с 10,4% в предкризисном 2007 году до 22,7% в 2014 году. При этом данные по федеральным округам, при всех различиях по входящим в их состав субъектам Федерации, наглядно показывают дифференциацию роли сетевой торговли по макрорегионам (табл. 1).

На фоне других федеральных округов резко выделяется высокой ролью сетевой торговли в розничной торговле Северо-Западный ФО, где уже 2007 году доля сетевой торговли была выше нынешнего среднероссийского уровня. Правда, такой высокий уровень показателя обеспечили Санкт-Петербург и Ленинградская область. Объяснением этому может являться сочетание во втором столичном российском регионе двух факторов. Во-первых, это вторая по численности населения в стране агломерация (в городе и области на середину 2000-х годов проживало около 6,5 млн чел.), т.е. очень емкий рынок сбыта. Во-вторых, Санкт-Петербург – морской порт и первый город-миллионник

Таблица 1

Доля сетевой торговли в общем обороте розничной торговли (%) в 2007–2014 гг. по федеральным округам (ФО)

Федеральные округа	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Среднее по РФ	10,4	14,1	15,1	17,5	18,4	19,6	21,0	22,7
Центральный ФО	12,3	18,0	17,5	20,7	20,8	21,7	21,4	23,4
Северо-Западный ФО	22,8	26,5	29,5	32,2	34,0	36,3	37,4	37,4
Южный ФО	9,5	12,5	15,6	15,7	17,9	19,4	20,6	21,6
Северо-Кавказский ФО	2,1	4,3	4,0	5,0	5,8	5,9	6,2	5,8
Приволжский ФО	8,0	10,8	12,3	14,8	16,8	18,0	19,4	22,4
Уральский АО	6,2	7,7	9,4	12,1	13,6	15,3	19,0	20,9
Сибирский ФО	8,0	12,0	13,0	14,7	14,9	15,7	21,7	23,3
Дальневосточный ФО	2,5	4,8	7,2	7,7	7,6	8,1	9,2	10,6

Источник: Росстат.

перед финской границей, откуда шел транзит грузов автотранспортом. Такое экономико-географическое положение города способствовало тому, что в Санкт-Петербурге раньше, чем в других городах, начала развиваться сетевая торговля компьютерной техникой с логистической базой в Финляндии. Морской порт «северной столицы» вместе с высвобождающимися цехами заводов в промышленном кольце города позволил более цивилизованно, чем в Москве, организовать торговлю строительными товарами. Именно поэтому к 2006 году сетевые магазины на рынке розничной торговли строительными материалами в Москве обеспечивали лишь 25% оборота, а в Санкт-Петербурге – около 80% [7]. Приморским положением и ориентированностью на внешние связи можно объяснить и повышенную долю сетевой торговли в обороте розничной торговли в 2007 году в Калининградской области (примерно в 1,5 раза выше среднероссийской).

В настоящее время лидерство Северо-Западного федерального округа по-прежнему в значительной степени формируется Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, вместе с тем повышенная роль сетевой торговли характерна для подавляющего большинства его субъектов. Эксперты отрасли (в частности, ООО «Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг»²) связывают это с двумя факторами. Первый – тот же, что и в 2007 году. В регионах Северо-Западного ФО из-за близости к Европе и удаленности от других регионов России импортных товаров относительно много. При этом в отличие от импорта из стран Азии, когда многие товары ввозятся маленькими партиями («челноками»),

и потом продаются на рынках, импорт из стран Европы осуществляется организованными крупными партиями, которые реализуются именно через торговые сети.

Второй фактор – относительная суровость климата в регионах Северо-Западного ФО: из-за частой плохой погоды люди предпочитают приобретать товары в одном большом магазине, который, как правило, будет сетевым, а не на рынках, в ларьках или маленьких магазинчиках.

Если Северо-Западный ФО очевидно лидирует по роли сетевой торговли в общем обороте розничной торговли, то столь же очевидно отстают по этому параметру Северо-Кавказский и Дальневосточный федеральные округа. Причем на Северном Кавказе наивысший показатель в Ставропольском крае достиг максимума в 2011 году в 12,5%, а в 2014 году вообще сократился до уровня 2010 года в 11,2%. На Дальнем Востоке контрасты, как и по многим другим социально-экономическим показателям, наиболее значительны. Так, если в Хабаровском крае роль сетевой торговли достигла почти того же уровня, что и в среднем по стране – 21,8% в 2014 году при общей тенденции сокращения этого отставания, то в Чукотском АО сетевой торговли по статистике вообще нет.

Причины отставания Северного Кавказа и Дальнего Востока в развитии сетевой торговли понятны. Эти два макрорегиона в принципе испытывают проблемы с привлечением инвесторов. Северный Кавказ – в первую очередь из-за сложной социально-политической ситуации, именно в городах Северо-Кавказского региона сетевым компаниям в ходе их региональной экспан-

² http://riarating.ru/regions_rankings/20130926/610588198.html (дата обращения 01.09.2015).

сии пришлось преодолевать сопротивление региональных чиновников [9]. И Северный Кавказ, и Дальний Восток имеют небольшую внутреннюю емкость потребительских рынков, что особенно важно для развития розничной торговли. На Дальнем Востоке это связано в основном с небольшой численностью населения и значительной удаленностью от других рынков сбыта, на Северном Кавказе – преимущественно с невысоким уровнем доходов населения.

Если исключить Северо-Западный, Северо-Кавказский и Дальневосточный федеральный округа, то видно, что различия между другими федеральными округами нельзя назвать принципиальными, включая Центральный ФО. При этом столь же хорошо видно, как Центральный ФО терял свой отрыв от других округов благодаря распространению сетевой торговли по субъектам Федерации.

Дифференциация субъектов Федерации по роли сетевой торговли в 2014 году.
Распределение субъектов Федерации по доле

сетевой торговли в общем обороте розничной торговли в 2014 году было проведено нами преимущественно по «естественным разрывам» (табл. 2). По статистике вообще нет (и не было во все рассматриваемые годы) сетевой торговли в Ингушетии и Чечне – двух самых проблемных с социально-политической точки зрения республиках Северного Кавказа, и в Чукотском АО – можно сказать, самом удаленном российском регионе и выделяющимся совершенно особой системой организации розничной торговли. По данным Росстата, здесь в 2013 году 89,0% оборота розничной торговли приходилось на государственную и муниципальную собственность. Причем доля такой собственности не только не сокращается, но, напротив, возрастает (в 2000 году она составляла 25,3%, в 2005 году – 70,2%). Ничего даже близкого нет ни в одном другом субъекте Федерации: в занимающей второе место по доле государственной и муниципальной собственности в обороте розничной торговли Якутии показатель составлял всего 7,6% при среднем по России в 0,9%.

Таблица 2
Распределение субъектов РФ по доле сетевой торговли в общем обороте розничной торговли в 2014 г. (субъекты РФ приведены в порядке убывания показателя)

Доля сетевой торговли	Субъекты РФ
свыше 37% (37,2–49,8%)	г. Санкт-Петербург, Ленинградская область, Республики Марий Эл, Адыгея, Мурманская область
28–33% (27,9–33,3%)	Кемеровская, Новгородская, Новосибирская, Томская, Владимирская, Псковская, Рязанская, Московская, Саратовская области, Республика Карелия, Орловская, Волгоградская, Ярославская области
22–27% (от 22,6 до 26,8%)	Омская область, Алтайский край, Тульская, Ульяновская, Самарская, Калужская, Курганская области, Республика Алтай, Кировская область, Чувашская Республика, Вологодская, Ивановская области, Удмуртская Республика, Курская, Нижегородская, Челябинская, Свердловская, Воронежская, Белгородская, Липецкая, Ростовская области
19–22% (от 19,7 до 21,8%)	Костромская область, Хабаровский край, Республика Татарстан, Калининградская, Пензенская области, Республика Мордовия, Пермский край, Тюменская, Брянская области, г. Москва, Тамбовская область, Республика Коми, Оренбургская область
17–19% (от 17,4 до 18,3%)	Краснодарский край, Смоленская область, Ненецкий АО, Тверская, Астраханская области
13–17% (от 13,1 до 16,6%)	Иркутская область, Красноярский край, Ханты-Мансийский АО, Республика Калмыкия, Еврейская АО, Республика Башкортостан, Карачаево-Черкесская Республика, Амурская, Архангельская области
11% (11,2–11,4%)	Камчатский, Ставропольский края
менее 10% (от 1,1 до 9,8%)	Республика Хакасия, Магаданская область, Кабардино-Балкарская Республика, Забайкальский край, Республика Бурятия, Ямало-Ненецкий АО, Республика Северная Осетия - Алания, Приморский край, Республики Саха (Якутия), Тыва, Сахалинская область, Республика Дагестан
0%	Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Чукотский АО

Источник: расчеты автора по данным Росстата.

После субъектов Федерации с отсутствующей сетевой торговлей идет группа регионов с довольно большим разбросом значений показателя доли сетевой торговли в общем обороте розничной торговли, но в любом случае не превышающем 10%. Это субъекты Федерации с низким уровнем социально-экономического развития (северокавказские республики с низким уровнем доходов и покупательной способности населения) и/или удаленные, северные, отличающиеся низким уровнем транспортной связности с другими российскими регионами, неразвитостью транспортной инфраструктуры «внутри» субъектов Федерации. Единственным субъектом Федерации, который не совсем логично попадает в группу регионов с очень низкой долей сетевой торговли в общем обороте розничной торговли, является Приморский край, который в силу своего географического положения мог бы иметь показатели, более близкие к показателю Хабаровского края.

Применительно к Забайкальскому краю один из авторов [14] низкую роль сетевой торговли (первые розничные торговые сети в Забайкалье возникли в 2005–2007 годах) объясняет не только низким уровнем платежеспособности населения, формированием товарных ресурсов за счет ввоза из других регионов и отсутствием поддержки местных органов власти развития современных торговых форматов, но и сильными позициями неорганизованной торговли, обусловленной в том числе близостью границы с Китаем (развивается экономический туризм и теневой бизнес). Вполне логично предположить, что приграничное и приморское положение с близостью к Китаю способствует формированию пониженной роли сетевой торговли и в Приморском крае. Таким образом, уровень социально-экономического развития соседней страны и характер внешнеэкономических связей России с этой страной можно считать еще одним фактором, влияющим на роль сетевой торговли в розничном товарообороте субъектов Федерации.

В следующей группе регионов с пониженными значениями доли сетевой торговли в общем обороте розничной торговли (от 10 до 17%) опять можно увидеть северокавказские регионы, но только более благополучные (Ставропольский край, Кара-

чаево-Черкесия), северные (Архангельская область, Ханты-Мансийский АО), дальневосточные (Амурская область, Еврейская АО) и отстающие по уровню экономического развития (Калмыкия). Нелогично попадание в эту группу Республики Башкортостан, которая резко выделяется на фоне других субъектов Федерации Приволжского федерального округа низкой долей сетевой торговли в общем обороте розничной торговли (в Башкортостане этот показатель составляет 14,2%, тогда как в следующей за ним Оренбургской области – уже 19,7%).

Важно также отметить, что в Сибирском федеральном округе прослеживается очень четкая дифференциация между регионами Западной и Восточной Сибири (бывшими Западно-Сибирским и Восточно-Сибирским экономическими районами). Все восточно-сибирские регионы отличаются низкими значениями доли сетевой торговли в розничном товарообороте. Даже в относительно экономически развитых Красноярском крае и Иркутской области она составляет около 16,5%, тогда как в самом проблемном западносибирском регионе – Республике Алтай – достигает 25,5%. Такая ситуация является еще одной – наряду с отставанием Дальневосточного ФО – иллюстрацией роли фактора удаленности от Европейской части России.

Особый интерес представляет и группа субъектов Федерации с наиболее высокой ролью сетевой торговли в общем обороте розничной торговли. О лидерстве регионов Северо-Запада мы уже говорили. Причина относительно высокой роли сетевой торговли в Адыгее – открытие сетевых магазинов не только для жителей самой республики, но и для покупателей из Краснодарского края³ (Краснодар находится вблизи границы регионов). При этом резкий рост доли торговых сетей в обороте розничной торговли в Адыгее произошел в 2009 году, когда показатель превысил 30% после 1,3% в 2008.

В отношении лидерства Марий Эл можно предположить, что активное развитие сетевой торговли в республике обусловлено ее выгодным географическим положением между Нижегородской областью и Татарстаном с их столицами-миллионниками. Учитывая, что Йошкар-Ола находится менее чем в 150 км от Казани, вполне возможно, сто-

³ http://riarating.ru/regions_rankings/20130926/610588198.html (дата обращения 01.09.2015).

лица Марий Эл стала удобным плацдармом для проникновения сетевых компаний на периферию. В самой Йошкар-Оле проживает немногим более 250 тыс. жителей.

Особенности прохождения границ между субъектами Федерации вносят свой вклад и в объяснение повышенного значения показателя роли сетевой торговли в Московской области и пониженного в Москве. В столице в 2007 году роль сетевой торговли была лишь немногим выше по сравнению со среднероссийским уровнем – 12,5%, а в 2012–2014 годах вообще оказывалась ниже его. Как хорошо известно, целый ряд сетевых магазинов, особенно гипермаркетов, формально располагается в Московской области, но возле границы с Москвой и ориентирован, естественно, в первую очередь на москвичей. Если же рассчитать общую для Москвы и Московской области долю сетевой торговли в общем обороте розничной торговли, то она окажется близка к среднероссийской – 23,1% (в 2014 году), что явно не соответствует статусу столицы как крупнейшего рынка сбыта продукции. Дело еще и в том, что москвичи активно покупают продукцию на розничных рынках и ярмарках – их доля в обороте розничной торговли в столице в 2013 году составила 18,6% при средней по России в 9,4%.

В силу многообразия факторов, влияющих на межрегиональные различия по роли сетевой торговли в розничной торговле, выявить очевидную статистическую зависимость этого показателя от доли городского населения не удастся. Тем не менее, сопоставляя ситуацию в Южном и Северо-Западном федеральных округах, вполне можно сказать, что сетевая торговля играет меньшую роль в более аграрных регионах и, напротив, активнее развивается в регионах с повышенной долей городского населения. Во всех регионах Северо-Западного ФО, за исключением Ленинградской области, доля городского населения выше среднероссийской, лидер по доле городского населения (Мурманская область) является одним из лидеров и по роли сетевой торговли. В Южном ФО самой высокой долей сетевой торговли отличается Волгоградская область. Она же единственный регион округа, где доля городского населения в общей ее численности несколько выше среднероссийского уровня и

на 9–10 процентных пунктов выше показателей других субъектов Федерации округа.

Не удастся выявить и наличие однозначной зависимости роли сетевой торговли от сложившейся системы расселения, наличия городов разной людности. Причина в том, что, как будет показано ниже, на сегодняшний день сетевая торговля активно развивается в самых разных форматах – от гипермаркетов до небольших «магазинов у дома», которые мало чем отличаются от не входящих в сетевые компании магазинов.

Крупнейшие розничные сети. В качестве самостоятельного фактора развития сетевой торговли в субъектах Федерации можно рассматривать региональные стратегии крупных сетевых компаний розничной торговли. Эти стратегии, с одной стороны, выстраиваются с учетом объективно существующих факторов развития сетевой торговли в регионах, с другой стороны, определенное значение имеют субъективно принимаемые владельцами компаний решения. Кроме того, размещение крупных сетевых компаний можно рассматривать и как самостоятельную характеристику межрегиональных различий в развитии сетевой торговли.

В табл. 3 представлены крупнейшие компании России в сфере розничной торговли на 2014 год по объемам выручки. Этот список составлен на основе рейтингов 600 крупнейших компаний Рейтингового агентства «Эксперт-РА»⁴ и 500 крупнейших компаний «РБК»⁵. В список включены все компании розничной торговли, представленные хотя бы в одном из рейтингов. «Ашан» и «Атак», в отличие от «Эксперта» и «РБК», мы рассматриваем как единую группу. В результате в список крупнейших компаний розничной торговли попали 56 компаний. Из них 25 занимаются торговлей продуктами питания и товарами повседневного спроса, 8 – бытовой техникой и электроникой, 7 – товарами для дома и мебелью, 9 – одеждой и обувью, детскими и спортивными товарами, 7 – парфюмерией и косметикой, лекарствами.

Иностранное происхождение среди 56 крупнейших розничных компаний России имеют только 12, дающие около 22% выручки этих компаний. Таким образом, как по числу компаний, так и по выручке роль ино-

⁴ http://raexpert.ru/rankingtable/top_companies/2015/main (дата обращения 01.10.2015).

⁵ <http://www.rbc.ru/rbc500> (дата обращения 01.10.2015).

Таблица 3

*Крупнейшие компании в сфере розничной торговли в России на 2014 г.
(в скобках – выручка компаний в млрд рублей)*

Регионы	Отечественные компании	Иностранные компании
Продукты питания и товары повседневного спроса (FMCG)		
Москва или область	X5 Retail Group (634), Дикси (229), Седьмой континент (54), Азбука вкуса (41)	Ашан/Атак (372), Метро Кэш энд Керри (240), Гиперглобус (56), Билла (35), Зельгрос (16)
Санкт-Петербург	Лента (194), Окей (152), Интерторг/7Я (56)	–
Регионы	Магнит (764, Краснодар), Монетка (58, Екатеринбург), Мария-Ра (58, Барнаул), Холидей (53, Новосибирск), Красное и белое (47, Челябинск), Корпорация Гринн (34, Курск), Ритм-2000 (33, Тверь), Самбери (23, Хабаровск), Норман-Виват (20, Пермь), Европа (20, Курск), Командор-Холдинг (20, Красноярск), Тамерлан/Покупочка (18, Волжский), Эссен (16, Елабуга)	–
Бытовая техника и электроника		
Москва	М.Видео (172), Евросеть (115), Связной (111), Техносила (23)	Медиа-маркт (54)
Санкт-Петербург	Юлмарт (50)	
Регионы	Группа NDS (115, Владивосток), Эльдорадо (113, Самара)	–
Товары для дома, мебель		
Москва	Бэст Прайс/Fix Price (42)	Леруа Мерлен (124), Икеа (94), Сделай своими руками/OBI (24)
Санкт-Петербург	СТД Петрович (20), Максидом (17)	–
Регионы	–	Касторама (30, Самара)
Одежда и обувь, детские и спортивные товары		
Москва и область	Спортмастер (81), Детский мир (45), Центробувь (34), Остин (27), Дети (26), Вайлдберриз (23), Кари (17)	Зара (22)
Санкт-Петербург	Дети (26)	–
Регионы	Глория Джинс (28, Ростов-на-Дону)	–
Косметика и парфюмерия, аптечные сети		
Москва	Л'Этуаль (62), Эйвон (24), Аптечная сеть 36,6 (21), Орифлейм (17), Иль де Ботэ (16)	Амвэй (18)
Санкт-Петербург	Рив Гош (27)	–

Источник: составлено по данным «Эксперт-РА», «РБК», сайтам компаний и другим Интернет-источникам. При расхождении данных «Эксперт-РА» и «РБК» по объемам выручки компаний брался наибольший показатель.

странного бизнеса в крупной сетевой торговле составляет около 1/5. При этом иностранные компании доминируют в секторе товаров для дома, давая более 3/4 выручки представленных в табл. 3 компаний. В секторе FMCG доля зарубежных компаний на уровне средней по отрасли – 22%, в остальных сегментах – не превышает 10%.

Как видим, роль иностранного бизнеса среди лидеров российской розничной торговли не столь уж велика, а в отрасли в целом еще ниже, поскольку во втором эшелоне сетевой торговли зарубежные компании

присутствуют в еще меньшей степени. Это показывают отраслевые обзоры, например, информационного агентства «InfoLine»⁶, в т.ч. «Аналитическая база 600 универсальных и специализированных торговых сетей DIY России»⁷. Вместе с тем иностранные компании продолжают играть важную роль в развитии в России относительно новых для страны торговых форматов. Так, магазины формата «cash & carry» («заплати и уноси»), ориентированные на мелкооптовых покупателей, в секторе FMCG представлены только двумя зарубежными компаниями (это

⁶ <http://infoLine.spb.ru>.

⁷ DIY (do it yourself) – товары для дома.

«Метро» и «Зельгрос»). Российские компании предпринимали попытки развивать этот формат, но пока, как говорят эксперты отрасли, мелкооптовое самообслуживание клиентов является скорее исключением, нежели правилом [2]. Вряд ли пока можно найти российский аналог шведской «ИКЕА», да и в целом в секторе товаров для дома отечественные компании только начинают догонять в своем развитии зарубежные.

Как хорошо видно из таблицы 3, больше половины из ныне существующих крупнейших сетевых компаний розничной торговли открыли свои первые магазины в Москве или вблизи Москвы (30 компаний из 56). К ним еще надо добавить немецкую компанию «Медиа Маркт», которая открыла магазины сразу в Москве и Санкт-Петербурге (с разницей буквально в несколько дней). В Санкт-Петербурге начинали свое развитие «Пятерочка» и «Карусель», ныне входящие в «X5 Retail Group», и еще 8 компаний. Таким образом, несмотря на лидерство Санкт-Петербурга в развитии сетевой торговли, питерских по старту своего развития компаний примерно в 3 раза меньше, чем московских. Важно также и то, что почти все иностранные компании начинали свое развитие в Москве.

Список других городов, представленных в таблице 3, лишний раз свидетельствует о том, что развитие сетевой торговли не зависит напрямую ни от уровня развития экономики регионов, ни от плотности городов, а также иллюстрирует значение не только объективных, но и субъективных факторов в развитии бизнеса. Например, сразу две сети начали свое развитие в Курске, да и лидер российской розницы – сеть «Магнит» – начала свое развитие в Краснодаре, отнюдь не самом крупном и не самом экономически развитом городе России. При этом значение имеет как создаваемый в регионе или городе предпринимательский климат, так и личность предпринимателей.

Больше всего крупных торговых сетей представлено в сегменте продуктов питания и товаров повседневного спроса. При этом, несмотря на небольшое количество федеральных и международных сетей в этом сегменте (менее 4% среди нескольких сотен компаний), на них приходится от 60% до 75% числа гипермаркетов и магазинов у дома, торговых площадей и выруч-

ки (табл. 4). Данные же по региональным сетям дают дополнительные представления о специфике разных федеральных округов. Примечательно, что при отставании Дальнего Востока по роли в нем сетевой торговли, региональные сети в этом макрорегионе развиваются неплохо. По количеству гипермаркетов региональных сетей на душу населения Дальневосточный ФО вообще является лидером среди всех федеральных округов. Да и в таблице 3 представлены две компании с дальневосточным происхождением (по одной из Хабаровска и Владивостока). А вот Северный Кавказ остается аутсайдером по всем параметрам.

Основная причина отставания Дальнего Востока по роли сетевой торговли – отсутствие интереса к региону со стороны крупнейших розничных сетей (видимо, в силу низкой емкости рынков сбыта, при которой не имеет особого смысла заниматься развитием логистики). Примечательно заявление в годовом отчете за 2014 год компании «Магнит», отличающейся не только самым большим объемом выручки, но и наиболее обширной географией своей сети: «на данный момент магазины компании представлены в 7 из 8 федеральных округов. Компания планирует повысить плотность торговых точек в обозначенных регионах, а также усилить свое присутствие на рынках Москвы, Санкт-Петербурга и Западной Сибири. В долгосрочной перспективе менеджмент сети не исключает выход на рынок Дальнего Востока».

По состоянию на конец 2014 года сеть «Магнита» насчитывала 9711 магазинов, в т.ч. 8344 магазина у дома, 287 гипермаркетов и 1080 магазинов drogery (магазины у дома с непродовольственными товарами повседневного спроса), расположенных в 2108 населенных пунктах России. При этом пример «Магнита» показывает, насколько важно в формировании географии присутствия компании местонахождение ее штаб-квартиры и первых магазинов. «Магнит» зародился в Краснодаре и поэтому широко присутствует не только в «своем» Южном федеральном округе, но и в соседних федеральных округах – Приволжском и Центральном. В силу географической близости не отпугивает «Магнит» и Северо-Кавказский ФО, хотя магазинов в этом округе, конечно, меньше. Зато в удаленном от Краснодаре

Таблица 4

*Торговые сети FMCG (продукты питания и товары повседневного спроса)
по федеральным округам России (данные 2014 г.)*

Федеральные округа (в скобках – их доля в численности населения РФ)	Кол-во сетей	Кол-во торговых объектов			Площадь торговых объектов, тыс. м ²	Выручка, млрд руб.
		гипермаркетов	супермаркетов	магазинов		
Федеральные и международные сети	22	701	1044	19828	11420,6	2946,2
Центральный ФО	140	70	799	2528	1553,8	383,7
Северо-Западный ФО	73	16	221	1607	624,7	147,6
Южный ФО	27	2	104	1249	338,7	71,7
Северо-Кавказский ФО	9	1	14	156	46,0	8,2
Приволжский ФО	126	43	739	3818	1563,5	300,0
Уральский ФО	54	18	256	881	534,7	111,9
Сибирский ФО	76	57	858	2771	1667,3	336,1
Дальневосточный ФО	32	33	120	323	333,0	85,7
Всего	559	941	4155	33161	18082,3	4391,1
Доли в общероссийских показателях, %						
Федеральные и международные сети	3,9	74,5	25,1	59,8	63,2	67,1
Центральный ФО (27,0)	25,0	7,4	19,2	7,6	8,6	8,7
Северо-Западный ФО (9,6)	13,1	1,7	5,3	4,8	3,5	3,4
Южный ФО (9,7)	4,8	0,2	2,5	3,8	1,9	1,6
Северо-Кавказский ФО (6,7)	1,6	0,1	0,3	0,5	0,3	0,2
Приволжский ФО (20,7)	22,5	4,6	17,8	11,5	8,6	6,8
Уральский ФО (8,5)	9,7	1,9	6,2	2,7	3,0	2,5
Сибирский ФО (13,4)	13,6	6,1	20,6	8,4	9,2	7,7
Дальневосточный ФО (4,3)	5,7	3,5	2,9	1,0	1,8	2,0

Источник: Аналитическая база «700 торговых сетей FMCG России». Июнь 2015 года / InfoLine; расчеты автора.

Северо-Западном ФО, который лидирует по роли сетевой торговли в розничной торговле, «Магнит» представлен довольно слабо (табл. 5).

Нет на Дальнем Востоке магазинов и у следующих за «Магнитом» компаний: «X5 Retail Group» (всего 5483 магазина на конец 2014 года) и «Auchan Groupe». Французской компании нет и на Северном Кавказе. У «Дикси» география совсем узкая:

2195 магазинов компании работают только в Центральном, Северо-Западном, Уральском и Приволжском федеральном округах (причем в последнем только в Нижегородской области). При этом подчеркнем, что многие крупные розничные сети формата FMCG предпочитают подчас идти не в новые для себя регионы, а размещать магазины в менее крупных населенных пунктах привычных для себя субъектов Федерации.

Таблица 5

География присутствия компании «Магнит»

	Магазины у дома	Гипермаркеты	Магазины дрoгeри
Северо-Кавказский ФО	330	10	57
Южный ФО	1523	83	270
Центральный ФО	2170	51	245
Приволжский ФО	2614	92	312
Северо-Западный ФО	757	15	98
Уральский ФО	731	29	76
Сибирский ФО	219	7	22
Всего	8344	287	1080

Источник: годовой отчет компании «Магнит» за 2014 год.

На Интернет-сайтах компаний нередко размещается информация о требованиях к численности населенных пунктов для размещения своих новых магазинов. У «Магнита» это 5 тыс. человек, у «Дикси» – 4 тыс. А вот иностранные компании формат магазинов у дома предпочитают не развивать, имея в итоге гораздо меньшее количество магазинов. У «Auchan Groupe» их к осени было всего 242: 64 гипермаркета и 178 супермаркетов, хотя география этих магазинов довольно обширна («Ашан» есть уже в Западной Сибири). Для открытия новых магазинов «Ашан» в регионах рассматривает города с населением не менее 600 тыс. человек, а в Москве и Подмосковье – города с численностью населения не менее 100 тыс. человек и более в радиусе 3 км от них. Таким образом, иностранные компании, в отличие от отечественных, не смогут внести вклад в сокращение дифференциации по развитию сетевой торговли между муниципалитетами «внутри» субъектов Федерации. Не исключено, что неготовность иностранных компаний развивать формат магазинов у дома приведет к сокращению их роли в российской розничной торговле, поскольку именно этот формат в настоящее время активно развивается, будучи востребованным даже среди состоятельных граждан.

Выводы. Таким образом, как было показано выше, на формирование межрегиональных различий по доле сетевой торговли в общем обороте розничной торговли оказывает влияние целый ряд факторов:

- удаленность от Европейской части России, часто сопряженная с низкой транспортной доступностью (ведущая к пониженной роли сетевой торговли на Дальнем Востоке и Восточной Сибири);
- характер внешнеэкономических связей с соседними странами (еще больше ухудшающий условия для развития сетевой торговли в восточных регионах страны и поспособствовавший лидерству регионов Северо-Западного федерального округа);
- сложность социально-политической ситуации, низкий уровень доходов населения (на Северном Кавказе);
- особенности административно-территориального деления (регулярные поездки жителей одного субъекта Феде-

рации за покупками в другой субъект Федерации);

- особенности природно-климатических условий, определяющие образ жизни населения; одним из проявлений этого фактора является пониженная роль сетевой торговли в южных аграрных регионах и повышенная на Европейском Севере.

Названные факторы зачастую ведут и к общему низкому уровню социально-экономического развития регионов, хотя очевидной статистической зависимости между ролью сетевой торговли и уровнем экономического развития регионов нет. Нет и очевидной статистической зависимости между ролью сетевой торговли и системой расселения, что связано с развитием сетевой торговли в разных ее форматах. Вместе с тем определенную роль играет институциональный фактор, поскольку существуют региональные исключения из общих правил, которые сложно объяснить какими-либо другими факторами. К тому же известно про то, что в некоторых субъектах Федерации, действительно, создавались препятствия для входа торговых сетей.

Важная особенность Дальнего Востока в том, что основная причина его отставания по роли сетевой торговли – отсутствие интереса к региону со стороны крупнейших розничных сетей, тогда как региональные сети развиваются сравнительно неплохо (по числу гипермаркетов региональных сетей на душу населения Дальневосточный ФО вообще является лидером).

Роль иностранного бизнеса среди лидеров российской розничной торговли относительно невелика: как по числу компаний, так и по выручке роль иностранного бизнеса в крупной сетевой торговле составляет около 1/5, в сетевой торговле в целом – еще ниже. Вместе с тем иностранные компании продолжают играть важную роль в развитии в России относительно новых для страны торговых форматов, например, «cash & carry» («заплати и уноси»).

В формировании географии своей деятельности иностранные компании отнюдь не являются более «продвинутыми» по сравнению с российскими: они так же избегают Дальний Восток и Северный Кавказ. Более того, иностранные розничные компании не будут способствовать сокращению диффе-

ренциации муниципалитетов по развитию сетевой торговли, поскольку не занимают-ся развитием такого формата, как магази-ны у дома. Поскольку именно этот формат

сейчас оказывается весьма востребованным, не исключено дальнейшее сокращение роли иностранного бизнеса в российской рознич-ной сетевой торговле.

Библиографический список

1. Большев О.Н. О территориальных различиях сетевой организации розничной торговли в Рос-сийской Федерации // Вестник Балтийского университета им. И. Канта. – 2013. – Вып. 9. – С. 166–175.
2. Дубровина В. Бизнес-модель формата cash&carry // Метражи. – 2013. – № 11. – С. 32–35.
3. Дудакова И. Исследование организации розничной торговли продовольственными товарами в г. Волгодонске // Практический маркетинг. – 2008. – № 8. – С. 12–17.
4. Евтюгина А.А., Карх Д.А. Влияние глобальных торговых сетей на социально-экономическое раз-витие региона // Экономика региона. – 2010. – № 2. – С. 222–227.
5. Котельникова З.В. Особенности развития розничных сетей и торговых форматов в продоволь-ственном секторе российской торговли в 2000-х годах (региональный аспект) // Мир России. – 2009. – № 3. – С. 151–172.
6. Кузнецов А.В. Интернационализация российской экономики: Инвестиционный аспект. – М.: Ком-Книга, 2007. – 288 с.
7. Монин А.А. История развития торговли в России [Электронный ресурс] URL: <http://www.ru-90.ru/pode/794> (дата обращения 10.09.2015)
8. Радаев В.В. Захват российских территорий: новая конкурентная ситуация в розничной торгов-ле. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2007. – 220 с.
9. Радаев В.В. Классификация современных форм розничной торговли // Экономическая полити-ка. – 2006. – № 4. – С. 123–138.
10. Радаев В.В. Кому принадлежит власть на потребительских рынках: отношения розничных сетей и поставщиков в современной России. – М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2011. – 383 с.
11. Солнышкина И.В. Оценка и анализ развития сетевой формы торговли в Хабаровском крае // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2013. – № II-2 (14). – С. 110–114.
12. Хасис Л.А. Закономерности развития российских розничных торговых сетей. – М.: УРСС, 2004. – 72 с.
13. Хасис Л.А. Иностраный ритейл в России // Вопросы теории и практики управления. – 2006. – № 6. – С. 87–97.
14. Шнорр Ж.П. Состояние розничной торговли и торговых сетей в Забайкальском крае // Вестник Тихоокеанского государственного экономического университета. – 2012. – № 1. – С. 25–40.

ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНОВ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 1990–2013 ГГ.

Blagovestova T.E.

TYPOLOGY OF THE REGIONS OF THE CENTRAL FEDERAL DISTRICT IN TERMS OF 1990–2013 SOCIAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT LEVEL

Аннотация. В статье рассмотрена сущность и роль социальной инфраструктуры в социально-экономическом развитии регионов. Представлен анализ различных показателей развития социальной инфраструктуры в Центральном федеральном округе в 1990–2013 гг. Анализ проводился по пяти блокам – инфраструктура здравоохранения, инфраструктура образования, транспортная доступность территории, инфраструктура учреждений досуга и показатели благоустройства жилищного фонда. Осуществлена интегральная оценка регионов по уровню развития социальной инфраструктуры, на ее основе проведена типология регионов; выявлены сильные и слабые места социального развития субъектов округа; определены регионы-лидеры и аутсайдеры по степени развития социальной инфраструктуры в ЦФО. Выявлено, что уровень развития социальной инфраструктуры во многом определяется уровнем экономического развития регионов, их бюджетной обеспеченностью. Регионы с неконкурентоспособной специализацией экономики, низкой инвестиционной привлекательностью имеют более низкий уровень развития социальной инфраструктуры. Территориальную доступность социальных услуг в ряде регионов округа снижают малоселенность и очаговое расселение. Социальные различия между регионами можно сгладить с помощью масштабной и эффективной социальной политики, направленной на рост человеческого капитала и мобильности населения, на адресную социальную поддержку уязвимых групп населения. В менее развитых регионах следует стимулировать формирование зон роста, которые с помощью своих конкурентных преимуществ смогут ускорить развитие всего региона, а значит, увеличить количество и качество услуг социальной инфраструктуры.

Abstract. The article considers the gist and role of social infrastructure in the socio-economic development of regions. The analysis of various indicators of social infrastructure development in the Central Federal District in 1990–2013 years is given. The analysis conducted has five blocks - health infrastructure, educational infrastructure, transport accessibility area, leisure facilities infrastructure and housing stock improvement index. Integral evaluation of the social infrastructure development level in the region was made; strengths and weaknesses of the district subject social development were revealed; leaders and outsiders on the degree of social infrastructure development in the Central Federal District were identified. It was found that the social infrastructure development level is largely determined by the level of economic development of the regions and their fiscal capacity. Regions with an uncompetitive economy specialization, low investment attractiveness have a lower level of social infrastructure development. Territorial availability of social services in a number of regions of the district is reduced by the sparse population and patchy settlement. The social differences between regions can be aligned with the help of vast and effective social policies to increase human capital and mobility, targeted social support for vulnerable groups. In less developed regions the formation of zones of growth should be stimulated, and the latter ones, being helped by their competitive advantages, will be able to accelerate the development of the entire region, and therefore, increase the quantity and quality of social infrastructure.

Ключевые слова: социальная инфраструктура; транспортная инфраструктура; качество жизни населения; интегральная оценка; Центральный федеральный округ.

Keywords: social infrastructure; transport infrastructure; quality of life; integral evaluation; Central Federal District.

Постановка исследовательской задачи. В современных условиях возрастает социально-экономическое неравенство регионов страны. Государственная политика предусматривает большую самостоятельность субъектов РФ: региональные власти сами решают вопросы наполнения бюджетов, самостоятельно определяют финансирование социальной сферы. Отсюда встает проблема: как заработать и привлечь внешние (относительно границ региона) инвести-

ции. Не все регионы одинаково справляются с поставленными задачами. В результате качество жизни населения в разных субъектах страны может сильно различаться.

Качество жизни населения во многом определяется тем, насколько уровень развития отдельных элементов социальной инфраструктуры территории соответствует требованиям благоустроенности жизни и деятельности людей. В настоящее время в регионах России существуют значительные различия

в обеспечении услугами отдельных территориальных образований, особенно между городом и селом. Это стало предметом изучения одного из направлений географических исследований – географии сферы обслуживания. Задача данного исследования – на основе ряда показателей выявить различия в степени развития социальной инфраструктуры и в соответствии с полученными результатами осуществить типологию регионов ЦФО, а также сравнить исследуемые показатели в динамике за ряд лет.

История вопроса. Одними из первых работ в этом направлении являются «География населения и география обслуживания» С.А. Ковалева, В.В. Покшишевского (1967 г.) и «География сферы обслуживания, ее предмет, содержание и место среди экономико-географических дисциплин» В.В. Покшишевского (1972 г.) [10]. По мнению авторов, одна из основных проблем географии обслуживания – это выявление географических различий в уровнях обслуживания в зависимости от экономических и природных условий страны, района, города [5]. Методику оценки степени инфраструктурной обеспеченности территории предлагает в своей монографии «География сферы обслуживания (теория и методология)» Л.А. Меркушева [8].

А.И. Алексеев, С.А. Ковалев, А.А. Ткаченко под сферой обслуживания понимают одну из подсистем в системе хозяйства, задача которой – обеспечить весь комплекс или набор услуг, необходимых для удовлетворения жизненных потребностей человека. Ученые считают совокупность учреждений и предприятий сферы обслуживания социальной инфраструктурой и рассматривают термины «сфера обслуживания» и «социальная инфраструктура» как синонимы [1].

По мнению С.И. Яковлевой, сущность инфраструктуры наиболее полно раскрывается через описание ее социально-экономических функций: строительство и ремонт (т.е. воспроизводство основных фондов); обслуживание хозяйственного оборота (транспортировка и снабженческо-распределительная функция); распределение и обмен материальных благ в социальной сфере; оказание потребительских услуг (обслуживание и удовлетворение потребительского спроса населения); охрана здоровья людей; охрана

и оздоровление окружающей среды; формирование общественного сознания и научного мировоззрения; информационно-консультативное обслуживание и обеспечение научной деятельности; управление и производство деловых услуг; охрана общественного порядка, объектов, продукции, имущества, обеспечение деятельности вооруженных сил и военных действий [17].

В отличие от отраслей материального производства, сфера услуг пока не имеет четких границ и общепринятой классификации. Попытки ее предпринимались еще в 1970-х гг. Так, А.И. Кочерга в сфере обслуживания населения выделяет два вида: услуги потребительского сектора (транспорт, связь, общественное питание, жилищно-коммунальное хозяйство и бытовое обслуживание) и услуги, направленные на совершенствование человека (образование, культура, искусство, здравоохранение, физкультура и спорт, социальное обеспечение) [6]. Одна из первых в отечественной географии четких классификаций отраслей сферы обслуживания по выполняемым ими функциям в обеспечении жизнедеятельности людей была разработана А.И. Алексеевым, С.А. Ковалевым и А.А. Ткаченко [1]. Она демонстрирует стыковое положение сферы услуг между производственной и непроизводственной сферами. Эта классификация получила наибольшее распространение в научной литературе.

Роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии регионов состоит в создании условий для обеспечения жизнедеятельности людей и жизнеспособности экономики, поддержания экологического равновесия, сохранения, воспроизводства и развития культуры, т.е. условий комплексного социально-экономического развития территории. Следовательно, от степени ее развития непосредственным образом зависит качество жизни населения [3]. Социальная инфраструктура удовлетворяет определенные потребности населения, поэтому развитие и размещение ее учреждений зависит, прежде всего, от расселения, доступности учреждений, особенностей возрастной, половой, образовательной, национальных структур населения, потребностей людей в услугах. Для полноценной жизни населения, высокого качества жизни необходим комплекс учреждений социальной инфраструктуры, ведь отсутствие одной отрас-

ли обслуживания не может быть компенсировано развитием другой [2]. Соглашаясь с О.В. Кузнецовой, отметим, что строительство объектов социальной инфраструктуры (школ, больниц, университетов и т.д.), во-первых, способствует росту занятости населения. Во-вторых, повышает привлекательность территорий для инвесторов и высококвалифицированной рабочей силы. В-третьих, развитие высшего образования способствует развитию наукоемких производств [7]. Таким образом, территории с высоким социальным потенциалом более привлекательны для населения, сюда охотнее приходят инвестиции, привлекает рабочая сила, здесь создаются лучшие условия для жизни и развития хозяйства, улучшается жизнь и самочувствие людей. В.В. Покшишевский подчеркивал, что «создавая инфраструктуру (транспортную сеть, жилища, среду обслуживания), общество косвенно сильнейшим образом подчиняет стихийные миграции плану» [11].

Исследование территориальных различий отдельных блоков показателей социальной инфраструктуры в ЦФО. В настоящее время степень развития социальной инфраструктуры в Центральном федеральном округе по сравнению с другими округами страны достаточно велика. Однако внутри округа наблюдается значительная территориальная дифференциация исследуемого явления.

Нами была осуществлена типология регионов ЦФО по уровню развития социальной инфраструктуры. Для этого имеющиеся показатели были сгруппированы в пять блоков – показатели инфраструктуры здравоохранения, инфраструктуры образования, транспортной доступности территории, учреждений досуга и показатели благоустройства жилищного фонда (табл. 1).

Необходимо отметить, что за последнее десятилетие изменилось содержание ряда социальных услуг в результате развития новых технологий. Так, если в 1990-х – начале 2000-х гг. благоустроенное жилье предполагало наличие централизованного отопления, квартирного телефона, то сейчас предпочтение в благоустройстве отдается индивидуальному отоплению, доступу к сети интернет, а проводная телефонизация вытесняется сотовой связью. Но поскольку в 1990-х и 2000-х годах такие технологии не

были распространены, в данном исследовании они не учтены.

Показатели в каждом блоке были нормированы методом линейного масштабирования, применяемым при расчете ИРЧП. В качестве максимальных значений были приняты самые высокие значения за исследуемый временной период, а в качестве минимальных – соответственно самые низкие значения (г. Москва в данных расчетах сознательно был «выведен за скобки», т.к., в силу своего столичного положения, он в настоящее время является бесспорным лидером по развитию социальной инфраструктуры).

Внутри блоков каждый из показателей принимался равнозначным, а общий индекс по блоку находился как среднее арифметическое. Затем на основе среднеарифметического пяти индексов определили общий уровень развития социальной инфраструктуры в 1990, 2000 и 2013 гг. (табл. 2, 3, 4).

Так, по индексу здравоохранения среди областей округа на протяжении всего исследуемого периода лидируют Ярославская, Воронежская и Рязанская области. Здесь обеспеченность врачами выше среднероссийской на 18, 11 и 6% соответственно [14]. Это связано с наличием в этих регионах достаточно крупных медицинских вузов, готовящих специалистов по разнообразным медицинским направлениям. Кроме того, в последние годы в Воронежской области наблюдался самый большой ввод в действие мощностей больничных организаций. Постоянными аутсайдерами являются Владимирская, Тамбовская и Тульская области, отстающие от лидеров почти в 2 раза. Низкая обеспеченность врачами объясняется, наоборот, отсутствием в этих регионах медицинских вузов. В сельской местности округа ситуация с обеспеченностью медицинскими кадрами обстоит значительно хуже. Здесь развитие жизненно важной инфраструктуры здравоохранения подчинено цели обеспечения экономической эффективности в ущерб доступу населения к этой важнейшей социальной услуге, что фактически ведет к нарушению конституционных прав жителей села на медицинскую помощь [12]. Кроме наличия сети медицинских учреждений, важно также и качество предоставляемых ими услуг, которое, особенно в сельской местности, является низким.

Важной составляющей социальной инфраструктуры являются учреждения обра-

Таблица 1

Блоки показателей социальной инфраструктуры и их референтные точки

Название блока показателей	Частные показатели	Максимальное значение показателей	Минимальное значение показателей
инфраструктура здравоохранения	обеспеченность врачами на 10 тыс. чел. населения;	580	31,2
	ввод в действие мощностей больничных организаций (за последние 3 года), коек на 100 тыс. чел. населения.	37	0
инфраструктура образования	охват детей дошкольными образовательными организациями, в % от численности детей соответствующего возраста;	83,9	38,8
	численность студентов профессиональных учебных заведений всех видов на 10 тыс. чел. населения;	733	304
	ввод в действие общеобразовательных и дошкольных учреждений (среднее за последние 3 года), мест на 10 тыс. чел. соответствующего возраста.	655	1,2
инфраструктура учреждений досуга	число спортивных площадок и полей на 10 тыс. чел. населения;	25,1	2,7
	библиотечн. фонд на 1000 чел. населения, экз.	128190	32160
благоустройство жилищного фонда	доля жилого фонда, оборудованного канализацией, %;	82,5	54,0
	доля жилого фонда, оборудованного водопроводом, %;	85,1	58,6
	доля жилого фонда, оборудованного отоплением, %;	97,7	58,3
	обеспеченность телефонной связью на 1000 чел. населения (только для 1990 и 2000 гг.)	246,8	62,2
транспортная доступность	густота железнодорожных путей (км на 10000 км ² территории);	583,0	106
	густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км на 1000 км ² территории).	698	62

Таблица 2

Значения блоков показателей социальной инфраструктуры в ЦФО в 1990 г.

Область	Индекс					
	инфраструктуры здравоохранения	инфраструктуры образования	инфраструктуры досуга	транспортной доступности	благоустройства жилья	итоговый
Белгородская	0,086	0,615	0,507	0,24	0,263	0,342
Брянская	0,423	0,433	0,507	0,236	0,051	0,330
Владимирская	0,465	0,608	0,324	0,284	0,367	0,410
Воронежская	0,214	0,407	0,495	0,175	0,205	0,299
Ивановская	0,516	0,675	0,422	0,111	0,221	0,389
Калужская	0,56	0,45	0,477	0,239	0,307	0,407
Костромская	0,199	0,754	0,611	0,0	0,063	0,325
Курская	0,341	0,473	0,518	0,334	0,146	0,362
Липецкая	0,436	0,404	0,535	0,279	0,403	0,412
Московская	0,221	0,383	0,214	0,599	0,541	0,392
Орловская	0,162	0,434	0,569	0,203	0,234	0,320
Рязанская	0,598	0,476	0,448	0,2	0,292	0,403
Смоленская	0,422	0,478	0,498	0,172	0,19	0,352
Тамбовская	0,015	0,309	0,532	0,157	0,131	0,229
Тверская	0,501	0,565	0,49	0,139	0,07	0,353
Тульская	0,22	0,408	0,346	0,40	0,541	0,383
Ярославская	0,44	0,674	0,434	0,116	0,396	0,412
Среднее по ЦФО	0,342	0,503	0,466	0,228	0,26	0,360

Таблица 3

Значения блоков показателей социальной инфраструктуры в ЦФО в 2000 г.

Область	Индекс					
	инфра- структуры здравоохра- нения	инфра- структуры образова- ния	инфра- структуры досуга	транспортной доступности	благоустрой- ства жилья	итого- вый
Белгородская	0,298	0,362	0,517	0,292	0,320	0,358
Брянская	0,262	0,261	0,433	0,272	0,092	0,264
Владимирская	0,145	0,381	0,294	0,309	0,522	0,330
Воронежская	0,389	0,268	0,379	0,210	0,188	0,287
Ивановская	0,375	0,468	0,322	0,133	0,351	0,330
Калужская	0,186	0,222	0,385	0,254	0,447	0,299
Костромская	0,116	0,410	0,551	0,026	0,172	0,255
Курская	0,30	0,140	0,479	0,354	0,146	0,284
Липецкая	0,197	0,232	0,439	0,323	0,579	0,354
Московская	0,083	0,292	0,078	0,684	0,822	0,392
Орловская	0,181	0,396	0,398	0,211	0,352	0,308
Рязанская	0,491	0,236	0,305	0,213	0,376	0,324
Смоленская	0,533	0,222	0,469	0,237	0,277	0,347
Тамбовская	0,080	0,138	0,422	0,184	0,269	0,218
Тверская	0,402	0,286	0,422	0,203	0,120	0,286
Тульская	0,114	0,280	0,277	0,417	0,770	0,372
Ярославская	0,488	0,443	0,357	0,165	0,649	0,420
Среднее по ЦФО	0,273	0,296	0,384	0,264	0,380	0,319

Таблица 4

Значения блоков показателей социальной инфраструктуры в ЦФО в 2013 г.

Область	Индекс					
	инфраструк- туры здраво- охранения	инфра- структуры образова- ния	инфраструк- туры досуга	транспортной доступности	благо- устройства жилья	итого- вый
Белгородская	0,293	0,439	0,595	0,658	0,804	0,558
Брянская	0,179	0,363	0,432	0,383	0,663	0,404
Владимирская	0,085	0,434	0,376	0,431	0,761	0,417
Воронежская	0,672	0,409	0,50	0,335	0,664	0,516
Ивановская	0,345	0,456	0,309	0,294	0,510	0,383
Калужская	0,210	0,370	0,410	0,410	0,70	0,420
Костромская	0,139	0,390	0,564	0,059	0,508	0,332
Курская	0,432	0,438	0,522	0,477	0,388	0,451
Липецкая	0,220	0,343	0,523	0,59	0,958	0,527
Московская	0,213	0,287	0,061	1,0	0,819	0,476
Орловская	0,422	0,527	0,379	0,389	0,703	0,484
Рязанская	0,538	0,444	0,328	0,30	0,729	0,468
Смоленская	0,440	0,429	0,538	0,308	0,527	0,449
Тамбовская	0,224	0,371	0,792	0,297	0,635	0,464
Тверская	0,345	0,360	0,519	0,249	0,322	0,359
Тульская	0,045	0,292	0,20	0,533	0,931	0,40
Ярославская	0,617	0,523	0,325	0,247	0,795	0,502
Среднее по ЦФО	0,317	0,403	0,433	0,409	0,667	0,446

зования. Во всех регионах округа, за исключением Орловской и Тамбовской областей, отмечалась следующая тенденция: индекс

инфраструктуры образования с 1990 по 2000 годы снижался (что обусловлено социально-экономическими реформами в стране,

низкой бюджетной обеспеченностью регионов), а затем стал плавно увеличиваться. Прежде всего это сказалось на обеспеченности населения дошкольными учреждениями. Они выступают одним из главных условий проживания на той или иной территории. С начала XXI века в связи с началом роста рождаемости все регионы Центральной России испытали острую нехватку мест в детских садах. Она была вызвана тем, что в период низкой рождаемости в 1990-х гг. помещения этих учреждений были переведены под другие, далеко не образовательные цели (миграционные службы, военкоматы и пр.). С 1990 по 2000 г. в целом по округу обеспеченность детскими садами снизилась на 14% [13]. Максимальное снижение произошло в Курской и Тамбовской областях (на 31% к уровню 1990 г.). В настоящее время лидерами по обеспеченности являются Владимирская и Ярославская области (по 77% от необходимого числа дошкольников), однако и в этих регионах фактически четверть нуждающихся детей не могут посещать детские сады. Среди «отстающих» регионов здесь следует отметить Курскую и Воронежскую области, где показатель обеспеченности всего лишь незначительно превышает половину от необходимого. Следует отметить, что в большинстве регионов ЦФО пока еще отсутствует полноценный рынок услуг по уходу за детьми.

Условия для получения профессионального образования характеризуются наличием многопрофильных вузов, техникумов, колледжей, их обеспеченностью базовыми производствами, общежитиями, степенью квалификации профессорско-преподавательского состава. Основным принципом их размещения является соответствие расположения центров подготовки кадров современному или перспективному размещению соответствующих отраслей хозяйства. В отличие от вузов, учреждения среднего и начального профобразования находятся не только в крупных городах, поэтому нами были использованы не только показатели численности студентов вузов на 10 тыс. человек населения, но и показатели численности учащихся начального и среднего образования. Как и все статистические показатели в расчете на душу населения, эти индикаторы имеют дефект – они зависят не только от развитости учреждений системы образования, но и от возрастной структуры насе-

ления региона. Лидерами по данному показателю в ЦФО являются Курская, Воронежская и Смоленская области, аутсайдеры – Московская и Тульская области (в последней еще в советское время уровень образования был ниже среднего по РФ из-за более старой возрастной структуры и преобладания индустриальной занятости [16]).

В состав индекса инфраструктуры образования был включен также показатель ввода в действие общеобразовательных и дошкольных учреждений на 10 тыс. чел. соответствующего возраста. Наиболее активно в 2013 г. сеть этих учреждений расширялась в Московской области, что обусловлено миграционной привлекательностью региона и как следствие – ростом доли детского населения. На другом конце полюса – Ивановская, Костромская и Смоленская области, где этот показатель очень незначительный и связан с общим старением населения, «вымиранием» деревень и отсутствием необходимости ввода в эксплуатацию новых учебных заведений.

Об уровне развития социальной инфраструктуры в регионе можно судить также по наличию в нем учреждений культуры, объектов физической культуры и спорта. В 1990-х годах культура, физическая культура, искусство оказались в неблагоприятных условиях. Происходило сокращение сети досуговых учреждений, особенно в сельской местности, коммерциализация их деятельности, рост цен на услуги. В результате стала снижаться посещаемость театров, музеев, обеспеченность книжным фондом. С 2000 года в округе начался рост всех показателей, характеризующих развитие культуры и спорта. Например, обеспеченность спортивными площадками и полями на 10 тыс. человек населения к 2013 году увеличилась в округе в 1,8 раза (максимальный рост на Тамбовщине – в 2 раза); абсолютное число бассейнов выросло в 1,8 раза.

Рост жилищной обеспеченности жителей ЦФО (о чем говорят м2 официальной статистики) не всегда свидетельствует о доступности и качестве жилищно-коммунальных услуг, о благоустройстве жилого фонда. Показатель обеспеченности жилого фонда канализацией соответствует индикатору доступности услуг санитарии в международных сопоставлениях и характеризует благоустройство жилья в целом. Этот показатель в округе с 1990 года вырос незначительно –

с 76 до 79,6%. Региональные различия зависят от уровня урбанизации и развития территории. Максимальную обеспеченность канализацией в 2013 году имели Липецкая (82,5%), Тульская (80,8%), Московская (79,8%), Владимирская (76,3%) области. Аутсайдеры – Тверская (59,3%), Костромская (63%), Смоленская (63,8%) области, что на 20–26% ниже среднего значения по округу. О степени благоустройства жилищного фонда можно говорить и по показателям обеспеченности его водопроводом и центральным отоплением. В ЦФО они выше по сравнению со среднероссийскими значениями на несколько процентов. Однако в ряде регионов эти характерные черты урбанизации еще достаточно низки: в Тверской и Курской областях менее 70% жилого фонда оборудовано водопроводом, а в Костромской и Тверской областях более 30% жилого фонда не имеют центрального отопления.

Используя показатели плотности железных и автомобильных дорог, можно говорить о транспортной доступности территории. Густота дорожной сети является непосредственным фактором, влияющим на освоенность регионов, и, следовательно, на качество жизни населения. От нее напрямую зависит доступность услуг образования и здравоохранения для жителей внутри-областных периферийных районов. В округе наблюдается неравенство транспортных возможностей потребления благ. Соседское положение с Московской областью, наличие прямых транспортных выходов к столице являются факторами доступности услуг. Лидерами по индексу транспортной доступности являются Московская, Белгородская, Липецкая и Тульская области. Высокие показатели регионов Черноземья объективны, т.к. здесь доля сельского населения выше, чем в северных регионах округа, а значит выше и плотность автодорог. Результаты Тульской области объяснимы пристольным положением региона, по сути, север области является дальним Подмосковьем, поэтому от обеспеченности автодорогами зависит возможность маятниковой трудовой миграции. Обратная ситуация наблюдается в самой северной области ЦФО – Костромской. Слабое развитие транспортной инфраструктуры в этой области влияет на качество жизни населения, снижая доступность базовых услуг.

Территориальные различия общего уровня развития социальной инфраструктуры в регионах ЦФО. За исследуемый период в ЦФО наблюдалась следующая тенденция: в большинстве регионов округа уровень развития социальной инфраструктуры снижался к 2000 году, а затем возрастал и к 2013 г. превысил уровень 1990 г. В Московской, Белгородской и Ярославской областях за весь период исследования наблюдался постоянный рост исследуемого явления, что говорит о тесной связи уровня развития социальной инфраструктуры от уровня экономического развития регионов. Максимальный темп роста общего индекса социальной инфраструктуры наблюдался в Тамбовской области (более чем в 2 раза к уровню 1990 г.), что обусловлено ростом всех частных индексов после 2000 г., особенно индекса благоустройства жилья.

Лидерами по уровню развития социальной инфраструктуры в 2013 году являются Белгородская, Липецкая и Воронежская области, имеющие высокий уровень экономического развития благодаря экспортно ориентированным отраслям экономики, и как следствие - повышенную бюджетную обеспеченность и социальную ориентацию бюджетных расходов; высокое благоустройство жилищного фонда, несмотря на пониженную долю городского населения; относительно развитую систему здравоохранения; хорошую степень транспортной освоенности территории. Последние места в рейтинге обеспеченности социальной инфраструктурой занимают Ивановская и Костромская области, которым свойственны неустойчивость экономического положения из-за длительного периода депрессивности и замедленного выхода из кризиса в 2000-х гг., пониженный уровень бюджетной обеспеченности, низкая благоустроенность жилищного фонда. Мелкоселенность и очаговое расселение в Костромской области снижают территориальную доступность социальных услуг. Ивановская область – единственный регион ЦФО, где с 1990 г. произошло снижение общего показателя социальной инфраструктуры, вызванное уменьшением значений индексов инфраструктуры здравоохранения, образования и досуга. Индекс благоустройства жилья в этом высокоурбанизированном регионе, несмотря на его двукратный рост, остается достаточно низким (хуже

только в менее урбанизированных Тверской и Костромской областях). Глубокий промышленный спад, сильное падение уровня жизни населения не позволили области преодолеть депрессивность даже в период экономического роста 2000-х гг. [15]. Новый кризис 2009 г. усугубил существующие проблемы неконкурентоспособной специализации экономики, низкой инвестиционной привлекательности, в том числе и в социальную сферу.

Исходя из проведенных расчетов, можно осуществить типологию регионов ЦФО по уровню развития социальной инфраструктуры в 2013 г., выделив 4 типа регионов. Первый тип – регионы с повышенным уровнем развития социальной инфраструктуры (Белгородская, Липецкая, Воронежская, Московская, Ярославская и Орловская области). Второй тип – регионы со средним по округу уровнем развития социальной инфраструктуры: Рязанская, Тамбовская, Курская, Смоленская и Калужская области. Пять регионов округа относятся к типу «ниже среднего по округу» – Брянская, Тульская, Тверская, Владимирская и Ивановская области. Четвертый тип регионов – с низким уровнем развития социальной инфраструктуры – представлен Костромской областью.

Данная методика позволила выявить территориальные различия общего уровня раз-

вития социальной инфраструктуры в динамике с 1990 года (табл. 5, рис. 1).

Проведенная оценка позволяет сделать следующие выводы. С 1990 года уровень развития социальной инфраструктуры в округе повысился. Изменилось положение регионов в типологии: улучшили свои позиции (перешли в группу с более высоким уровнем развития социальной инфраструктуры) Белгородская, Воронежская, Орловская, Тамбовская области, ухудшили свои позиции Ивановская, Тверская, Рязанская, Владимирская, Тульская и Костромская области. Наибольший «скачок» осуществила Тамбовская область, которая за исследуемые 23 года перешла из категории «с низким уровнем развития социальной инфраструктуры» в категорию «средней по округу». Сохранила свои позиции «ниже среднего по округу» Брянская область, а также Липецкая, Московская и Ярославская области в категории «выше среднего по округу». Не считая бесспорного лидера – столицу, среди субъектов ЦФО самой развитой социальной инфраструктурой в округе обладают экономически наиболее динамично развивающиеся регионы – Липецкая и Белгородская области. Наименее развита социальная инфраструктура в Ивановской и Костромской областях, которые и по экономическим показателям tradi-

Таблица 5

Динамика уровня развития социальной инфраструктуры в регионах ЦФО в 1990, 2000 и 2013 гг.

Регионы	1990 г.	2000 г.	2013 г.	Место в округе в 2013 г.
Белгородская	0,342	0,358	0,558	1
Брянская	0,330	0,264	0,404	13
Владимирская	0,410	0,330	0,417	12
Воронежская	0,299	0,287	0,516	3
Ивановская	0,389	0,330	0,383	16
Калужская	0,407	0,299	0,420	11
Костромская	0,325	0,255	0,332	17
Курская	0,362	0,284	0,451	9
Липецкая	0,412	0,354	0,527	2
Московская	0,392	0,392	0,476	6
Орловская	0,320	0,308	0,484	5
Рязанская	0,403	0,324	0,468	7
Смоленская	0,352	0,347	0,449	10
Тамбовская	0,229	0,218	0,464	8
Тверская	0,353	0,286	0,359	15
Тульская	0,383	0,372	0,40	14
Ярославская	0,412	0,420	0,502	4
Среднее по ЦФО	0,360	0,319	0,446	

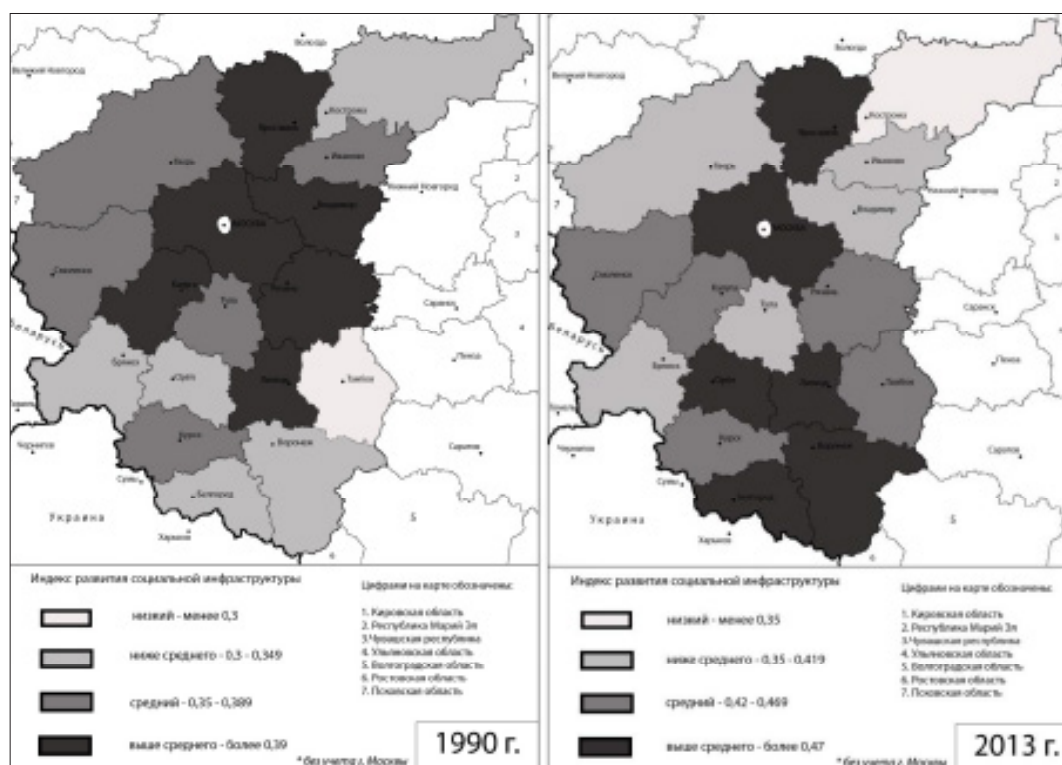


Рис. 1. Уровень развития социальной инфраструктуры в регионах ЦФО в 1990 и 2013 гг.

ционно являются аутсайдерами округа. Территориальную доступность социальных услуг в ряде регионов на севере округа снижают мелкоселенность и очаговое расселение.

Развитие и эффективное функционирование объектов, входящих в социальную инфраструктуру, их доступность населению – важное условие повышения качества жизни населения округа. В ряде наиболее благополучных регионов ЦФО развитие социальной инфраструктуры, и прежде всего детских садов, школ, поликлиник, спортивных центров, не успевает за активным жилищным строительством.

Поддержка развития инфраструктуры в сельской местности ориентирована на развитие тех территорий, где осуществляются инвестиции в сельское хозяйство, что еще более усиливает дифференциацию территорий и очаговость в развитии. Инфраструктурное развитие сельских территорий, осо-

бенно современных средств связи и дорожной сети ведется темпами, не позволяющими в ближайшее время преодолеть существующий пространственный и коммуникационный разрыв между городом и селом [9].

Для дальнейшего динамичного развития округа необходимо уменьшать социальные различия между регионами. Эта цель реализуема с помощью масштабной и эффективной социальной политики, направленной на рост человеческого капитала и мобильности населения, на адресную социальную поддержку уязвимых групп населения. Такая политика возможна при росте доходов государства и модернизации институтов [4]. Кроме того, в менее развитых регионах следует стимулировать формирование зон роста, которые с помощью своих конкурентных преимуществ смогут ускорить развитие всего региона, а значит, увеличить количество и качество услуг социальной инфраструктуры.

Библиографический список

1. Алексеев А.И., Ковалев С.А., Ткаченко А.А. География сферы обслуживания: основные понятия и методы. – Тверь: Твер. гос. ун-т, 1991. – 117 с.

2. Благовестова Т.Е. Повышение качества жизни населения Смоленской области: основные приоритеты региональной политики // Проблемы безопасности российского общества. – 2014. – №2. – С. 83–100.
3. Благовестова Т.Е., Школьников А.С. Территориальная дифференциация качества жизни населения Смоленской области: объективная и субъективная оценка // Региональные исследования. – 2014. – №2 (44). – С.13–5144.
4. Зубаревич Н.В. Регионы России: неравенство, кризис, модернизация. – М.: Независимый институт социальной политики, 2010. – 160 с.
5. Ковалев С.А., Покшишевский В.В., География населения и география обслуживания // Научные проблемы географии населения. – М., 1967.
6. Кочерга А.И. Сфера обслуживания населения (вопросы социалистического воспроизводства). – М.: Мысль, 1979.
7. Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретические и практические аспекты государственного регулирования. Изд. 2-е, стереотип. – М.: Едиториал УРСС, 2004. – 102 с.
8. Меркушева Л.А. География сферы обслуживания населения (теория и методология). – Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1989. – 184 с.
9. Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов // Региональные исследования. – 2013. – №4. – С. 31–44.
10. Покшишевский В.В. География сферы обслуживания, ее предмет, содержание и место среди экономико-географических дисциплин // Вопросы географии. – Сб. 91. – М.: Мысль, 1972. – С. 6–26.
11. Покшишевский В.В. Население и география. Теоретические очерки. – М.: Мысль, 1978. – 315 с.
12. Распоряжение Правительства РФ от 02.02.2015 N 151-р «Об утверждении Стратегии устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_174933/?frame=2 (дата обращения 23.06.2015).
13. Регионы России 2000. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. М.: Росстат, 2001. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 18.03.2015).
14. Регионы России 2013. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. М.: Росстат, 2014. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 20.03.2015).
15. Социальный атлас российских регионов. Портреты регионов. Ивановская область. http://atlas.socpol.ru/portraits/ivan.shtml#social_sphere (дата обращения 23.08.2015).
16. Социальный атлас российских регионов. Портреты регионов. Тульская область. URL: <http://atlas.socpol.ru> (дата обращения 23.08.2015).
17. Яковлева С.И. Территориальные функции, роль и дисфункции инфраструктуры // Вестник ТвГУ. Серия «География и экология». – 2004. – №1. – С. 135–148.

Неретин А.С. (Москва)

РОЛЬ МЕСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ МАЛОЛЮДНЫХ РАЙОНОВ (НА ПРИМЕРЕ КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ)

Neretin A.S.

THE SIGNIFICANCE OF LOCAL RAILWAY TRAFFIC IN PROVIDING FOR THE SPARSELY POPULATED AREAS' POPULATION MOBILITY BY THE EXAMPLE OF KOSTROMA REGION

Аннотация. Описывается современная ситуация в сфере местного железнодорожного сообщения на примере Костромской области. Сравнивается состояние местных железнодорожных перевозок 2003 и 2015 гг. Исследована структура охвата поселений по участкам сети с учётом их доступности на автобусном транспорте. Сделаны выводы о взаимозаменяемости местного железнодорожного и автобусного транспорта в ключе их свободной конкуренции между собой и существования единой транспортной системы.

Abstract. The article shows existing tendencies in local railway transport in recent years. Detailed analysis of this type of passenger transport is conducted by the example of Kostroma region. Basic figures that describe local railway traffic in 2003 year and nowadays were compared. Structure of settlement coverage is showed, taking into account their accessibility by bus transport. Ascertained local passenger traffic is represented. This allowed us to make a conclusion that local railway and bus modes of transport are interchangeable in terms of their free competition and existing of united transport system.

Ключевые слова: местное железнодорожное сообщение, Костромская область, периферийные районы, транспортная доступность, единая транспортная система.

Key words: local railway traffic, Kostroma region, outlying districts, transport accessibility, united transport system.

Введение. Уровень транспортного обслуживания в небольших поселениях, удалённых от региональных центров, недостаточен: маршрутная сеть внегородского автобусного транспорта имеет лимитированные пределы распространения из-за устаревания подвижного состава и отсутствия финансовых возможностей закупки новых автобусов; частные же извозчики намерены работать только на прибыльных маршрутах. Кроме того, сеть автодорог не везде имеет удовлетворительную топографию и достаточное качество покрытия.

Постановка проблемы. Реформирование системы железнодорожного транспорта в России путём создания компаний—«дочек» ОАО «РЖД», нацеленных на безубыточное пассажирское движение, было проведено с системными ошибками, которые выразились в многочисленных отменах местных маршрутов и сокращении числа рейсов в ряде регионов страны. В феврале 2015 г. эта проблема поднималась на высшем государственном уровне, но положительных

сдвигов до сих пор не произошло. Приоритет грузового и скоростного пассажирского сообщения, необоснованно завышенные тарифы за проезд, низкая скорость движения и комфортность поездки, проблемы во взаимоотношениях между заказчиком перевозок (субъект федерации) и их исполнителем (пригородная пассажирская компания) — вот неполный перечень ключевых проблем, стоящих перед организацией местного железнодорожного сообщения в России [1, 3]. Проблема его сохранения во многих регионах нашей страны стоит очень остро. Угроза отмены действующих местных железнодорожных маршрутов связана не только с реформированием системы, финансовыми ограничениями, но и с организационными недоговорённостями между региональными властями и перевозчиками. Главный вопрос исследования — важно ли сохранение железнодорожного сообщения в отдалённых территориях с учётом происходящих изменений в строении и функционировании региональных транспортных систем, или этот вид транспорта изживает себя.

¹ Работа выполнена в Институте географии РАН в рамках проекта РНФ №14-18-00083 «География возвратной мобильности населения в сельско-городском континууме».

Изучение пространственной структуры маршрутной сети местного сообщения в России. Местное железнодорожное сообщение в России не всегда представляет собой интенсивные перевозки в пригородах крупных городов. Это характерно только для регионов, центрами которых являются города с людностью свыше 1 млн чел. (в отдельных случаях – свыше 500 тыс. чел.). Наиболее интенсивное сообщение сформировалось в Московском столичном регионе, а в окрестностях Санкт-Петербурга в силу недостаточной конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автобусным на ряде направлений и относительно слабой заселённостью Ленинградской области число рейсов электропоездов незначительно. Особенно много поездов было отменено в пригородном сообщении на Московском направлении (Санкт-Петербург–Малая Вишера) из-за введения в обращение скоростных поездов «Сапсан». За последнее время почти не пострадало пригородное железнодорожное сообщение в Нижегородской и Новосибирской агломерациях, в меньшей степени это относится к Самарской и Екатеринбургской пригородным зонам. Но, к примеру, в Краснодарской и Челябинской агломерациях общий объём движения не превышает 21 пары в сутки суммарно по всем направлениям.

В большинстве других регионов местное железнодорожное сообщение представлено небольшим количеством рейсов; некоторые из них отправляются из региональных центров (обычно от 5 до 15 в сутки, но, как правило, следующих на дальние расстояния), а другие связывают между собой узловые железнодорожные станции, между которыми может и не быть крупных городов. Такие маршруты необходимы для создания системы сообщения, связанной в одно целое, и гарантируют обеспечение транспортного сообщения для жителей посёлков и сёл, расположенных вдоль железнодорожных линий.

Наиболее географически обоснованной представляется следующая типология пригородных железнодорожных маршрутов:

- маршруты в агломерациях крупных городов; обеспечивают массовые перевозки как пригородного, так и межрегионального характера;
- маршруты пригородной зоны средних городов; на них имеется опорный

город с численностью населения более 300 тыс. человек, но его агломерация относительно малолюдная;

- маршруты периферийных территорий; на них может формироваться лишь минимальный пассажиропоток, но движение нельзя закрыть как по социальным причинам (из-за отсутствия альтернативных видов транспорта, возможности льготного проезда на местном поезде и др.), так и для сохранения связанности местного железнодорожного сообщения.

Одним из научных подходов к решению этой проблемы предлагается проведение помаршрутного социально-экономического анализа, так как отмены местных электропоездов не всегда сильно отражаются на качестве пассажирских перевозок в регионе. Так, в Белгородской области почти все железнодорожные маршруты дублируются автодорогами с твёрдым покрытием, и автодороги проходят через большинство поселений в окрестностях железнодорожных линий, в то время как от железнодорожных платформ и станций приходится преодолевать значительное расстояние пешком, чтобы добраться до них. Если главная железнодорожная станция города или посёлка расположена далеко от него, то жители предпочитают найти альтернативу железнодорожному сообщению, чтобы избежать лишних пересадок или не идти пешком. В Костромской области есть пример такого поселения – Судиславль, который оказался в стороне от железной дороги, хотя станция с одноимённым названием на линии есть. Для любого железнодорожного участка можно выявить, насколько целесообразно осуществлять там местное сообщение и в каком размере.

Большинство исследований, посвящённых анализу функционирования пригородных и местных железнодорожных перевозок в России, связаны с изучением организационных и экономических проблем этого вида транспорта [4, 13 и др.]. При сопоставлении эффективности деятельности различных видов транспорта между собой упор делался на сравнении себестоимости перевозок. В ряде работ рассматривается вопрос использования различных типов подвижного состава в зависимости от технологических параметров железнодорожных участков. Одной из фундаментальных работ по изуче-

нию местного сообщения в малонаселённых районах является диссертационное исследование А.П. Полуэктова [10]. Он разработал методику определения эффективности использования железнодорожного и автобусного транспорта в пригородном сообщении и рекомендации по совершенствованию координации их работы. Им предлагалось производить выбор условий наиболее эффективного использования различных видов транспорта с учётом оценки полного времени, затрачиваемого на поездку; также использовались данные об объёме перевозок пассажиров, протяжённости участков, распределении пассажиров по определённым часам суток. Эта работа издана почти 50 лет назад, но многие его методы до сих пор успешно применяются последователями. Но географические методы исследования в таких работах (как правило, публикуемых в экономических журналах) выражены очень слабо.

Кострома была связана с железнодорожной системой страны в 1887 г., когда закончилось строительство линии из Ярославля. Сначала конечная тупиковая станция находилась на правом берегу Волги, но в 1932 г. был сооружён мост, и с тех пор основной железнодорожный вокзал города расположен вблизи основной жилой застройки; старый «заволжский» вокзал города приходил в упадок и в настоящее время для пассажирского сообщения не используется. В 1955 г. построена неэлектрифицированная однопутная линия от Костромы до Галича, связавшая Кострому с полосой расселения вдоль северного маршрута Транссибирской магистрали (сооружённого в 1906 г. на участке от Вологды до Кирова). В пределах Костромской области магистраль на всём протяжении является двухпутной и электрифицированной. Для более быстрого сообщения с Москвой в 1918 г. был построен небольшой участок, связавший Данилов с Буюм. Также по территории области проходят линии местного значения Нерехта–Иваново (используется для пассажирского сообщения), Первушино–Заволжск (сохранилось только грузовое сообщение) и Супротивный–Малое Раменье (ведомственная железнодорожная линия). За последние годы значение показателя плотности железнодорожных путей оставалось неизменным – 107 км на 10000 км² территории, что в 2,5 раза меньше, чем в среднем по Центральному экономическому району (по

этому показателю область занимает последнее место в ЦЭР).

Железнодорожная сеть области имеет особый тип пространственной структуры системы железных дорог: региональный центр не является ведущим железнодорожным узлом с множеством выходящих из него железнодорожных линий, а занимает лишь транзитное окраинное положение на однопутной линии с низкой пропускной способностью. Основной транзитный пассажиропоток проходит по линии Вологда–Киров, на которой располагаются многочисленные города и рабочие посёлки, при этом Кострома находится на периферии как по отношению к ней, так и к линии Москва–Ярославль–Вологда.

Методы исследования местного железнодорожного сообщения Костромской области и сравнение показателей 2003 и 2015 гг. Маршрутная сеть местного сообщения охватывает почти все участки сети, и действующие маршруты отличаются друг от друга по своим характеристикам. Из представленной ранее типологии железнодорожных маршрутов в Костромской области выявляются два типа: 1) маршруты со средними пассажиропотоками (рейсы по направлению к Вологде, Ярославлю, Костроме) и 2) маршруты периферийных территорий (все остальные). При изучении конкретной региональной системы с ограниченным количеством маршрутов можно провести районирование железнодорожных маршрутов по географической близости [5]. Для Костромской области это оптимальный путь, так как восток региона (с центром в Шарье), запад (с центром в Буюе) и юго-запад (Кострома и её окрестности) сильно различаются в транспортном отношении.

Для анализа изменения пространственной структуры местного железнодорожного сообщения в динамике были собраны основные характеристики маршрутов: частота обращения, время в пути и тип подвижного состава в 2003 г. (когда массовых отмен местных поездов ещё не проводилось) и 2015 г. (по результатам полевых наблюдений и сравнения с источниками информации в сети Интернет). Железнодорожная сеть разбивалась на участки исходя из расположения конечных и узловых станций местного сообщения. В Костромской обла-

сти ими являются Кострома, Нерехта, Буй, Галич, Николо-Полома, Шарья. Затем были рассчитаны усреднённые значения параметров для каждого участка, и им присваивался тип, к которому относятся маршруты местного сообщения, действующие на нём: тип 2 (маршруты пригородной зоны средних городов) или тип 3 (маршруты периферийных территорий). Маршруты типа 1 (то есть маршруты в крупных агломерациях) на территории региона не встречаются.

За 12-летний период обнаружены две тенденции: отрицательная и положительная. С одной стороны, интенсивность сообщения сокращается, особенно на участке от Николо-Поломы до Шарьи (частота рейсов снизилась в 2 раза), а также на участках Кострома–Нерехта и Нерехта–Ярославль; то есть отмены поездов произошли не только на периферийных маршрутах, но и на короткой линии, соединяющей два крупных города (где должны быть значительные пассажиропотоки). В середине 2000-х годов периодически назначалось до 2–3 пар пригородных поездов в сутки сообщением Кострома–Космынино, которых сейчас нет, что ещё более усугубляет обстановку на этом участке. С другой стороны, среднее время в пути следования по большинству участков уменьшилось. Особенно выражено ускорение движения на участках Буй–Вологда (на 15%), Буй–Галич (на 14%), Галич–Николо-Полома (на 10%). Это не связано с проведением модер-

низации путевого хозяйства или обновлением подвижного состава: причина в том, что ранее здесь действовали протяжённые маршруты (например, маршрут Буй–Шарья), которые не всегда вписывались в свободные нитки графика. Пассажирам было комфортнее перемещаться на дальнее расстояние без лишних пересадок, но за это приходилось смириться с длительными (до 15 минут) стоянками на некоторых станциях. Теперь маршруты поездов ограничены по станции Николо-Полома, где приходится либо ожидать длительное время следующий поезд, либо такую пересадку сделать невозможно.

В сентябре были проведены полевые замеры пассажиропотоков на трёх участках: Кострома–Галич, Галич–Николо-Полома и Николо-Полома–Буй. Подсчёт пассажиров на местности – единственный доступный способ оценки потоков на местных поездах, так как официальные данные перевозчика обычно не раскрываются [6]. Основные направления перемещения пассажиров на трёх обследованных маршрутах представлены на рисунке 1.

Охват населения Костромской области местным железнодорожным сообщением. Важный элемент анализа эффективности пассажирского рейса – расчёт потенциального пассажиропотока, связанный с людностью всех промежуточных пунктов и пунктов конечного следования и их удалён-

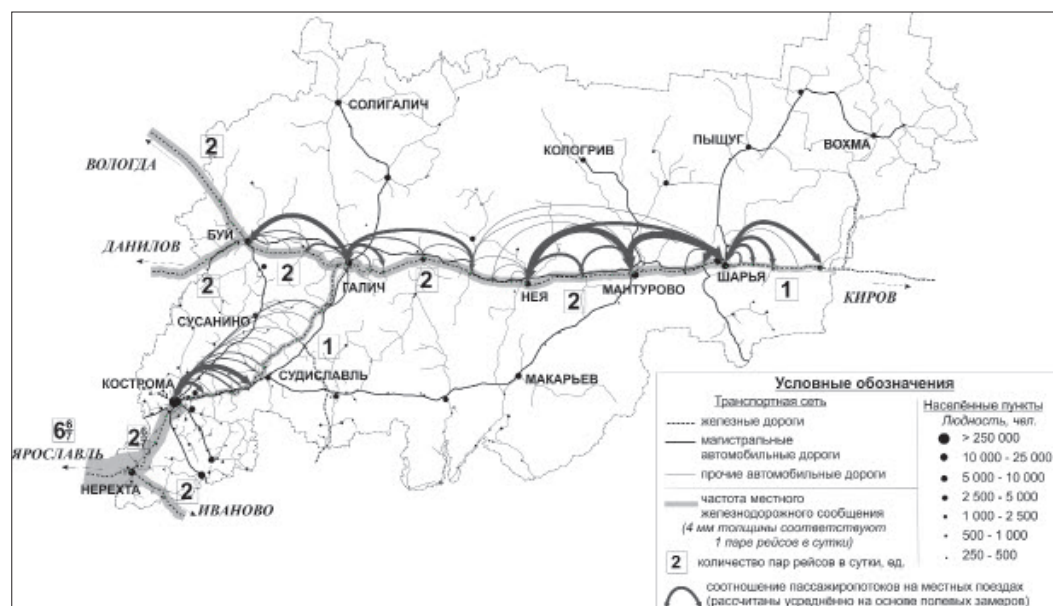


Рис. 1. Система местного железнодорожного сообщения в Костромской области и оценочная структура пассажиропотоков на участках, где проводились полевые замеры

ностью от центра тяготения. При этом, чем больше расстояние следования, тем больше не только время в пути, но и тариф, который зависит только от расстояния. Поэтому из населённых пунктов равной людности, но расположенных на разном расстоянии от центра тяготения, будет отправляться разное количество пассажиров – это согласуется с традиционными для социально-экономической географии гравитационными моделями [11]. Также важно учитывать и местные, внеагломерационные поездки. Суммарная численность населения всех населённых пунктов является важным показателем, но необходимо определять, является ли для них поезд единственным доступным видом транспорта по причине отсутствия автобусных рейсов (или отсутствия автодороги с твёрдым покрытием вообще).

Для всех рассматриваемых участков рассчитаны:

1) суммарная людность всех поселений, тяготеющих к участку;

2) суммарная людность поселений, не связанных автобусным сообщением с крупным центром тяготения (Костромой, Бум, Шарьей, другими региональными центрами);

3) суммарная людность поселений, недоступных на автобусном транспорте даже из центра их муниципального района.

Данные представлены в таблице 1. Проведенный анализ показал, что все населённые пункты с людностью свыше 100 чел., тяготеющие к остановочным пунктам местного железнодорожного сообщения рассматриваемых маршрутов, обеспечены автодорогами с твёрдым покрытием. Недавнее введение в эксплуатацию участка федеральной дороги Санкт-Петербург–Екатеринбург от Николо-Поломы до Котельнича улучшило транспортную доступность крупных населённых пунктов Номжи, Еленского, Октябрьского, Шекшмы и др., до которых раньше можно было добраться только на поезде. Автобусное сообщение с ними отсутствовало, так как из-за качества автомобильных дорог ни муниципальные, ни частные перевозчики не решались перевозить пассажиров.

Местное железнодорожное сообщение всегда было важным средством обеспечения регулярных поездок дачников, но среди рассматриваемых участков интенсивное рекреационное освоение характерно только для линии Ярославль–Нерехта–Кострома.

Расчёты показывают, что на всех участках, относящихся к региональным центрам (Ярославль, Кострома и Вологда), высока доля численности населения последних к суммарному населению вдоль участка. Это свидетельствует о недостаточной освоённости территории, через которую проложен маршрут, и негативно отражается на потенциальных пассажиропотоках. На тех участках, где доля центров тяготения в суммарной численности низка (что должно положительно отразиться на местных пассажиропотоках), наблюдается незначительная суммарная численность местного населения (в пределах 55 тыс. чел.). Максимальное число крупных населённых пунктов, не обеспеченных регулярным автобусным сообщением, выявлено вдоль участка Буй–Галич–Николо-Полома–Шарья, но ситуация улучшилась в связи со строительством автодороги, параллельной главной железнодорожной линии региона.

Лишь на трёх участках (Нерехта–Иваново, Буй–Данилов и Шарья–Свеча) все населённые пункты с людностью свыше 100 чел. имеют регулярное автобусное сообщение. Эти маршруты являются трансграничными, и их поддержка важна для сохранения единства транспортной системы России. Тем не менее, сообщение Костромской и Кировской области оказалось разорвано в 2014 г.: маршрут местного поезда Шарья–Свеча был укорочен до станции Поназырево. Между Поназырево (Костромская область) и Ленинское (Кировская область) нет регулярного автобусного сообщения: в обоих случаях оно обрывается при подъезде к региональным границам. Теперь два близко расположенных друг к другу населённых пункта (расстояние между ними – 71 км) связаны между собой лишь дальними пассажирскими поездами, если не рассматривать личный автомобильный транспорт.

Конкуренция с автобусным сообщением: тарифная и временная доступность.

Несмотря на низкую плотность автодорог с твёрдым покрытием в Костромской области (127 км на 10000 км² территории, последнее место в ЦЭР), сложившийся рисунок сети позволяет соединить автобусными маршрутами все крупные поселения региона (с численностью свыше 3 тыс. чел.) с ведущими центрами тяготения – Костромой, Бум и Шарьей. Этому способствуют

Таблица 1

Суммарная людность поселений, расположенных вдоль участков местного железнодорожного сообщения Костромской области, с различной транспортной доступностью на автобусном транспорте

Участок сообщения	Суммарная людность всех поселений участка, тыс. чел.	Суммарная людность поселений, не связанных автобусным сообщением с крупным центром тяготения, тыс. чел.	Суммарная людность поселений, недоступных на автобусном транспорте, тыс. чел.	Доля региональных центров и крупных городов тяготения (Буй, Шарья) от суммарной людности всех поселений участка, %
Кострома–Нерехта	300,9	2,0	0,4	91,8
Нерехта–Ярославль	629,9	3,3	0,4	95,9
Нерехта–Иваново	467,4	0,8	0	87,6
Буй–Вологда	342,1	0,3	0,1	98,1
Буй–Данилов	46,3	0,5	0	52,5
Кострома–Галич	296,1	0,9	0,5	93,2
Буй–Галич	42,9	0	1,7	56,6
Галич–Николо-Полома	22,9	1,8	0,7	0
Николо-Полома–Шарья	55,1	1,8	1,7	43,4
Шарья–Поназырево–Свеча	37,7	0,8	0	63,4

радиальные дороги, ведущие из Костромы в Буй, Солигалич, Нерехту, Волгореченск, Красное-на-Волге, в региональные центры соседних регионов (Ярославль и Иваново), а также автодорога регионального значения, направленная из регионального центра в самые отдалённые поселения северо-востока региона, и новая автодорога из Буя в Шарью, проходящая вдоль железнодорожной магистрали. Поэтому для всех рассматриваемых в статье железнодорожных участков есть либо равносильная, либо лучшая автодорожная замена за исключением одного: Буй–Вологда. Путь между ними лежит через Пречистое, что сильно увеличивает время в пути по сравнению с железнодорожным транспортом, а из Вохтоги на большом протяжении автодорога имеет плохое покрытие и изогнутый профиль.

Тарифы в междугороднем автобусном сообщении почти повсеместно устанавливаются самими перевозчиками, а на пригородных рейсах они утверждаются постановлением администрации региона. Костромская область является исключением: в ней максимальная стоимость проезда установлена законом для обеих категорий маршрутов; в пригородном сообщении стоимость 1 пассажирокилометра составляет 2,11 руб., а в междугороднем – 2,54 руб. В местных поездках по согласованию перевозчика с орга-

нами власти Костромской области она установлена в размере 29 руб. за 10 км, что является максимальной величиной среди всех регионов Европейской части России.

Сравнение затрат времени в пути и стоимости проезда в автобусном и местном железнодорожном транспорте на отдельных корреспонденциях, где пункты связаны обоими видами транспорта прямым сообщением, приведено в таблице 2.

Список корреспонденций, для которых можно указать значения по обоим видам транспорта, ограничен в силу недостаточного развития автобусной маршрутной сети там, где есть дублирующая железная дорога (особенно это касается линии Буй–Шарья). Сокращение железнодорожного сообщения на участке Кострома–Ярославль, возможно, связано с сильной конкуренцией со стороны автобусного и личного автомобильного транспорта, которые пользуются более короткой магистральной дорогой, что сказывается на стоимости билета (или топлива в случае личных автомобилей). Интенсивное автобусное сообщение налажено между Костромой и Галичем, что сдерживает развитие местных поездов на этом направлении: на протяжении многих лет продолжает курсировать лишь один состав в сутки. На линии Буй–Шарья железнодорожное сообщение обладает выгодными качественными и коли-

Сравнение значений параметров местного железнодорожного и автобусного сообщения по отдельным корреспонденциям

Корреспонденция	Местное железнодорожное сообщение			Автобусное сообщение		
	Частота сообщения, пар в сутки	Время в пути, ч. мин.	Тариф, руб.	Частота сообщения, пар в сутки	Время в пути, ч. мин.	Тариф, руб.
Кострома–Галич	1	3:18	365,0	16	2:30	296,5
Кострома–Нерехта	2	1:05	133,0	10	1:05	105,5
Кострома–Ярославль	2	2:38	293,0	22	1:50	254,0
Галич–Антропово	2	1:00	133,0		1:10	115,5
Шарья–Мантурово	2	1:08	139,0	6	1:10	177,5
Шарья–Шекшема	2	0:32	64,0	1	0:45	76,5
Шарья–Поназырёво	1	0:57	133,0	1	1:00	139,5

чественными характеристиками, что не даёт развиваться автобусному сообщению.

Выводы

1. Местное железнодорожное сообщение в Костромской области не несёт функции массовых перевозок, а обеспечивает лишь незначительные локальные перевозки в окрестностях крупных городов (Кострома, Буй, Шарья).

2. Пригородное железнодорожное сообщение из Костромы оказывается неконкурентоспособным по отношению к личному автомобильному и автобусному транспорту, особенно это касается участка Кострома–Галич. Недостаточное число рейсов пригородных поездов не является следствием загруженности железнодорожной линии: их рост сдерживается привлекательностью автобусного транспорта по всем критериям – тарифу, времени в пути, частоте сообщения. Существенный по размеру пассажиропоток образуется только на тех корреспонденциях, где не проложено альтернативное автобусное сообщение (например, из Нерехты в Ярославль).

3. Местные поезда на линии Буй–Шарья–Поназырево не имели альтернативы до ввода в строй автомобильной дороги, являющейся частью коридора Санкт-Петербург–Екатеринбург. Ранее отсутствие прямой широтной автодороги с твёрдым покрытием приводило к тому, что почти все пассажиры, перемещавшиеся между Галичским, Антроповским, Парфеньевским, Нейским, Мантуровским и Шарьинским районами Костромской области, пользовались пригородным или дальним железнодорожным транспортом, так как иначе приходилось бы делать

большой объезд через Судиславль или строить свой маршрут по автодорогам с низким качеством покрытия. Теперь появилась возможность проложить прямой быстрый маршрут по автодороге между любыми из этих районов.

4. Возможность пересадки на узловой станции в Галиче ограничена из-за несогласованности времени прибытия и отправления местных поездов, что ещё больше повышает привлекательность автобусного транспорта на многих корреспонденциях при следовании из регионального центра. В первую очередь это относится к сообщению между Костромой и Антропово, Николо-Поломой, Неей.

5. Дальний железнодорожный транспорт играет ключевую роль в сообщении поселений линии Буй–Шарья с другими регионами, а в собственный региональный центр быстрее и дешевле добираться на автобусе. Почти все транзитные поезда дальнего следования совершают остановки на основных станциях линии. Наиболее удобными в этом отношении можно назвать поезда сообщением Чита–Москва и Астана–Санкт-Петербург.

6. В целом местное железнодорожное сообщение испытывает значительное давление со стороны дальних пассажирских поездов при обеспечении межрегиональных связей и со стороны автобусного транспорта на большинстве внутрирегиональных маршрутов, так как проигрывает по большинству параметров транспортного обслуживания, важных для пассажиров. Наблюдаемые пассажиропотоки на курсирующих рейсах низки и нет перспектив их роста в ближайшем будущем. Но сохраняется необходи-

мость поддержания транспортного обеспечения местного населения, проживающего в совсем небольших сёлах (с людностью менее 100 чел.) вдоль железнодорожных линий, недоступных на автобусном транспорте.

7. Проведённый социально-экономический анализ маршрутов пассажирского сообщения может быть применим для любого

типа региональных транспортных систем и любых видов транспорта с тщательным изучением их межвидовой конкуренции и сложившейся системы расселения, и подобный тип географических исследований может быть рекомендован для принятия решений о необходимости сохранения местных или пригородных маршрутов.

Библиографический список.

1. Галиев И.И., Усманов Ю.А. Развитие железнодорожного транспорта России в условиях рыночной экономики. – Омск: Омский гос. ун-т путей сообщения, 2005.
2. Гунько М.С. Малые города Центральной части Европейской России: состояние и роль в организации пространства // Известия РАН. Серия географическая. – 2014 – №2 – С. 43–52.
3. Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. – М.: ЦЭФИР, 2003.
4. Колин А.В. Актуальность системных преобразований в пригородных железнодорожных перевозках // Транспорт Российской Федерации. – 2015. – №1. – С. 7–11.
5. Крылов П.М. Типологизация современных региональных транспортных систем России // Известия РАН. Серия географическая. – 2007. – №4. – С. 66–75.
6. Неретин А.С. Пригородный и междугородний транспорт в Московском столичном регионе как фактор обеспечения мобильности населения // Социология. Естествознание. Общество. Сборник научных статей и материалов Всероссийской научной конференции «Социология и естествознание: междисциплинарные подходы к изучению социальной реальности». – М.: РОО «Сообщество профессиональных социологов», ООО «Вариант», 2014 – С. 49–57.
7. Нефёдова Т.Г. Поляризация пространства России: ареалы роста и «чёрные дыры» // Экономическая наука современной России. – 2009. – №1. – С. 62–77.
8. Нефёдова Т.Г. Прошлое, настоящее и будущее староосвоенных периферийных районов Нечерноземья (на примере Костромской области) // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2008. – №1. – С. 165–183.
9. Пистун Е.И., Блудян Н.О., Мороз Д.Г., Хейфиц П.И. Агломерационные проблемы организации эффективной транспортной системы. – М: Изд-во «Научный инновационный центр», 2014. – № 2 – С. 3–13.
10. Полуэктов А.П. Область эффективного применения автобусного и железнодорожного транспорта на малодетальных пригородных участках и координация их работы: дисс. соиск. уч. степени канд. тех. наук – М., 1968.
11. Приваловский А.Н. Факторы развития локальных транспортных сетей // Известия РАН. Серия географическая. – 2008. – №2. – С. 51–58.
12. Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов. – М.: Изд-во Ассоциации строительных вузов, 2007.
13. Синев А.Н. Пригородные железнодорожные перевозки // Экономика железных дорог. – 2013. – № 6. – С. 16–25.

КАРТОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ РОССИИ

Yakovleva S.I.

CARTOGRAPHIC SUPPORT FOR REGIONAL STRATEGIES RUSSIA

Аннотация. Представлен анализ специальных и тематических карт всех действующих стратегий социально-экономического развития регионов-субъектов РФ (2006–2015).

Abstract. The analysis of the special and thematic maps all active of strategies social and economic development of the regions of the Russian Federation (2006–2015).

Ключевые слова: карты стратегического анализа, карты стратегического планирования, картографический метод стратегического планирования.

Keywords: maps of strategic analysis, maps of strategic planning, cartographic method of strategic planning.

В России идёт активная разработка документов стратегического планирования уже второго и третьего поколений (с 1997 г.). При этом вопрос картографического обеспечения не определен новым законом стратегического планирования РФ (2014) [25], существующими техническими стандартами [23] и методическими рекомендациями [8], поэтому решается в инициативном порядке. Не оценивается картографическое «оформление» стратегий и в экспертных обзорах [1]. Картографическое обеспечение современных стратегий – актуальный и неразработанный вопрос теории и методики стратегического планирования.

Картографический метод стратегического планирования: сущность и назначение. В данной публикации речь пойдёт о географических картах стратегического планирования регионов как наглядном «способе описания»¹ долгосрочных планов социально-экономического развития регионов. Только карты дают действительно наглядное «пространственное представление»² о результатах стратегического анализа с оценками важнейших факторов развития регионов, отражают прогнозные оценки и сценарные варианты регионального планирования. Карты в составе стратегических документов должны быть самодостаточными, наряду с текстами, таблицами, структурными и логическими схемами, и графическими построениями.

Карты в процессе разработки стратегий – это обязательный источник исходной информации и конечный вывод, а картографический метод (составление и анализ карт) – важнейший способ пространственного анализа в процессе стратегического планирования.

Систематизация карт стратегического планирования. Анализ карт стратегического планирования, и их классификация позволяют определить тематическое разнообразие и типовые сюжеты карт, которые могут быть рекомендованы для составления. Наш обзор карт стратегического планирования выполнен на базе анализа всех действующих стратегий социально-экономического развития регионов-субъектов РФ – открытых материалов на сайтах региональных администраций и разработчиков³. Стратегии социально-экономического развития регионов обычно включают карты разных классов:

1. Общеографические карты, чтобы дать первичное «пространственное представление» о территории (контур территории, гидрография и орография и др.)

2. Тематические карты природы и экологии, населения и хозяйства, общеэкономического районирования. Это «карты обоснования» стратегических планов, или карты стратегического анализа региона – диагностики проблем, оценки основных внутренних и/или внешних факторов, выявления и оценки

¹ Ссылаемся на выражение известнейшего немецкого географа Альфреда Геттнера: «Карты служат не только для случайного дополнения и пояснения литературного описания, как это иногда думают, но являются вторым, равноправным первому, способом описания» [2, с. 294].

² «Пространственное представление» – выражение А. Геттнера при определении значения карты как наглядного изображения местности [2, с. 293].

³ Реестр документов стратегического планирования создаётся Министерством экономического развития Российской Федерации (2015) [11].

потенциала и рисков развития отраслей хозяйства, а также оценки конкурентоспособности. В ходе стратегического анализа возможно составление карт разных функциональных типов – оценки, динамики, соотношений и взаимосвязей (корреляции), карт рекомендательных и прогнозных.

3. Специальные карты стратегического планирования отражают планы развития отраслей и хозяйства в целом, населения и расселения, пространственные модели регионального развития (каркасы, кластеры, зоны и районы) [25]. Проектный блок региональных стратегий включает рекомендательные карты (планируемые мероприятия, проекты), а также схемы основных инвестиционных проектов (размещение, специализация, объемы инвестиций).

С 2011 г. началась разработка новых документов – «Стратегий инвестиционного развития» регионов. Специализированные интернет-порталы об инвестиционной деятельности в субъекте Российской Федерации функционируют во всех регионах России. Ряд регионов разместил на своем портале интерактивную карту региона, позволяющую продемонстрировать потенциальному инвестору существующие в регионе воз-

можности (Тульская, Калужская, Архангельская, Астраханская области, Пермский край и другие).

Тематические карты и специальные карты планирования, зачастую, имеют одинаковую тематику, могут быть отраслевыми или сводными (общими). При этом главный отличительный признак карт планирования – это наличие в содержании карты информации «о будущем». Карты можно объединить в две функциональные группы по стадиям их разработки: карты анализа и карты планирования. Кроме того, стадия реализации предполагает разработку карт мониторинга и корректировки региональных стратегий. Их тематика такая же, но с акцентом на оценку динамики и сравнение с основными индикаторными показателями стратегии.

Картографическое обеспечение регионального стратегического планирования предполагает разработку взаимосвязанной системы карт, созданных последовательно на отдельных этапах разработки стратегии.

Карты в стратегиях субъектов РФ. Разреженный неполный рисунок розы-диаграммы с короткими радиусами (рис. 1) наглядно отражает распределение регионов-субъектов

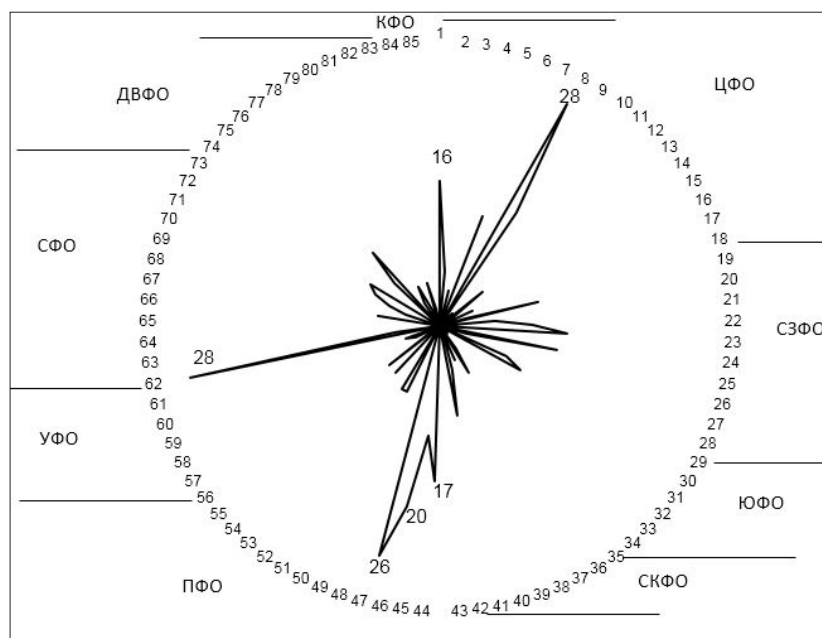


Рис. 1. Распределение регионов-субъектов РФ по количеству карт в действующих стратегиях социально-экономического развития 2006–2015 гг., ед.
Порядковые номера регионов-субъектов РФ указаны по списку в составе Федеральных округов – табл. 2, подписано максимальное количество карт.

Таблица 1

*Динамика картографического обеспечения действующих стратегий
регионов-субъектов РФ в 2006–2015 гг.*

Годы	Всего, ед.	в том числе:			
		с картами		без карт	
		ед.	%	ед.	%
2006	2	2	100	0	100
2007	9	7	78	2	24
2008	9	7	78	2	24
2009	10	7	70	3	30
2010	5	3	60	2	40
2006–2010	35	26	74	9	26
2011	9	4	44	5	56
2012	13	6	46	7	54
2013	15	11	73	4	27
2014	10	5	50	5	50
2015	3	2	67	1	33
2011–2015	48	27	56↓	22↑	44↑
ВСЕГО	85*	53	62	32	38

* Стратегии этих новых регионов РФ (Республика Крым и г. Севастополь) разрабатываются [6, 7].

Таблица 2

*Картографическая обеспеченность региональных стратегий картами
(расчет выполнен по Федеральным округам РФ)*

№	Федеральные округа РФ	Всего стратегий	В том числе с картами	
			ед.	% (рис. 3)
1	Центральный федеральный округ	18	11	61
2	Северо-Западный федеральный округ	11	8	73
3	Южный федеральный округ	6	3	50
4	Северо-Кавказский федеральный округ	7	5	71
5	Приволжский федеральный округ	14	9	64
6	Уральский федеральный округ	6	4	67
7	Сибирский федеральный округ	12	6	50
8	Дальневосточный федеральный округ	9	7	78
9	Крымский ФО	2	0	0
	Всего стратегий	85	53	62

РФ по наличию и количеству карт в их стратегиях. Больше половины (62%) субъектов РФ имеет стратегии социально-экономического развития с картами. При этом половина стратегий ограничена 1–5 картами, которые вряд ли могут представлять собой разнообразный комплект или систему карт, но способны отразить проблемные сюжеты. Самые большие комплекты карт (до 20 и более) – в стратегиях Курской [17] и Челябинской [21] областей, Республики Татарстан [19], Республики Марий Эл [12], Белгородской [13] и Липецкой [18] областей.

Самый высокий уровень картографического обеспечения стратегий картами характерен

для регионов трёх Федеральных округов РФ – Дальневосточного (78%), Северо-Западного (73) и Северо-Кавказского (71) – рис. 3.

Тренд в динамике картографического обеспечения региональных стратегий (рис. 4) не носит однозначного линейного характера. При этом заметно уменьшение после 2010 г. доли современных стратегий с картами (с 74 до 56%). Это значит, что при обновлении старых (первых) стратегий, они теряют картографическую наглядность, а зачастую превращаются в сплошное повествование без карт, графических построений и таблиц. Иногда карт в официальных версиях региональных стратегий нет, но они представле-

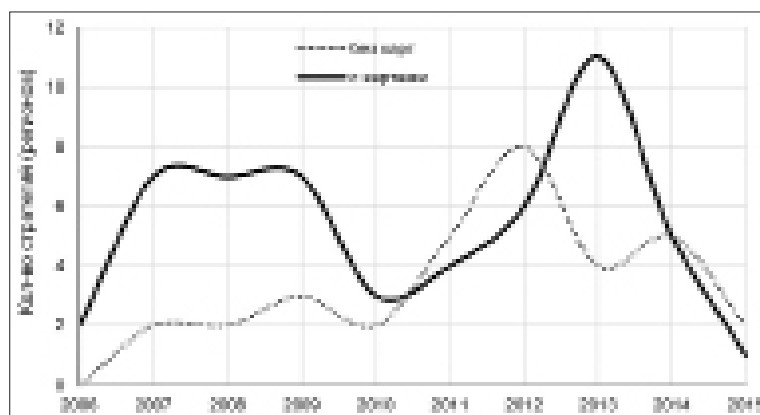


Рис. 2. Динамика картографического обеспечения действующих стратегий регионов-субъектов РФ в 2006–2015 гг.

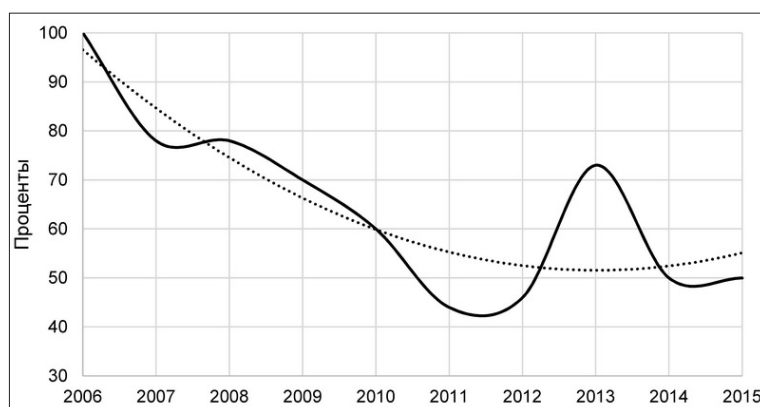


Рис. 3. Ранжированный ряд Федеральных округов РФ по среднему удельному весу действующих региональных стратегий с картами, %

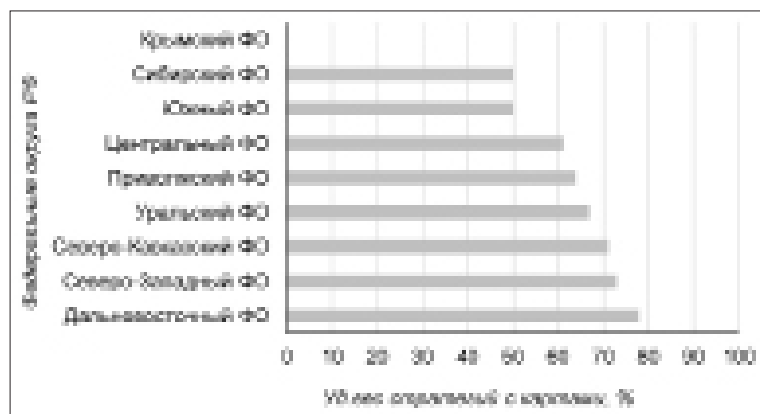


Рис. 4. Изменение доли (%) региональных стратегий с картами в общем количестве действующих стратегий регионов-субъектов РФ, утвержденных в 2006–2015 гг.: (53 действующие региональные стратегии с картами)

ны в презентационном варианте: в комплекте с текстовой частью (приложение к стратегии) или в отрыве от неё в докладах «о стратегии».

При знакомстве с картами в региональных стратегиях РФ заметны различия в подходах к разработке тематического содер-

жания карт. Треть стратегий имеют карты, посвященные преимущественно стратегическому анализу – диагностике региональных проблем, оценке внутренних и внешних факторов. 70% – это карты территориального планирования транспорта и инженерной

*Функциональная структура карт в действующих региональных стратегиях
по основному сюжету*

№	Функциональные группы карт	Кол-во стратегий с картами	%
1	Карты стратегического анализа	16	30
2	Карты стратегического планирования	37	70
	Всего стратегий с картами	53	100

инфраструктуры, расселения и территориальной структуры региона (коридоры развития, кластеры, зоны и районы). Комплексный подход использован при разработке карт только в пяти стратегиях: Челябинская [21] и Курская [17] области, Удмуртская Республика [20], Республика Татарстан [19], Ленинградская область [4, 5].

Иногда в региональные стратегии включают проектные карты Схем территориального планирования регионов. Их содержание так же схоже с тематическими и плановыми картами, но главная особенность проектных карт – отображение размещения существующих и проектируемых объектов (объектов капитального строительства). Тематика и количество проектных карт (карт обоснования проектов и утверждаемых карт) определяются положениями Градостроительного Кодекса РФ [3] (ст. 19). Проектные карты выполняются на детальной топографической основе (карты крупномасштабные), а карты стратегического планирования – это карты мелко-и среднemasштабные на облегченной общегеографической основе, зачастую схематизированы.

Карты планирования регионального расселения. Прогнозные оценки населения и планирование расселения на долгосрочный период считается обязательным вопросом региональной стратегии. При анализе карт в стратегиях удалось обнаружить карты, посвященные планированию систем расселения (6 стратегий) и планированию городских агломераций в регионах (10). На картах планирования расселения отражены следующие элементы прогнозирования:

1. Динамика населения (выделены территории с прогнозной оценкой динамики)
2. Моделирование опорных центров и подцентров систем расселения
3. Моделирование планировочных осей расселения

4. Планировочные особенности формирования городских агломераций (на картах планирования систем расселения и/или на специальных картах планирования городских агломераций).

Примеры интересных карт планирования расселения:

- Кировская область (1, 2 и 4 элементы прогнозирования и планирования расселения) [16]
- Воронежская область (1, 2 и 3 элементы) [14]
- Тульская область (Тульская агломерация как ядро региональной системы расселения – 2, 3 и 4 элементы) [9]
- Ленинградская область (структура агломерации Ленинградской области и Санкт-Петербурга. Экономические зоны агломерации, построенные на основании изохрон с зонами доступности) [4, 5]
- Белгородская область (перспективное развитие Белгородской агломерации) [13]
- Кемеровская область (планирование агломеративного развития городских систем расселения региона) [15]
- Республика Татарстан (карты пространственного развития трех городских агломераций и системы Волго-Камского метрополиса) [19]
- Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО – Югра): схема агломераций ресурсного региона [22].

Карты в стратегиях городских агломераций России. Городские агломерации – новый объект стратегического планирования в России. Градостроительный Кодекс РФ [3] предполагает возможность разработки схем территориального планирования частей регионов-субъектов РФ (например, городских агломераций). Создание схем территориального планирования крупных городских агломераций начата с 2008 г. (преимущественно это работы ОАО «Гипрогор»⁴ [10]). Этим

⁴ См. видео: Проекты XXI века для Новосибирской агломерации (агломерация), 2015. URL: https://www.youtube.com/watch?v=_Fdq8quvJIM&feature=youtu.be.

разработкам должна предшествовать стратегическая концепция развития агломерации. Концепции развития агломерации или системы агломераций включены в региональные стратегии социально-экономического развития и стратегии развития федеральных округов. Все стратегии (концепции) городских агломераций РФ имеют большие комплекты карт стратегического планирования.

Общие выводы по результатам анализа и оценки карт в региональных стратегиях России

1. Карты не являются обязательным элементом «оформления» и содержания региональных стратегий. При этом карты включены в стратегии большинства регионов РФ.

2. Всё разнообразие карт в стратегиях можно объединить в две функциональные группы: карты анализа и карты планирования. Тематика карт отраслевая или сводная (комплексная): население и расселение, отрасли хозяйства, комплексы и кластеры, инфраструктура, экология, территориальная структура региона/города (главные карты-выводы).

3. Карты стратегий крайне редко поддерживают или иллюстрируют аналитические разделы и оценки, слабо стыкуются с методами стратегического анализа. Описательные

фрагменты текстов со ссылками на карты очень краткие и не раскрывают важнейшие пространственные аспекты картографируемых явлений (особенности размещения и территориальные различия, пространственные отношения и связи и др.).

4. Стиль оформления карт стратегического анализа отражает научно-исследовательский характер их разработки. Карты составлены с использованием классических методов тематической картографии (картограммы, качественный фон, изолинии и др.). Карты планирования в стратегиях, обычно, двух типов: иллюстративно-справочные и научно-исследовательские. Преобладают первые, они показывают «читателям» простейшие схемы или карты региона с сетью «точек» с гиперссылками на полях (дана краткая справочная информация о центрах развития, «новостройках»).

Для нас важно обратить внимание на актуальные вопросы разработки картографических моделей стратегического планирования и активное внедрение в практику стратегического планирования картографического метода исследования. Слабая проработанность этих вопросов в теории и практике стратегического планирования усиливает их проблемный характер и требует не только постановки, но и решения на междисциплинарном уровне.

Библиографический список

1. Будущее регионов России. Аналитический обзор документов стратегического планирования субъектов РФ. – М.: Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Институт региональных исследований и городского планирования, 2015. – 49 с. URL: http://www.forumstrategov.ru/upload/documents/Russian_Regions_Future_P4.pdf.
2. Геттнер А. География, ее история, сущность и методы. Пер. с нем. Е.А. Торнаус. Под ред. Н. Баранского. – М.-Л.: Гос. изд-во, 1930. – 416 с. URL: http://lib.rgo.ru/reader/flipping/Resource-365/002_R/index.html.
3. Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (принят ГД ФС РФ 22.12.2004) (действующая редакция от 31.12.2014). URL: <http://www.consultant.ru/popular/gskrf/>.
4. Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. – СПб., 2013. – 117 с. URL: http://csr-nw.ru.swtest.ru/files/csr/file_content_1326.pdf; <http://econ.lenobl.ru/Document/1406099853.pdf> (2014).
5. Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года (2013). URL: <http://econ.lenobl.ru/Document/1394117507.pdf>.
6. Концепция разработки Стратегии социально-экономического развития Республики Крым на долгосрочный период (промежуточный итог работы по подготовке проекта Стратегии), 2015. URL: <http://minek.rk.gov.ru/rus/info.php?id=609404>.
7. Концепция стратегического развития г. Севастополь до 2030 года. Основные положения. Севастополь, 2014. URL: <http://ssprucom.nethouse.ru/static/doc/0000/0000/0283/283068.jxzdridpvj1.pdf>.
8. Методические рекомендации по подготовке стратегий социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. URL: http://www.2010.forumstrategov.ru/upload/documents/metod_recom_strateg.pdf.
9. Проект стратегии социально-экономического развития Тульской области до 2030 года. Тула, 2013. URL: http://econom.tularegion.ru/netcat_files/7508/9511/h_36efead5d906b23728a4de4ebbb2f241; http://econom.tularegion.ru/netcat_files/7508/9511/h_359131eb7480c09472119a0b98e0c07f.
10. Проекты агломерационного развития. Выпуск 3. М.: ОАО «Гипрогор», 2015. 52 с. URL: https://docs.google.com/file/d/0B_MTIeqvpQ9wM1IBdIV1NnJIWHVYtjZMTHRzcGVxbm1WMk13/edit?pli=1.
11. Реестр документов стратегического планирования Минэкономразвития (будет создан к 1 декабря 2015 г.). URL: <http://www.interfax.ru/business/450275>.

12. Стратегия долгосрочного социально-экономического развития Республики Марий Эл, 2007. URL: http://regions.extech.ru/program/rtf/mari_razv.rtf. Приложение №1 к Стратегии долгосрочного социально-экономического развития Республики Марий Эл (карты). URL: <http://gov.mari.ru/rep/strategy/pril1.ppt>.
13. Стратегия социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года. Белгород, 2013. URL: <http://www.belregion.ru/region/priorities/>.
14. Стратегия социально-экономического развития Воронежской области на долгосрочную перспективу. Воронеж, 2010. URL: https://docviewer.yandex.ru/r.xml?sk=86c1e1c5840277cb6f92757749ac108c&url=http%3A%2F%2Fwww.gosbook.ru%2Fsystem%2Ffiles%2Fdocuments%2F2011%2F07%2F04%2FStrategiya_socialno-ekonomicheskogo_razvitiya_Voronezhskoy_oblasti_na_dolgosrochnuyu_perspektivu.pdf.
15. Стратегия социально-экономического развития Кемеровской области на долгосрочную перспективу. СПб: Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад», 2007. URL: <http://www.ako.ru/Ekonomik/strateg-2025.pdf>.
16. Стратегия социально-экономического развития Кировской области на период до 2020 года, 2008. URL: <http://www.kirovreg.ru/strategy/strateg.zip>.
17. Стратегия социально-экономического развития Курской области на период до 2020 года. Т.1-2. URL: http://adm.rkursk.ru/inc/download.php?file_id=2711; http://adm.rkursk.ru/inc/download.php?file_id=2712.
18. Стратегия социально-экономического развития Липецкой области. Липецк, 2006. URL: <http://www.city-strategy.ru/upload/document/Strategy2020.pdf>; <http://slidespace.ru/show/12496>.
19. Стратегия социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года, 2015. URL: http://tatarstan2030.ru/UserFiles/Files/Strategy_RT_1205.pdf; <http://tatarstan2030.ru/content1>; <http://tatarstan2030.ru/content237>.
20. Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года. Ижевск – СПб., 2008–2009. URL: <http://economy.udmurt.ru/prioriteti/ser/strategia/strategia2025.pdf>.
21. Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа-Югры до 2020 года и на период 2030 года (2013). URL: <http://www.school15ugansk.edusite.ru/DswMedia/strategiya2020.pdf>; [http://investugra.ru/upload/2030%20\(3\).docx](http://investugra.ru/upload/2030%20(3).docx).
22. Стратегия социально-экономического развития Челябинской области до 2020 года. Челябинск, 2014. URL: <http://www.econom-chelreg.ru/economicsstrateg?article=2912>.
23. Требования к стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации. Приложение к приказу Министерства регионального развития РФ от 27 февраля 2007 г. № 4. URL: <http://www.mooml.com/d/normativno-pravovye-dokumenty/investitsii-finansy/21153/>.
24. Федеральный закон от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Принят Государственной Думой 20 июня 2014 года. Одобрен Советом Федерации 25 июня 2014 года. URL: <http://atr-rb.bashkortostan.ru/upload/iblock/0cb/172-ФЗ%20от%2028.06.2014.pdf>.
25. Яковлева С.И. Пространственные модели в стратегиях социально-экономического развития регионов России // Псковский регионологический журнал. – №17. – 2014. – С.3–16. URL: http://pskgu.ru/projects/pgu/storage/prj/prj_17/prj_17_01.pdf.

ЭВОЛЮЦИЯ ФАКТОРОВ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ РЕГИОНОВ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ. ОПЫТ ЭКОНОМЕТРИЧЕСКОГО АНАЛИЗА¹

Ryazanov V.A.

THE EVOLUTION OF THE FACTORS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE INDUSTRIAL REGIONS OF EUROPEAN RUSSIA. EXPERIENCE ECONOMETRIC ANALYSIS

Аннотация. Статья посвящена количественному определению соотношения внешних и макроэкономических факторов, которые определяют развитие регионов России. На примере эконометрического анализа, выполненного с использованием инструментария компании «Прогноз» для пяти промышленных регионов европейской части страны получены статистически подтвержденные выводы об ослабевающем влиянии факторов внешней конъюнктуры и более высокой значимости общих для всех регионов страны макроэкономических индикаторов.

Abstract. The article is devoted to quantitative evaluation of comparative effects of external and macroeconomic factors on the development of regions of Russia. With the econometric analysis performed with Prognoz Company instruments for five industrial regions of European Russia statistically proved conclusions were formulated. The influence of factors of international market situation gets weaker while macroeconomic indicators common for all regions are increasing its importance.

Ключевые слова: эконометрика, промышленность, моделирование, региональная экономика

Keywords: econometrics, industry, modelling, regional economy.

Введение. Моделирование и прогнозирование социально-экономического развития отдельных территорий внутри стран, по которым органами статистики на регулярной основе собираются данные, является исключительно важной задачей. Региональные социально-экономические модели широко применяются как для целей стратегического планирования, так и для мониторинга экономически значимых процессов, а также для решения практических задач коммерческих компаний и проведения специальных тематических исследований. Однако в России до сих пор есть лишь частичное понимание большой значимости этой работы, причем это можно сказать как о научных, так и о коммерческих организациях, а также об органах государственного управления.

Социально-экономическое моделирование позволяет, прежде всего, ответить на вопросы о том, от чего зависит функционирование экономики и социальной сферы того или иного региона, какие факторы развития являются первоочередными, а какие второстепенными, как они связаны друг с другом [2]. Также моделирование позволя-

ет строить сценарные прогнозы по задаваемым вручную или автоматически внешним данным, без чего невозможно экономическое и финансовое планирование. Наконец, выявленные количественные закономерности позволяют решать целевые задачи – определять необходимый объем ресурсов, без которого невозможно достичь заданных значений выбранных для задачи индикаторов [8].

С географической точки зрения эконометрические модели страдают врожденным недугом всей региональной экономики – не учитывают территориальную организацию, внутреннюю среду и пространственные взаимосвязи внутри и между регионами, фактически представляя их в виде точки на карте, откуда с определенной периодичностью поступает статистическая информация. В то же время традиционные географические методы пространственного моделирования (штандорты, сбытовые зоны, каркасно-сетевые структуры, потенциалы, графы и т.д.) имеют ярко-выраженную исследовательскую направленность, а их практическое использование на регулярной основе требует больших массивов специфической статистики [1].

¹ Статья подготовлена в рамках реализации комплексного проекта по созданию высокотехнологичного производства, договор №02.G25.31.0039 (постановление Правительства РФ № 218 от 09.04.2010 г. «О мерах государственной поддержки развития кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства» при финансовой поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации)

Однако учитывать специфику территории, экономика которой моделируется, необходимо. Простое транслирование макроэкономических моделей и зависимостей на региональный уровень имеет известные пределы и редко когда приводит к корректным результатам [7]. Во-первых, регион это не государство, которое может проводить самостоятельную бюджетную и монетарную политику. Во-вторых, каждый регион специфичен, хотя попытки их кластеризации и группировки и дают определенные результаты.

Обзор теоретических взглядов на отношения предприятий и регионов. Никто лучше географов не знает специфику каждого региона. Вся система географического образования в нашей стране десятилетиями базируется на знании не только физико-географической, но и экономико-географической номенклатуры (география), а также связей между однородными объектами этой номенклатуры (территориальная структура) и тем, как объекты разного рода связаны друг с другом в рамках территории (территориальная организация [3]). Кажется наиболее простым и логичным использовать в качестве ключевых факторов развития регионов наиболее выдающиеся объекты экономико-географической номенклатуры, получившие в экспертном сообществе наименование «регионообразующих» предприятий и отраслей промышленности.

Механизмы влияния экономических мега-объектов на окружающую территорию хорошо описаны теоретически и подтверждены на практике. Уже в 1950-е годы начинается, с одной стороны, переосмысление классических штандортных теорий в географии промышленности, с другой – становление теорий регионального роста, «трем китами» которой являются концепции полюсов роста Ф. Перру, диффузии инноваций Т. Хагерстранда и центр-периферийных отношений Дж. Фридманна. Что, согласно теории, получает от появления завода-гиганта территория, где он находится? Создаются новые рабочие места, растет квалификация персонала, развивается образование, улучшается инфраструктура, налоговые отчисления наполняют местные бюджеты, растет привлекательность территории для инвесторов, увеличивается потребительский спрос, появляются новые компании [11], формиру-

ется новый полюс роста [5]. Предприятие же, с точки зрения классических штандортов, не получает ничего от размещения в «неудобном» месте, кроме роста издержек. Однако уже в 1960-е годы географы-промышленники [6] стали обращать большее внимание на эффект масштаба производства и заинтересованность полупериферии в развитии промышленности при ее «выдавливании» из окружения крупных экономических центров. Математически грамотные неоштандортные теории поляризации экономической активности, в том числе промышленного производства, которые восходят еще к ареалам пионерной индустриализации А. Маршалла [14] вызывают обоснованные возражения [4] как игнорирующие технико-экономическую специфику и сырьевые потребности конкретных производств.

Экономическая реальность, в которой «регионообразующие» индустриальные гиганты и их руководство играли главную роль в жизни регионов, начала формироваться в России еще в советский период, приобрела новое наполнение в середине 1990-х годов и просуществовала до второй половины 2000-х годов. В советский период индустриализация рассматривалась как один из важнейших, а в отдельные периоды зачастую единственный инструмент экономической модернизации страны в целом и ее отдельных территорий [13]. После перехода к рыночным отношениям и приватизации основными локомотивами роста региональных экономик стали любые ориентированные на экспорт продукции отрасли: от целлюлозно-бумажной до алмазодобывающей. Сначала механизмом роста была валютная выручка, затем загрузка простаивающих мощностей и, наконец, рост цен на сырьевые ресурсы. От мировых цен на нефть, газ, уголь, азотные и калийные удобрения, каучук и метанол, алюминий и никель, длинный и плоский прокат зависел объем выручки соответствующих промышленных предприятий, налоговые отчисления в региональные бюджеты, оплата труда тысяч занятых и, как следствие, потенциал спроса на иные товары и услуги. Экономическое благополучие, а зачастую и общественная жизнь субъектов федерации во многом определялись промышленниками, которые были, в свою очередь, заинтересованы во всестороннем развитии мест размещения их базовых активов [9].

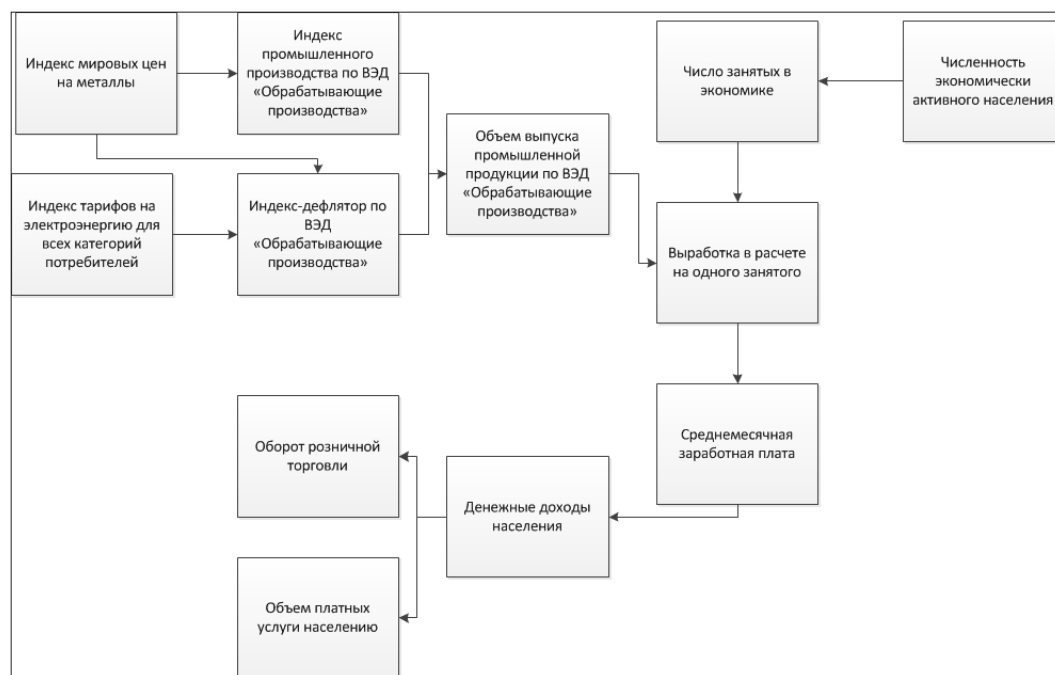


Рис. 1. Общая теоретическая модель экономики экспортноориентированного промышленного региона

В алгоритме моделирования описать зависимости между отдельными показателями развития экономики моноотраслевых промышленных регионов можно следующим образом (рис. 1)

На схеме каждой стрелке должно соответствовать детерминированное, либо регрессионное уравнение, коэффициенты которого отражают степень влияния факторов на моделируемый показатель [8]. На схеме не указаны второстепенные моделируемые показатели, например, индексы производства по ВЭД «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды», которые зависят от динамики основного показателя.

Объекты исследования. Для эконометрической проверки описанной выше цепочки были выбраны пять регионов Европейской части России: Белгородская, Липецкая, Вологодская, Новгородская и Тульская области. При известной уникальности социально-экономической среды они имеют ряд характерных общих черт:

1. Значительная (более трети) доля обрабатывающей промышленности в структуре экономики с резким преобладанием одной, ориентированной на экспорт отрасли (черная металлургия либо выпуск азотных удобрений).

2. Отсутствие (кроме Белгородской области) местных сырьевых ресурсов для развития соответствующих отраслей.

3. Агрегатная концентрация производства в рамках одного предприятия («Северсталь», «Акрон», НЛМК, ОЭМК, «Новомосковский Азот»).

4. Расположение указанных предприятий в региональных столицах (Новгород, Липецк), либо крупных содоминантных «вторых городах» (Старый Оскол, Новомосковск, Череповец).

5. Расположение во внутренней зоне полосы старого, доиндустриального освоения, относительная удаленность как от столичной агломерации (кроме Тульской области), так и от экспортных портов.

Таким образом, речь идет о территориях внутренней полупериферии старого освоения, современный экономический потенциал которых был создан в советское время с привлечением преимущественно сторонних ресурсов. В отличие от индустриальных регионов Сибири и Поволжья, в регионах «старой» России промышленные предприятия создавались в основном не для использования местных ресурсов, а для развития, экономического подъема самих территорий. На их примере можно будет увидеть, насколько

ко работоспособен такой механизм социально-экономического развития в современных условиях.

Методика исследования. Регрессионный факторный анализ [8] проводился следующим образом: ретроспективный период 2005–2013 годов в квартальной динамике был разделен на четыре трехлетних отрезка, для каждого из которых были построены однофакторные модели линейной регрессии. Оценка коэффициентов уравнений линейной регрессии проводилась по методу наименьших квадратов. Коэффициент детерминации каждой модели характеризует статистическую корректность модели и, как следствие, степень влияния фактора на моделируемый показатель (изменяется от 0 до 1, значение близкое к 1 говорит о сильно выраженном влиянии). Исследование проводилось с помощью эконометрического инструментария и программных средств компании «Прогноз». Результаты представлены в табл. 1.

Введение в анализ темпов роста ВВП России (конкурирующего макроэкономического фактора) сделано для возможности сравнения с воздействием конъюнктурных факторов. Кроме того, дополнительно был проведен регрессионный анализ в годовой динамике взаимосвязей между ценами на экспортируемые товары и объемом производства в натуральном выражении, а также между объемами производства и индексами промышленного производства обрабатывающей промышленности. Они не выявили существенного влияния показателей друг на друга за исключением высокого коэффициента детерминации для влияния выпуска стали «Северсталью» на индекс промышленного производства в Вологодской области (0,87, а при ограничении ретроспективного периода 2010-м годом – 0,94), а также влияния мировых цен на сталь на выпуск стали Оскольским ЭМК (0,60).

Результаты исследования. Как видим, традиционно предполагавшееся влияние конъюнктуры на экономику моноотраслевых промышленных регионов с течением времени ослабевает, а статистически значимым оно было только в годы мирового кризиса и последующего восстановительного роста 2009–2011 годов. Напротив, влияние общеэкономической ситуации на промышленность

моноотраслевых регионов возрастает, что связано с реализацией инвестиционных проектов в «непрофильных» отраслях обрабатывающей промышленности, но прежде всего – с экономической централизацией последнего десятилетия.

Связь объемов промышленного производства (выработки на одного занятого) и уровня заработной платы во всех регионах группы неоднозначная. В докризисные годы вслед за ростом производства и выработки росли и зарплаты, в годы кризиса при V-образной динамике производства зарплаты изменялись плавно (их не сокращали), с восстановлением объемов выпуска они снова начали расти. Иными словами, руководство «регионообразующих» предприятий охотно индексирует зарплаты и задает повышательный тренд на рынке труда только в периоды динамичного роста производства, который имеет технологические и рыночные ограничения.

Влияние заводов-гигантов на рынок труда регионов, где они располагаются, ослабевает не только в силу названных выше причин, но и из-за постепенной диверсификации их экономик, причем диверсификации не промышленной (табл. 2). Вместо предписанных теориями кластеров и ареалов «производящей» обрабатывающей промышленности вокруг индустриальных центров начала расти «потребляющая» торгово-сервисная экономика. Особенно процесс заметен в регионах развитой черной металлургии, которая традиционно концентрировала больше занятых, чем химическая промышленность и, таким образом, могла быть донором большого числа занятых для других секторов экономики.

Однако если рассматривать динамику заработной платы и денежных доходов населения, то при их показанной выше тесной статистической связи друг с другом (в индустриальных регионах вклад зарплаты в денежные доходы населения традиционно выше) изменения относительно Москвы, которая выступает в качестве территориально достигаемого ориентира, не столь оптимистичны. Для этого мы сравним индустриальные регионы с их более бедными аналогами: нечерноземными Ивановской и Костромской и черноземными Орловской и Тамбовской областями, самыми бедными в материальном отношении регионами Центральной России.

Таблица 1

Результаты проведения регрессионного факторного анализа взаимосвязей социально-экономического развития индустриальных регионов Европейской России

Регион	Моделируемый показатель	Фактор	2005– 2007	2007– 2009	2009– 2011	2011– 2013
Белгородская область	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Индекс цен на металлы	0,29	0,20	0,83	0,00
	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Темпы роста ВВП России	0,00	0,68	0,79	0,46
	Индекс добычи полезных ископаемых	Индекс цен на металлы	0,09	0,59	0,84	0,34
	Среднемесячная заработная плата	Выработка на одного работника	0,85	0,62	0,91	0,94
	Среднедушевые доходы	Среднемесячная заработная плата	0,92	0,89	0,89	0,95
Вологодская область	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Индекс цен на металлы	0,31	0,65	0,90	0,94
	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Темпы роста ВВП России	0,37	0,95	0,91	0,00
	Среднемесячная заработная плата	Выработка на одного работника	0,84	0,00	0,88	0,06
	Среднедушевые доходы	Среднемесячная заработная плата	0,92	0,93	0,90	0,91
Новгородская область	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Индекс цен на карбамид	0,22	0,89	0,66	0,35
	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Темпы роста ВВП России	0,38	0,87	0,90	0,57
	Среднемесячная заработная плата	Выработка на одного работника	0,90	0,70	0,72	0,90
	Среднедушевые доходы	Среднемесячная заработная плата	0,92	0,84	0,86	0,80
Липецкая область	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Индекс цен на металлы	0,21	0,62	0,73	0,05
	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Темпы роста ВВП России	0,49	0,94	0,93	0,59
	Среднемесячная заработная плата	Выработка на одного работника	0,88	0,35	0,86	0,76
	Среднедушевые доходы	Среднемесячная заработная плата	0,89	0,86	0,81	0,98
Тульская область	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Индекс цен на карбамид	0,09	0,30	0,90	0,34
	Индекс производства обрабатывающей промышленности	Темпы роста ВВП России	0,05	0,76	0,82	0,00
	Среднемесячная заработная плата	Выработка на одного работника	0,85	0,50	0,94	0,66
	Среднедушевые доходы	Среднемесячная заработная плата	0,93	0,94	0,92	0,81

Расчет автора по данным [12].

Таблица 2

Доля промышленности в структуре валового регионального продукта индустриальных регионов Европейской России, %

Области	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Белгородская	44,1	44,9	43,5	42,7	41,4	29,2	36,2	39,1	34,1	31,9
Липецкая	63,2	55,4	55,6	52,4	53,5	42,6	40,9	38,8	32,1	33,8
Тульская	33,9	36,6	34,2	33,0	35,7	27,5	30,1	37,3	34,1	32,1
Вологодская	45,4	46,6	46,1	46,0	50,5	36,4	38,1	40,8	36,1	33,1
Новгородская	33,2	34,6	34,0	32,6	34,4	32,2	30,2	31,9	35,8	33,8

Расчет автора по данным [12].

Таблица 3

Отношение среднемесячной заработной платы и среднедушевых доходов населения ряда регионов Европейской России к уровню Москвы, %

Области	Индикатор	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2013 г.
Липецкая	зарплата	56,5	52,2	38,3	38,4
	доходы	19,8	22,1	35,8	39,8
Белгородская	зарплата	51,1	49,9	39,2	39,5
	доходы	16,0	21,2	38,3	42,5
Тамбовская	зарплата	36,6	37,0	31,1	33,9
	доходы	17,1	20,7	30,6	35,7
Орловская	зарплата	45,3	39,7	32,7	34,1
	доходы	15,5	18,8	29,4	32,8
Тульская	зарплата	47,5	46,1	38,5	41,0
	доходы	16,5	19,4	34,4	37,5
Новгородская	зарплата	55,0	50,1	41,0	41,3
	доходы	20,0	20,4	35,0	37,3
Вологодская	зарплата	75,2	64,6	45,8	44,4
	доходы	20,5	26,1	31,7	36,8
Ивановская	зарплата	34,5	39,0	32,5	33,7
	доходы	9,5	13,2	25,0	32,6
Костромская	зарплата	45,8	42,5	33,9	34,2
	доходы	13,8	18,7	29,9	31,4

Расчет автора по данным [12].

Отношение средней заработной платы и среднедушевых доходов к московским показателям показаны в таблице 3.

В начале 2000-х годов индустриальные регионы действительно выглядели привлекательнее не имеющих экспортных производств соседей, зарплаты там были сопоставимы с московскими. Доходы в Черноземье, где мощным усредняющим фактором выступает многочисленное сельское население, различались не столь существенно, тогда как в городском Нечерноземье средний вологжанин или новгородец был в 1,5–2 раза обеспеченнее ивановца или костромича. С течением времени, однако, относительные (по сравнению с Москвой) зарплаты снизились у всех, причем за счет политики федеральных властей и оживления в экономике более бедных регионов они сумели резко уменьшить отставание от индустриальных лидеров. За десятилетие разница в зарплатах с 1,5–2 раз сократилась до менее чувствительных 10–15%. Однако учитывая то, что относительно Москвы динамика зарплат как в индустриальных, так и в иных регионах была негативной, можно говорить не о том, что Ивановская область перестала чувствовать себя бедной относительно Вологодской, а, скорее, о том, что Вологодская, как и другие индустриальные лидеры недавнего

прошлого, пополнила ряды экономической периферии Москвы.

Феномен опережающего по сравнению с зарплатами роста денежных доходов населения заслуживает отдельного рассмотрения, и здесь превосходство регионов с химическими и металлургическими активами за десятилетие практически исчезло. Качественные причины явления в большом пространстве трудовых миграций и в целом неформальной занятости [10], причем логично, что в изначально более бедных регионах такая модель экономики начала формироваться раньше и охватывает более широкие слои населения. Экономическое поведение населения здесь лишь дополняет политику федеральных властей, которые за счет перераспределения налоговых доходов увеличивают зарплаты работников бюджетной сферы и индексируют пенсии. При такой политике экономическое благополучие территории зависит уже не только и не столько от ее активов и ресурсов, сколько от ситуации в стране в целом.

Заключение. Полученный вывод о растущем, если не преобладающем, влиянии макроэкономической ситуации в стране на развитие даже ориентированных на экспорт регионов России выглядит слишком

скромным в сравнении с пошатнувшейся гипотезой о преобладающем влиянии внешних, конъюнктурных факторов. Более того, распадается весь механизм функционирования крупных предприятий как полюсов роста местных экономик, от собственно производства промышленной продукции до денежных доходов и потребительского спроса. Исследование, конечно, не претендует на универсальный характер, рассматривает крайне ограниченный набор факторов, исключая, например, демографические, и касается только нескольких регионов развитой обрабатывающей промышленности. Даже для нефтегазовых региональных экономик, зависящих не только от конъюнктуры, но и от состояния сырьевой базы, картина будет принципиально иной. Более того, то, что заводы-гиганты уже мало ответственны за экономический рост территории, не означает, что их возможное закрытие будет безболезненным. Впрочем, те же Ивановская и Костромская области пережили куда

более серьезные потрясения, но частично сами, частично с помощью государства сумели адаптироваться к новым реалиям, не имея таких заделов советского прошлого как металлургический комбинат или химический комплекс.

Практические выводы для экономистов и прогнозистов просты – даже в модели традиционно промышленных регионов следует включать общестрановые макроэкономические индикаторы и быть готовым к тому, что их значимость с течением времени будет расти. Кроме того, при ослабевающем действии конъюнктуры на первый план могут выйти другие факторы, которые будут определять динамику развития внешне похожих территорий. Их выявление является важной перспективной задачей. Чтобы ее решить, нам, географам, следует пересмотреть традиционные взгляды на промышленность как стержневой объект экономической географии и уделять большее внимание другим социально-экономической среды территории.

Библиографический список

1. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. – М.: Прогресс, 1966.
2. Алмон К. Искусство экономического моделирования. Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – М.: МАКС Пресс, 2012.
3. Бакланов П.Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. – М.: Наука, 2007.
4. Бакланов П.Я. Заметки по поводу статьи А.Н. Пилясова «Новая экономическая география (НЭГ) и её потенциал для изучения размещения производительных сил России» // Региональные исследования. – 2012. – № 2. – С. 166–172.
5. Доклад о мировом развитии 2009. Новый взгляд на экономическую географию. – М.: Весь Мир, 2009.
6. Гамильтон Я. Модели размещения промышленности // Модели в географии. Сб. статей под ред. Р. Чорли и П. Хаггета. – М.: Прогресс, 1971. – С. 87–145.
7. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: ГУВШЭ, 2000.
8. Доугерти К. Введение в эконометрику. – М.: Инфра-М, 1999.
9. Зубаревич Н.В. Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы. – М.: Поматур, 2005.
10. Плюснин Ю.М., Позаненко А.А., Жидкевич Н.Н. Отходничество как новый фактор общественной жизни // Мир России. – 2015. – №1.
11. Портер М. Конкуренция. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003.
12. Регионы России. Социально-экономические показатели. – Росстат, 2002–2014.
13. Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир. – М.: Новый хронограф, 2009.
14. Fujita M., Krugman P. The new economic geography: Past, present and the future Regional Science. – 2004. – Sci. 83. – P. 139–164.

ТЕОРИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Савоскул М.С. (Москва)

ОБЗОР ТЕОРИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX В.

Savoskul M.S.

THEORY OF INTERNATIONAL MIGRATION IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY

Аннотация. В статье представлен обзор зарубежных теорий международной миграции населения во второй половине XX в. Теории объединены в несколько групп общепринятых в западных публикациях, посвященных миграциям населения: социологические теории международной миграции, неэкономические теории международной миграции населения; пространственно-демографические теории. Сделаны выводы относительно тенденций развития международной миграции населения и коротко рассмотрены новейшие теории международной миграции населения.

Abstract. The article is overview of foreign theories of international migration in the second half of the 20 century. Theory combined into several groups common in Western publications on population migrations: sociological theories of international migration, economical theory of international migration; spatial and demographical theories. The conclusions about the trends of international migration and briefly discussed the latest theories of international migration.

Ключевые слова: Международные миграции населения, теоретические подходы к изучению миграции населения, социальная сегрегация, факторы миграции.

Keywords: International migration, theoretical approach, factors of migration, social segregation.

Введение и постановка проблемы. Один из плюсов миграционных исследований – их междисциплинарность. Но широта исследований создает сложности в систематизации и обобщении существующих работ в сфере изучения миграции населения, трудности с выбором необходимого теоретического подхода в ходе обобщения результатов эмпирических исследований. Видимо, именно поэтому в России небольшое число публикаций обобщающих существующие теории международных миграций населения. Можно насчитать несколько статей на эту тему за десять лет, монографию М.С. Блиновой [1] и учебное пособие Т.Н. Юдиной [8]. Данная статья отчасти решает вопрос систематизации существующих зарубежных теорий международной миграции населения.

Во второй половине XX в. интенсификация трудовых миграций в мире привела к росту числа исследований международной миграции населения. В социологии, эконо-

мике, демографии и географии появился ряд теорий, объясняющих причины и закономерности течения миграционного процесса, как на микро-уровне с точки зрения самих участников миграционного процесса, так и на макро-уровне на уровне отдельных стран и макро-регионов мира. Возникают теории, обобщающие оба исследовательских уровня, например синтетическая теория миграции Дугласа Массея (Douglas Massey) [5].

В статье рассмотрены наиболее значимые теории международной миграции населения, получившие широкий отклик в работах географов, социологов, экономистов и демографов.

Часть существующих теорий миграции населения сложно однозначно отнести исключительно к той или иной отрасли знания. Автор использует в данной публикации следующий принцип разграничения теорий: к социологическим теориям отнесены, те в которых акцент делается на социаль-

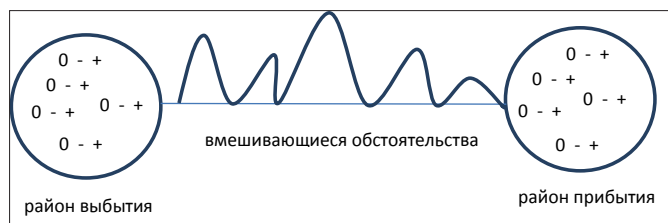


Рис. 1. Факторы миграции по Э. Ли [6]

ных объяснениях причин миграции или на формировании социального неравенства в ходе миграционного процесса, как на микро-уровне, так и на макро-уровне; к экономическим теориям отнесены, те которые рассматривают миграционный процесс и объясняют формирование миграционных потоков с точки зрения экономических факторов, с позиции рационального выбора мигранта и т.д. Отдельно рассмотрен пространственно-демографический подход, который уделяет внимание формированию территориальных миграционных систем, а также синтетическая теория Д. Массея.

Социологические теории международной миграции населения. Теория факторов миграции Э. Ли (E. Lee). Американский демограф Э. Ли в 1966 г. опубликовал работу, в которой представил гравитационную модель объяснения факторов миграции, которая получила название теории *Pull – Push factors* (притягивающих и выталкивающих факторов миграции) [13]. Ли представил факторы, влияющие на принятие решения о миграции в следующем виде: факторы, коррелирующие с территорией выбытия мигрантов; факторы, коррелирующие с территорией прибытия мигрантов, который «работают» на территориях потенциального прибытия мигрантов; вмешивающиеся обстоятельства; факторы, связанные со структурными характеристиками мигрантов [6].

По его мнению, на каждой из территорий действуют различные факторы миграции. Одни факторы притягивающие (*Pull factors*), другие факторы – выталкивающие (*Push factors*).

Под выталкивающими факторами он подразумевает такие качества территорий выбытия как: политическое или религиозное преследование, экономические кризисы, гражданские войны, военные конфликты, природные катастрофы и т.д.

Притягивающими факторами могут быть следующие качества территорий входа мигрантов: политическая стабильность, свобода вероисповедания, экономическое благосостояние, лучшие условия работы, возможность более высокой заработной платы и т.д.

После того, как идеи Ли вошли в научный оборот, в целом учеными разделялось мнение, что эта теория на индивидуальном уровне играет все возрастающую роль. В условиях развития информационных технологий, активной и быстрой передачи информации, потенциальные мигранты на индивидуальном уровне обладают все большими возможностями получения информации о потенциальной территории миграции. Хотя при этом часто говорится о том, что в модель выталкивающих и притягивающих факторов, мигранты не всегда включают только объективные условия страны выхода и страны входа, они часто используют и нерациональные факторы, а скорее эмоциональные оценки новой страны проживания своих друзей и знакомых. Мотивирующими факторами становятся не экономические причины, а эмоциональная уверенность и социальная вовлеченность [13].

Соотношение факторов выталкивающих и притягивающих мигрантов может быть различным у различных групп мигрантов и у различных людей, в зависимости от множества факторов (уровня образования, уровня доходов, этнокультурной идентичности, характера, возраста и т.д.), часть факторов может менять положительную «окраску» на отрицательную.

Теория сегментированного рынка труда и социальной иерархии. Сторонники данной теории, считают, что массовая трудовая миграция вызывает на рынке труда определенную социальную стратификацию, когда менее квалифицированные мигранты относятся к тем или иным этническим груп-

пам занимают более низкие социальные позиции, что приводит к возникновению социальной сегрегации в обществе.

Исследователи П. Дерингер (P. Doeringer) и М. Пайор (M. Piore) [7, с. 144–145] говорят о неоднородности рынка труда, они предлагают концепцию двойственного рынка труда, выделяя «первичный» и «вторичный» сегменты. Рабочие места на первичном рынке труда обладают такими характеристиками как, высокая зарплата, хорошие условия труда, стабильная занятость, возможность профессионального продвижения, соблюдение трудовых норм и правил. Рабочие места на вторичном рынке труда, как правило, сопровождаются низкой зарплатой, отсутствием социальных льгот, плохими условиями труда, текучестью кадров, слабыми шансами на продвижение, своеволием начальства. Для занятых во вторичном секторе по сравнению с работниками первичного сектора характерны низкая дисциплина, неподчинение администрации и мелкое воровство.

На вторичном рынке труда занятые лишены многих прав, на них стараются экономить, ущемляют их права, они в первую очередь становятся безработными.

С этим же подходом связано деление рынка труда на «ядро» и «периферию», в этом случае главным критерием являются не условия труда и уровень оплаты, а стабильность занятости. К «ядру» относятся постоянные работники, занятые на условиях длительного найма, работающие полную рабочую неделю и весь рабочий день. «Периферию» составляют занятые по краткосрочным договорам и без договоров, работающие неполный рабочий день, без гарантии сохранения рабочего места в период экономического спада.

Потоки трудовых мигрантов из стран третьего мира в развитые страны, создали значительные по численности группы этнических мигрантов в странах Западной Европы и США, с начала 2000-х гг., это явление коснулось и России. Страны, принимающие этнических трудовых мигрантов, столкнулись с проблемой их интеграции в принимающее общество. Во многих крупных городах привычным явлением стала территориальная сегрегация представителей этнических меньшинств. Первое поколение мигрантов обычно занимает определенные ниши на рынке труда. Международные трудовые мигранты занимают низшие и средние слои

в социальной структуре общества. На рынке труда они концентрируются в тех сферах, где требуется неквалифицированный или полуквалифицированный физический труд. Во многих странах этнические мигранты в случае экономического спада становятся безработными.

На микроуровне в социологии чаще всего возникают теории, касающиеся интеграции мигрантов в принимающее общество и стадий миграционного процесса. Рассмотрим ниже две теории, которые получили достаточное распространение. Это теория ассимиляции Х.Г. Дункана (H.G. Duncan) и теория фаз процесса миграции Н. Айзенштадта (N. Eisenstadt).

Поколенческая теория ассимиляции Х.Г. Дункана. Идея ученого состояла в том, что мигранты входят в жизнь принимающего сообщества постепенно от поколения к поколению [12].

Первое поколение – экономическое вхождение. Первое поколение мигрантов обладает только формальными признаками вхождения в принимающее общество. Это экономическая и социальная интеграция. Тогда как эмоциональная составляющая и жизненные ценности определяются собственной этнической группой.

Второе поколение – эмоционально-психологическое вхождение. Второе поколение мигрантов может уже преодолеть эмоциональный и психологический барьер своих родителей через школьное образование, получение профессиональных навыков и т.д. Оно принимает ценности нового общества. Но при этом они являются носителями культуры первого поколения мигрантов.

Третье поколение – ассимиляция. Только третье поколение мигрантов готово полностью принять жизненные ценности принимающего общества и ассимилироваться, когда происходит межэтническое смешение.

История интеграции мигрантов в принимающее общество во второй половине XX в. показала некоторую ошибочность теории Дункана. Слабым местом теории оказалось то, что автор не оговаривает механизмы перехода от одного этапа интеграции к другому, не рассматривает механизмы ассимиляции, не приводит факторы и характеристики различных групп мигрантов, которые в большей или меньшей степени подвержены ассимиляции. Важным элементом теории стало разграничение

различных видов ассимиляции и интеграции. Их разделение на экономическую, социальную и культурную интеграцию в настоящее время является нормой для многих подходов к изучению интеграции мигрантов в принимающее общество.

Теория трех фаз процесса миграции С.Н. Айзенштадта (S.N. Eisenstadt). Исследователь по итогам изучения в 1950-е гг. еврейских мигрантов в Израиле и еврейского населения Палестины, предложил на тот момент новый взгляд на процесс миграции, предлагая разделить его на три фазы, с точки зрения социально-психологических состояний мигранта [9].

Первая фаза – формирование миграционной мотивации. Исследователь полагал, что на этой фазе проявляется и усиливается чувство неуверенности и неполноценности жизненных условий у потенциального мигранта. Айзенштадт подчеркивает, что сам факт миграции становится для мигранта единственным способом улучшения его жизненных условий, не только и не столько в экономическом, сколько в социально-психологическом и социокультурном отношении.

Вторая фаза – миграция (переезд) на новое место жительства. Смена места жительства сопровождается не только изменением места нахождения. Мигрант оказывается в совершенно новых для него социально-культурных условиях. Переезд сопровождается процессом десоциализации, ранее приобретенные навыки жизни в обществе оказываются не значимыми в новом обществе. Часто чувство неуверенности мигранта, которое проявляется на первой стадии, только увеличивается. Следствием переезда может стать страх мигранта перед будущим, неуверенность и неопределенность в завтрашнем дне играют дестабилизирующую роль. Мигрант оказывается перед необходимостью ресоциализации, овладением новых социальных норм и правил.

Третья фаза – вхождение в принимающее общество. Этот длительный процесс приспособления и интеграции мигрантов в новое для них общество, Айзенштадт называет сначала термином «ассимиляция», но впоследствии заменяет его термином «абсорбция». Ученый предполагает, что третья фаза состоит из трех важных этапов.

- институционализация повседневных социальных ролей и повседневной социальной жизни мигрантов, через обучение языку, новым социальным нормам и правилам;
- приспособление мигрантов к требованиям принимающего общества; На этом этапе вхождения в принимающее общество мигранты могут столкнуться с трудностями не потому что они недостаточно готовы интегрироваться и воспринимать нормы и ценности новой для них социальной среды, а потому что само общество может быть к этому не готово. Процесс вхождения зависит не только от самих мигрантов, но и от готовности общества принимать мигрантов. Ученый пишет о возможных социальных границах, которые может устанавливать общество по отношению к мигрантам. Таким образом, образом процесс вхождения в принимающее общество рассматривается им как комбинация факторов, как со стороны сообщества мигрантов, так и со стороны принимающего сообщества;
- проникновение мигрантов в институциональную среду принимающего общества; этот процесс, по мнению Айзенштадта, сопровождается утратой мигрантами этнической идентичности и ощущением принадлежности к единой этнокультурной группе. Вхождение мигрантов в принимающее общество можно считать завершенным после полной смены ими идентичности.

Миграционная теория М.М. Гордона (M.M. Gordon). Ученый обращал внимание на проблемы ксенофобии и дискриминации отдельных людей и социальных групп из-за их расовой, религиозной принадлежности или из-за иностранного происхождения. Свои исследования Гордон проводил среди групп этнических мигрантов в США в 1960-е гг. Принадлежность к той или иной группе этнических мигрантов определяет во многом и социальный статус из-за различий в экономическом, политическом и статусном положении в обществе. Ученый предложил для обозначения этого явления использовать термин «этно-класс» (*ethclass*), который обозначал этно-социальную дифференциацию общества [12].

Гордон использовал понятие «ассимиляция» для обозначения процесса вхождения мигрантов в принимающее общество, который, по его мнению, состоит из семи стадий. Помимо этого, Гордон проводил различия между культурной ассимиляцией и структурной ассимиляцией. Вхождение мигрантов в общество начинается с процесса культурной ассимиляции, цель которого в приобщении к культурным ценностям ядра общества («core society»), состоящем из потомков европейского протестантского населения Америки.

Структурная ассимиляция представляет процесс вхождения мигрантов в важнейшие институциональные структуры общества. При этом культурная ассимиляция не является необходимым условием для структурной ассимиляции.

Завершается процесс ассимиляции через межэтнические браки, когда этнические мигранты теряют свою этническую идентичность [11].

Неоклассические экономические теории. Основу неоклассических экономических теорий в миграционных исследованиях составляет базовое положение о разнице в уровне экономического развития стран и регионов, что приводит к региональным и страновым различиям в оплате рабочей силы, что определяет мотивы миграции и приводит к миграциям населения. В ряде теорий это положение усиливается или дополняется предположением о рациональном индивидуальном выборе мигрантов, которые в результате миграции имеют возможность повысить уровень собственного социального и экономического капитала. На индивидуальном уровне популярна теория объясняющая поведение мигрантов с позиции ожидаемых выгод и значимых ценностных ориентаций мигранта.

Теории трудовой миграции. Ряд исследователей на примере миграции из сельской местности в крупные города, (например, В.А. Льюис (W. A. Lewis) в 1952 г., и М.П. Тодаро (M. P. Todaro) в 1969 г. или на примере исследования международных миграционных потоков, (например, Г. Бориас (G. Borjas) в 1989 г., объясняли рост миграционных потоков разницей в стоимости рабочей силы в стране или регионе выхода мигрантов и в регионе или стране входа мигрантов [12, 16].

Одна из самых известных экономических моделей, которая включала в качестве инте-

грального элемента процесс село-городского перемещения работников предложена Льюисом, и в дальнейшем развита Дж. Ранисом (G. Ranis) и Дж. Феём (J.G. Fey) в 1950 – начале 1960-х гг. [1]. Трудовая миграция играет ведущую роль в процессе экономического развития, создавая эффект рычага, который в итоге приносит пользу, как для современного, так и для традиционного секторов экономики, то есть для регионов которые принимают и отдают трудовых мигрантов.

В рамках модели, которая получила название модель роста и занятости Льюиса–Фея–Раниса в двухсекторной экономике с избытком рабочей силы, миграция рассматривается как уравнивающий механизм, в результате действия которого происходит перемещение рабочей силы из трудоизбыточных регионов в трудодефицитные.

Положения теории М. Тодаро и Дж. Р. Харриса (J.R. Harris), изучавших миграции из сельской местности в города на примерах изучения миграции в Тропической Африке сводились к следующему [1, 6]:

- миграция стимулируется в основном рациональной экономической оценкой относительных финансовых затрат и выгод, но также и эмоционально-психологических особенностей миграции;
- принятие решения о миграции зависит более от ожидаемых, чем от реальных различий в уровне заработной платы между городом и сельской местностью. Ожидаемая разница базируется, с одной стороны, на действительно существующих различиях в заработной плате, а с другой – на ожидаемой вероятности занятости в современных отраслях городского рынка труда;
- вероятность получения такой работы обратно пропорциональна уровню безработицы в городе;
- миграция избытка трудовых ресурсов, которая превышает возможный уровень занятости в экономике городов, не только возможна, но реальна с учетом существующих позитивных ожиданий уровня дохода в городах, превышающего уровень дохода в сельской местности. То есть высокий уровень безработицы в городах это – неизбежный результат существующего дисбаланса между городом и сель-

ской местностью в странах с низким уровнем развития.

Г. Борджас (G. J. Borjas) в книге «Дверь на небеса»¹, посвященной исследованию трудовых международных миграций, в частности миграционной политике США и влиянию миграционной политики на экономику страны, обращает внимание на тот факт, что с 1965 г. в США постоянно растет число мигрантов, но уровень образования мигрантов, наоборот постоянно снижается. По его мнению, это происходит из-за так называемой семейно-ориентированной миграционной политики государства. Автор приводит в сравнение миграционную политику Канады, которая использует механизмы селективной миграционной политики [12]. Далее в работе он обосновывает выгоду для экономики страны привлечения более образованных мигрантов, тем что они при более высокой заработной плате платят более высокие налоги и требуют меньших социальных затрат, по сравнению с низкоквалифицированными мигрантами [12].

Аргументы критиков приведенных теорий основывались на том, что мигранты рассматриваются, не как действующие акторы, а как пассивная часть населения, реагирующая на внешние причины, что не принималось во внимание состав мигрантов.

Выдвигался аргумент, что разница в стоимости рабочей силы и в уровне заработной платы в разных странах и регионах, не может быть определяющим фактором, поскольку в таком случае максимальные потоки международной миграции были бы направлены из наиболее бедных стран Африки в экономически развитые страны Северной Америки и Европы, тогда как максимальные потоки международных миграций связывают развитые страны со странами имеющими средний уровень экономического развития. Естественно, что уровень заработной платы и максимизация экономической выгоды от процесса миграции являются важными, но не единственными и не определяющими факторами миграции.

Сторонники важной роли экономического фактора, не учитывают значимость социальных связей и социальных позиций мигрантов в странах выхода. Предрасположение к международной миграции может возникать, когда потенциальный

мигрант чувствует себя в какой-то степени ущемленным или «несостоявшимся» в своей родной стране. Миграция позволяет повысить уровень дохода и социальный уровень, а часто подобная ситуация возникает не в самых бедных регионах и бедных странах, а в странах со средним уровнем экономического развития [16].

Третий аргумент, ослабляющий положение теорий трудовой миграции состоит в том, что разница в заработной плате и в уровне доходов мигрантов между разными странами может проявляться по-разному в сфере квалифицированного и неквалифицированного труда. В ряде отраслей, например, в сфере предпринимательства мигранты не смогут рассчитывать на значительную разницу в уровне заработной платы, как это наблюдается в сфере низкоквалифицированного труда.

Теории рационального выбора (rational-choice-approach) рассматривают мигранта на индивидуальном уровне как «человека экономического». В центре внимания данного подхода находится мигрант, оценивающий выгоды и издержки процесса миграции. Данный подход развивался в рамках теории человеческого капитала, и до сих пор значительное число миграционных исследований в качестве теоретической базы использует понятие «человеческий капитал».

В.М. Моисеенко ссылается на публикацию Л.А. Сжаастада (L.A. Sjaastad) начала 1960-х гг., как на одну из первых работ в этом направлении. Положения ученого сводятся к тому что, миграция рассматривается индивидом как решение об инвестициях с учетом ожидаемых затрат и выгод в течение некоторого времени. То есть мигранты выбирают новую страну или регион, исходя из собственной квалификации с учетом результативности процесса миграции [6].

Повышение материального уровня и рост человеческого капитала связан с определенными затратами. Это и материальные затраты на переезд, затраты необходимые для поддержания существования на период переезда и поиска работы, на профессиональную подготовку к работе на новом месте, издержки на изучение нового языка, культуры, потери в заработной плате на время переезда и поиска новой работы, сложности процесса трудовой адаптации, психологи-

¹ Немецкими авторами название книги переводится как «Двери в государство всеобщего благосостояния» [12].

ческие и эмоциональные затраты, заключающиеся в ослаблении родственных и дружеских связей, отказ от старых и приобретение новых привычек, новый образ жизни. Выгоды от миграции также можно разделить на материальные и нематериальные. Чистая выгода от миграции на каждый период времени определяется как будущая заработная плата, соответствующая индивидуальному уровню заработной платы в новом месте проживания с учетом вероятности получения работы. Более тонкие экономические модели выгоды миграции должны учитывать и возможное увеличение заработной платы в месте жительства индивида до миграции, если бы он не мигрировал.

Одним из слабых мест данной теории является сложность оценки объемов и достоверности информации, на основании которой индивиды принимают решение о миграции. Мигрант заранее не может обладать информацией о всех возможностях и ограничениях, и, вероятнее всего, строит более упрощенную картину действительности на основании которой принимается решение о миграции.

В то время как теория рационального выбора преобладала в экономическом подходе к изучению миграции, эту же идею, но в контексте социологии и социального поведения в 1980–1990-х гг. рассматривал Х. Эссер (H. Esser) [10, 16], его подход получил название, которое можно перевести, как теория ценностей и ожиданий (Wert-Erwartung-Theorie).

Эссер, в отличие от предыдущего подхода не рассматривает мигранта исключительно как «человека экономического», а исходит из того, что мигрант выбирает из множества разнообразных альтернатив ту, которая в итоге, по его мнению, принесет большую пользу. Мигрант исходит из суммы факторов, таких как экономическая, социальная, психологическая польза и пытается определить соотношение ожидаемых затрат на достижение желаемых результатов. И в итоге выбирает наилучшее сочетание ожидаемых результатов и затрат. Разница подхода Эссера от неоклассического подхода теории рационального выбора состоит в том, что ученый принимает во внимание субъективность оценок и субъективность информации полученной мигрантом, и отмечает, что мигранты действуют на

основе собственных субъективных вероятностных соображений [10].

В данном подходе предполагается, что решение о миграции складывается у социальных акторов не под влиянием научных наблюдений и подсчетов, а в каждом конкретном случае потенциальный мигрант принимает решение о миграции под влиянием множества индивидуальных причин. Экономические, социальные и психологические причины переплетаются. Сложно однозначно сказать о преобладании какой-либо из этих причин в процессе принятия решения о миграции. Слабость данного подхода заключается в сложности методической задачи по построению модели и унификации учета всех факторов, влияющих на миграцию, что затрудняет проведение сравнительных исследований. Помимо этого данное направление, которое получило название методологического индивидуализма, сложно стыкуется с рассмотрением международных миграций на макро-уровне [15].

В это же время в 1980–1990-х гг. появляются работы по *новой экономической теории миграции*, которая пыталась преодолеть слабости теории рационального выбора. **О. Старк (O. Stark)** выдвигает теорию разработанную на основе неоклассической традиции с акцентом на роли домохозяйства в процессе принятия решения о миграции [18]. Заслуга данной теории в том, что она позволила более детально объяснить причины трудовой миграции из развивающихся стран.

Решение о миграции принимается не отдельными изолированными акторами, а группами людей, объединенных семейными или хозяйственными связями. Таким образом, решение о миграции принимается не только исходя из целей получения максимальной пользы в ходе миграции, но и исходя из минимизации рисков. В отличие от отдельных мигрантов, домохозяйства обладают большей возможностью контролировать риски, возникающие в процессе миграции, связанные с материальным благополучием семьи, путем диверсификации распределения семейных ресурсов.

В случае с ухудшением локальных условий материального состояния в месте выхода мигрантов, домохозяйства могут рассчитывать на денежные переводы мигрантов. В ходе миграции происходит повышение

социального статуса домохозяйства. В развитых странах, с высоким уровнем поддержки домохозяйства их риски минимизированы. В развивающихся странах институциональные механизмы поддержки домохозяйства, такие как система социального страхования и программы государственной поддержки, менее развиты и могут быть недоступны многим домохозяйствам. Новая экономическая теория смотрит шире на причины международной трудовой миграции, по сравнению с неоклассическими теориями [1].

В новых экономических условиях трудовая миграция и другие виды мобильности населения из развивающихся стран рассматриваются, в том числе, и как стратегии выживания домохозяйств. Миграция может происходить в условиях относительно равного уровня заработной платы.

В.М. Моисеенко пишет, что один из важнейших вкладов новой экономической теории миграции состоит в том, что разница в уровне заработной плате более не является необходимым условием для миграции [6].

Пространственно-демографические подходы к изучению миграции. Для географов важным направлением в изучении миграции являются работы, обращающие внимание на территориальные особенности влияния миграции на структурные характеристики населения. Среди работ, которые можно объединить под названием пространственно-демографического подхода преобладает следующая тематика:

- работы, рассматривающие территориальное распределение и направление миграционных потоков;
- анализ географических факторов, определяющих характер миграции;
- анализ демографических факторов, влияющих на структуру населения, вследствие миграционных процессов, в том числе концепция мобильного перехода В. Зелинского;
- анализ формирования и функционирования территориальных миграционных систем.

В 1996 г. В. Робинсон (V. Robinson) опубликовал работу «География и миграция» [17], в которой с большой долей профессиональной самокритики отмечал, что «... до недавнего времени географы были одержимы точными измерениями, числами и сложными статистическими методами, что, скорее всего, связано с комплексом неполноценности и тоской дисциплины по уважению среди естественных наук.....»².

Далее ученый пишет что географы «... пренебрегали связями между миграцией и социальными изменениями и социальной теорией или рассматривали эти явления очень поверхностно, структурный анализ миграции географами был невероятно слабо (дословно в цитате «позорно») развит»³.

Но, с другой стороны, по мнению немецкого исследователя Л. Прииса (L. Pries) после того, как географы с большим вниманием отнеслись к подходам социологии в изучении миграции, стало ясно, что и социологи могут поучиться у географов. Ученый обращает внимание не только на общие социальные модели поведения мигрантов, но и на взаимосвязь структуры миграционных потоков и их направлений, на значимость социально-экономических характеристик мигрантов в зависимости от стран и регионов выхода, на важность экономических и политических условий в странах принимающих и отдающих мигрантов. Необходимо обращать внимание и на то, что определенные страны формируют устойчивые миграционные потоки с другими странами и т.д. [16].

Теория мобильного перехода В. Зелинского (W. Zelinsky). Концепция предложенная профессором географии и опубликованная в 1971 г. получила достаточно широкое признание [3, 19]. Концепция дополняла теорию демографического перехода, включая в нее помимо смертности и рождаемости, миграционные характеристики населения [2]. Концепция демографического перехода была не способна полностью описать изменения, происходящие в структуре населения вследствие миграции⁴.

Д. Коулмен обратил внимание на то, что при высокой иммиграции и невысокой рож-

² Цитата на английском: «...until recently been obsessed with precise measurement, numbers and sophisticated statistical techniques, traits not unassociated with the discipline's inferiority complex and yearning for respect among the hard sciences...» [17].

³ Цитата на английском: «the links between migration and social change and social theory have thus been particularly neglected or superficially treated, and the structuralist analysis of migration by geographers is also shamefully weakly developed» [17].

даемости происходит трансформация этнической структуры населения стран, что приводит к трансформации идентичности населения, культуры, общественного сознания и т.д. [4]

Интересное исследование провели М.С. Тейтелбаум (M.S. Teitelbaum) и Дж. Винтер (J. Winter) которое показывает, что в 1990-х гг. в Европе и Северной Америке демографическая ситуация (низкие темпы воспроизводства и старение населения) и мощные миграционные потоки с востока на запад, вызванные распадом социалистического лагеря, а также потоки вынужденных мигрантов и беженцев и трудовых мигрантов из южных регионов в северные, непосредственным образом повлияли на укрепление политики национальной идентичности в этих странах. Каждый из этих трех факторов (демографическая ситуация, масштаб миграции и политика) находятся в тесной взаимосвязи друг с другом и сильно влияют друг на друга [12, 16].

Масштабы миграции и оценка структуры потоков мигрантов показывают существенное влияние миграции на жизнь современного общества. Все это привело к необходимости создания единой синтетической теории миграции, которая могла бы объединить микро- и макро- подходы, теории социологии, экономики и расчеты географов, которая бы объясняла многофакторность и противоречивость последствий международных миграций, которая была предложена Дугласом Массеем (Douglas S. Massey) в конце XX в. [5, 14].

Выводы. За несколько десятилетий, которые прошли с момента возникновения рассмотренных теорий произошли суще-

ственные изменения в закономерностях международных миграций. Изменились характер самого миграционного процесса, ход интеграции, вхождение мигрантов в новое территориальное сообщество. Во многом эти изменения связаны, с трансформацией характера социальных связей мигрантов с территориями выхода мигрантов.

До середины XX в. переселение на новое место жительства часто означало постепенный разрыв и ослабление социальных связей с регионом или страной выхода и полное вхождение в новое территориальное сообщество, приспособление к социально-экономическим и природным условиям на новом месте. С развитием средств коммуникации мигранты стали поддерживать регулярные социальные связи со странами и регионами выхода, что в корне изменило характер процесса интеграции мигрантов в новое сообщество. Одновременно с этим шел активный процесс формирования различных экономических, общественных, политических и социальных структур мигрантов в странах их вхождения. Эти изменения привели к возникновению новых теоретических подходов к изучению миграции.

Большая часть этих подходов связана с изменением роли национального государства, как в международной политической сфере, так и на индивидуальном уровне. Три основных направления составляют следующие исследования: концепция транснационализма и транснациональной миграции и изучение социальных сетей, образуемых мигрантами; трансформация национальной идентичности населения стран, принимающих мигрантов.

Библиографический список

1. Блинова М.С. Современные социологические теории миграции населения. – М.: КДУ, 2009.
2. Ионцев В.А. Международная миграция населения: теория и история изучения. – М., 1999.
3. Ионцева Е.А. Иммиграционные процессы в России в XVII – начале XX вв. Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. – М., 2008.
4. Коулмен Д. Иммиграция и этнические сдвиги в странах с низкой рождаемостью: третий демографический переход в действии? // Миграция и развитие. Доклады ведущих секций и основных докладчиков международной конференции «Миграция и развитие» 13–15 сентября 2007 г., Москва, МГУ. – М., 2007. – С. 12–49.
5. Массей Д. Синтетическая теория международной миграции // Мир в зеркале международной миграции. Научная серия: Международная миграция населения: Россия и современный мир. Гл. ред. В.А. Ионцев. Выпуск 10. – М.: МАКС-Пресс, 2002. – С. 161–174.
6. Моисеенко В.М. Теоретический анализ миграции в зарубежной литературе // Внутренняя миграция населения. – М., 2004. – С. 179–200.

⁴ Поскольку теория миграционного перехода широко известна российским специалистам, автор не рассматривает детально ее положения в данной статье.

7. Радаев В.В., Шкаратан О. И. Социальная стратификация. – М.: Аспект Пресс, 1996.
8. Юдина Т.Н. Социология миграции / Серия: Gaudeamus. – М.: Академический проект, 2006.
9. Eisenstadt S.N. The Absorption of Immigrants. A Comparative Study Based Mainly on the Jewish Community in Palestine and the State of Israel. – London: Routledge and Kegan Paul LTD, 1954.
10. Esser H. Aspekte der Wanderungssoziologie. Assimilation und Integration von Wanderern, ethnischen Gruppen und Minderheiten. – Darmstadt, Neuwied: Licherhand, 1980.
11. Gordon M.M. Assimilation in American Life. The Role of Race, Religion and National Origin. – New York: Oxford University Press, 1964.
12. Han P. Theorien zur internationalen Migration. – Stuttgart.: Lucius and Lucius, 2006. S. 195–209.
13. Lee E. S. A Theory of Migration // Demography. – 1966. – № 3 (1).
14. Massey D.S., Arando J., Koucouci A., Pelligrino A., Taylor E. Word in Motion: Understanding International Migration at the End of the Millennium. – Oxford: Oxford University Press, 1998.
15. Nauk B. Sozialstrukturelle und individualistische Migrationstheorien. Elemente eines Theorienvergleichs // Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. – 1988. – № 40. – S. 15–39.
16. Pries L. Internationale Migration. – Bielefeld: Transcript Verlag, 2013.
17. Robinson V. Geography and Migration. (The International Library of Studies on Migration). Cheltenham, Brookfield: Elgar, 1996.
18. Stark O. The migration of Labour. – Oxford: Blackwell, 1991.
19. Zelinsky W. The hypothesis of the mobility transition // Geographical Review. – 1971. – № 61. – P. 219–249.

Добролюбова Ю.С. (Москва)

ОБЗОР ЗАРУБЕЖНЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИХ РЕЙТИНГОВ ГОРОДОВ И ИХ СРАВНЕНИЕ С РОССИЙСКИМИ АНАЛОГАМИ

Dobrolyubova Y.S.

REVIEW OF THE FOREIGN SOCIO-ENVIRONMENTAL CITY RATINGS AND THEIR COMPARISON WITH THE RUSSIAN METHODOLOGIES.

Аннотация. В статье предлагается обзор зарубежных социально-экологических рейтингов городов как одного из наиболее актуальных методов региональных исследований. Рассматриваются цели и задачи рейтингов, их тематика и охват, используемые показатели, в особенности экологические, методика ранжирования, а также города-лидеры рейтингов и критерии их «успеха». Зарубежные методики составления рейтингов городов сравниваются с российскими аналогами с целью понять, как можно использовать успешные зарубежные подходы в российской практике.

Abstract. The article reviews the existing foreign socio-environmental city rankings as one of the most relevant scientific methods in regional studies. The authors have analysed the objectives and tasks of the ratings, their themes and scope, selected indicators (particularly environmental) and ranking methodologies, as well as the top-rated cities and their success factors. The foreign city rating methodologies are compared with the Russian ratings in order to understand how the best international approaches can be used for the Russian cities.

Ключевые слова: социально-экологические исследования, рейтинги городов, устойчивое развитие, экологические показатели.

Keywords: socio-ecological research, city ratings, sustainable development, environmental indicators.

Введение. Одним из актуальных методов региональных исследований являются рейтинги – расположение регионов, городов, объектов хозяйственной деятельности в иерархическом порядке на основе статистических и иных данных независимым источником, который позволяет принять решение в пользу того или иного объекта и дает рекомендации по улучшению своего положения (ранга). Социально-экологические рейтинги

территорий (как правило, стран и регионов, в меньшей степени городов), отраслей экономики, отдельных компаний, предприятий все чаще используются для целей контроля и управления в интересах сбалансированного развития России.

Рейтинг – это одновременно и метод научного анализа, и способ представления результатов исследований в форме, понятной не только для научного сообщества, но и для

более широкого круга лиц, заинтересованных в получении независимых, наглядных и применимых на практике результатов для принятия решений. Поэтому рейтинг привлекает гораздо большее внимание к любой информации (что особенно важно для экологической ситуации, долгое время недооцененной в России). В этой области действует значительное количество независимых, коммерческих и околонуточных организаций, которые представляют и используют альтернативные решения и услуги по составлению рейтингов, в т.ч. ИАА «РБК-рейтинг», «Эксперт-РА», АНО «НЭРА», ИА «Интерфакс» и др. В результате нередко потребитель сталкивается с методической неопределенностью и неоднозначностью практических выводов.

Особые проблемы возникают при составлении рейтинга городов. Города – ключевые точки пространства, концентрирующие основные источники и виды антропогенного воздействия на природную среду, максимальную плотность населения и одновременно, именно в городах разрабатываются и внедряются технологии, призванные адаптировать уровень воздействия к стандартам качества жизни. Поэтому ключевая проблема социально-экологических рейтингов – сохранить объективность и смысл получаемых результатов. Для городов она стоит наиболее остро.

Качество рейтингов зависит от обоснованности методологии расчета и достоверности исходной информации. Этим они отличаются от рэнкингов, которые строятся на основе одного количественного показателя и не предусматривают сложных расчетов. Это исключает влияние субъективных факторов, но не дает возможности одновременной оценки объекта по нескольким параметрам. Как следствие, рэнкинги имеют невысокую прикладную значимость. Рейтинги менее объективны, поскольку всегда включают человеческий фактор в определение методики расчета комплексного показателя, но большим преимуществом рейтинга является возможность интегрированного подхода к ранжированию. Методологически наиболее важен выбор приоритетных компонентов оценки, подбор индикаторов, нормирование, введение весов, интегрирование.

Основной целью проводимой работы явилось изучение методической и методологической базы, используемой в мире, в сравнении с российскими аналогами, для

составления экологических (или включающих экологическую составляющую, более комплексных) рейтингов городов.

Задачи рейтингов городов как метода региональных исследований. Изначально рейтинги и рэнкинги стали применяться за рубежом в конкурентной деловой среде, где особенно важно оценить место отдельного игрока: компании, товара, услуги или физического лица (например, представителя шоу-бизнеса) относительно своих конкурентов на рынке. Широко известны инвестиционные рейтинги, рейтинги прибыльности компаний, кредитные рейтинги и промышленные индексы, составляемые агентствами Standard & Poor's, Fitch Ratings, Moody's, Dow Jones. Спрос на такие рейтинги всегда высок, так как они направлены одновременно на несколько целевых групп и решение сразу нескольких практических задач.

Для инвесторов рейтинг – это возможность получить независимую оценку ситуации на рынке и наиболее привлекательных вариантов для вложения средств. Для клиентов рейтинг предоставляет объективную информацию о преимуществах и недостатках различных компаний, товаров, услуг, а также помогает сделать взвешенный выбор в пользу того или иного варианта. Для самих игроков рейтинг – это объективный взгляд на собственную конкурентоспособность относительно других участников рынка. Он также дает возможность компаниям, за счет улучшения своих показателей, повысить место в рейтинге, поднять собственный престиж, создать дополнительную рекламу и привлечь тем самым инвесторов, клиентов и партнеров, а значит – увеличить объемы продаж и прибыль, что является их конечной целью.

Благодаря своей разносторонней направленности, удобства и практической значимости для потребителей, рейтинги стали широко применяться и за пределами финансово-деловой сферы – сначала за рубежом, а затем и в России – в социально-экономических исследованиях: в основном при сопоставлении стран, реже в региональных исследованиях: для регионов, городов или хозяйственных объектов внутри них.

Поскольку методика ранжирования пришла в региональные исследования из сугубо прагматичной деловой среды, региональные рейтинги за рубежом (например,

Таблица 1

*Основные задачи рейтингов городов как делового рейтинга конкурентоспособности
(западный подход)*

	Задачи делового рейтинга	Задачи рейтинга городов
1.	Для инвесторов:	Для инвесторов:
а)	Всесторонняя и объективная оценка конъюнктуры рынка и наиболее перспективных объектов для инвестиций	Всесторонняя и объективная оценка привлекательности городов для инвестиций
2.	Для клиентов:	Для местных жителей, предпринимателей, иностранных работников и туристов:
а)	Объективная информация о преимуществах и недостатках различных компаний, товаров, услуг для принятия решения в пользу наиболее привлекательного варианта	Объективная информация о преимуществах и недостатках городов для жизни, работы, бизнеса или путешествий
3.	Для руководства компаний:	Для городских властей:
а)	Независимая оценка конкурентоспособности и доли компании на рынке	Независимая оценка привлекательности города для жизни, работы, инвестиций, туризма; Роль города в стране и его вовлеченность в региональные и глобальные процессы
б)	Оценка действующей системы управления компании, ее адекватности стратегическим задачам	Оценка действующей системы городского управления, ее адекватности стратегическим задачам устойчивого развития
в)	Руководство по лучшим бизнес-практикам	Руководство по лучшим национальным и мировым практикам устойчивого городского планирования
г)	Привлечение клиентов, инвесторов и партнеров благодаря высокому положению в рейтинге	Привлечение капитала, компаний, рабочей силы, туристов в город благодаря высокому положению в рейтинге
д)	Стимул для улучшения показателей и повышения своего места в рейтинге	Стимул для улучшения показателей и повышения своего места в рейтинге

рейтинги городов, о которых далее пойдет речь) также носят прикладной характер и имеют схожие цели – оценить конкурентоспособность и привлекательность исследуемых объектов. Проводя аналогию с деловым рейтингом, рейтинги городов в зарубежных исследованиях имеют сходные задачи (табл. 1).

Таким образом, рейтинг городов при зарубежном подходе позволяет сравнить конкурентные преимущества города относительно других и определить критерии успеха лидеров. Рейтинги направлены в первую очередь на то, чтобы показать «клиентам» (сотрудникам и владельцам компаний, инвесторам, туристам, пенсионерам, студентам, простым обывателям и т.п.), какие города наиболее привлекательны именно для них и почему. Рейтинги также дают рекомендации руководству городов, не оказавшихся среди лучших, какие политические решения и конкретные меры можно предпринять, чтобы попасть в лидеры. Однако это второстепенная задача западных рейтингов – на проблемах «отстающих» они не фокусируются.

В России задачи рейтингов, целевая аудитория и подходы к их построению

принципиально отличаются от зарубежных. В нашей стране гораздо чаще используется метод ранжирования по принципу проблемности исследуемых объектов. Основная задача российских рейтингов (в т.ч. и пока немногочисленных социально-экологических рейтингов городов) заключается в том, чтобы показать проблемные стороны и недостатки объектов, чтобы стимулировать «самых отстающих» поскорее их решить [1]. Однако, как показывает практика, такой способ негативного рейтинга эффективен только когда из середины списка внезапно кто-то попадает в первые строчки. Регулярное попадание в число самых проблемных лишает стимула переломить ситуацию (застойное положение города в «лидерах» проблемных рейтингов также неэффективно, как и застойная бедность).

Таким образом, принципиальное отличие российских рейтингов городов от зарубежных – в задаче выявить и решить проблему, поэтому нацелены они в большей степени на лиц, принимающих административно-хозяйственные решения (администрация города и региона, в котором он расположен, а также руководство предприятий), а не на инвесто-

ров, потребителей и жителей городов, как в зарубежных рейтингах.

Анализ зарубежного опыта при составлении рейтингов городов, в т.ч. социально-экологических рейтингов, позволит лучше понять, как можно использовать зарубежные подходы и методы в российской практике.

Обзор существующих рейтингов городов

В данной статье мы рассмотрим существующие зарубежные рейтинги городов, в том числе их цели и задачи, тематику и охват, используемые параметры, показатели, а также принципы их отбора и методы расчета, методику ранжирования, а также города-лидеры рейтингов и критерии их «успеха».

При подготовке обзора перед нами стояли следующие задачи:

1. Описать имеющиеся зарубежные подходы к построению рейтингов городов.

2. Проанализировать, какую роль в зарубежных рейтингах играет фактор окружающей среды и какие используются экологические показатели.

3. Оценить, какие зарубежные города чаще всего занимают лидирующее положение в рейтингах по экологическим показателям и почему.

4. Сравнить зарубежные методики рейтингов городов в целом и экологических рейтингов в частности с российскими аналогами.

5. С учетом выявленных достоинств и недостатков зарубежных и российских рейтингов, разработать новую методику для социально-экологического рейтинга, в котором российские города были бы вписаны в зарубежные.

6. Собрать и обработать общую базу сопоставимых статистических данных по зарубежным и российским городам.

Подобный комплексный обзор существующих зарубежных рейтингов городов и оценка экологической составляющей в этих рейтингах проводится в России впервые. Всего было проанализировано 200 наиболее известных международных рэнкингов и рейтингов городов. Из них для целей данного обзора было выбрано только 113, исходя из следующих факторов:

■ *Только рейтинги:* мы не включили в обзор рэнкинги по одному или нескольким однотипным показателям, например «Рэнкинг университетских городов» или «Индекс пробок на дорогах в крупнейших городах мира».

■ *Темы:* для обзора выбирались рейтинги так или иначе связанные с устойчивым развитием или его отдельными компонентами: экономический рост, благополучие населения и охрана окружающей среды. По этой причине в наш обзор не вошли такие исследования как «Модные столицы мира», «Города, где можно хорошо поесть» или «Лучшие города для молодых художников». С учетом стоявших перед нами задач, приоритет был отдан экологическим рейтингам и рейтингам устойчивого развития (44 исследования). Другие отобранные для обзора рейтинги распределились по темам следующим образом: качество жизни (22), комплексные (19), экономические или финансовые (28).

■ *Временной период:* 2008–2015 годы. Рейтинг в своем прикладном значении важен для оценки именно текущего состояния или отслеживания динамики показателей по отношению, опять же, к текущему моменту. В английском языке для такого способа научного обзора используется термин «snapshot» (дословно «моментальный снимок»), который также можно перевести как «фиксирование состояния»). По мере появления новой статистической информации и данных, рейтинги быстро теряют свою актуальность и требуют обновления. Преимущество заключается в том, что обновление рейтинга гораздо проще, чем его составление с чистого листа, поскольку не нужно заново придумывать методику. Однако в виду вышесказанного, рейтинги «докризисного» периода (до 2008 года), с тех пор не обновлявшиеся, нами в расчет не принимались.

Источники данных. Методики для рейтингов разработаны международными и региональными организациями (ООН, ОЭСР), научно-исследовательскими центрами и университетами, крупнейшими экономическими, деловыми или глянцевыми изданиями («Форбс», «Экономист», «Файненшл-таймс», «Монокль» и др.), консалтинговыми компаниями (PricewaterhouseCoopers, KPMG, McKinsey, Ernst & Young), правительственными структурами, а также ком-

паниями, чей бизнес так или иначе связан с городской средой (например, агентства недвижимости, компании, занимающиеся организацией конференций или мероприятий в городах). Интересный обзор рейтингов городов представлен международным агентством недвижимости Jones Lang LaSalle в отчете под названием «Бизнес среда в городах 2013» [9]. Этот обзор охватывает часть наиболее известных зарубежных рейтингов до 2013 года, однако детальной информации о выбранных для рейтингов показателях и методиках их составления не приводится.

Географический охват рейтингов. Все рассматриваемые рейтинги можно разделить на три группы в зависимости от их географического охвата: 1) страновые (города одной страны) – 43 рейтинга, 2) региональные (города в двух и более странах одного региона) – 24 рейтинга и 3) глобальные (города в разных регионах) – 46 рейтингов.

Подавляющее большинство рейтингов составлены компаниями или организациями из США, Канады и стран Европейского союза. Пятая часть всех рейтингов в нашем обзоре посвящена исключительно городам США. В глобальных рейтингах акцент также ставится на американские и европейские города – они явно преобладают как в выборке, так и в лидерах. Помимо того, что именно в этих регионах расположены организации, проводившие или заказавшие исследования, там же находятся и их основные «клиенты» (потенциальные инвесторы и потребители производимых компаниями товаров или услуг). Поэтому рейтинги городов для них гораздо более актуальны (при деловом подходе к рейтингу – фокус на потребителя).

Крайне мало исследований по городам Африки (2) и совсем нет по Ближнему Востоку. Это объясняется невысокой привлекательностью этих регионов для «западной» целевой аудитории и сложностью сбора надежных и сопоставимых статистических данных.

Отмечен большой интерес к рейтингам городов Китая (второе место среди страновых обзоров после США – 8 рейтингов) и Азиатско-Тихоокеанского региона в целом (15 рейтингов). Это активно развивающийся и привлекательный регион для бизнеса и инвестиций. В обзоре также представлены 6 рейтингов по городам Латинской Америки: 4 региональных и 2 страновых.

Страновых рейтингов (за исключением США и Китая) не так много. Есть отдельные исследования по городам Германии и Великобритании (по 4 рейтинга), Австралии (1), а также ряда ключевых развивающихся стран, таких как Индия, Мексика и Перу (по 1).

Некоторые исследователи (например компания «Сименс» совместно с журналом «Экономист», PriceWaterhouseCoopers или Б. Коэн) по схожей методике составляют рейтинги для различных стран и регионов. Такие рейтинги мы рассматривали как отдельные исследования.

Среди экологических рейтингов и рейтингов устойчивого развития городов (44), есть и глобальные (14), и региональные (16), и страновые (14). Региональные экологические рейтинги охватывают пять ключевых регионов: Европа (5), Северная Америка (3), Азиатско-Тихоокеанский регион, включая Австралию и Новую Зеландию (5), Латинская Америка (2) и Африка (1). Имеются страновые экологические рейтинги по США, Германии, Великобритании, Австралии и Китаю.

Российские города (за исключением редкого упоминания Москвы и Санкт-Петербурга в некоторых глобальных рейтингах), а также города стран Восточной Европы за пределами Европейского Союза, Кавказа и Центральной Азии практически никак не вписаны в международные рейтинги, в том числе и экологические.

Охват рейтингов по числу и типу городов. Рейтинги, вошедшие в данный обзор, отличаются небольшой выборкой исследуемых объектов. Четверть из них охватывает до 20 городов, две трети – до 100 объектов. Только 16 рейтингов можно условно назвать «крупномасштабными», поскольку они составлены по результатам оценки 200 и более городов, и лишь 3 из них оценивают свыше 500 городов, в т.ч. рейтинг «Самые умные города США – 2010» Совета по защите природных ресурсов [7], при составлении которого было проанализировано 655 городов с населением более 10 тыс. чел, а результаты представлены в виде трех отдельных рейтингов для крупных, средних и малых городов.

Есть исследования, которые сравнивают между собой небольшое число городов (до 20 или даже до 10 объектов), предварительно отобранных по какому-то определенному критерию.

рию: географическое положение, ранг, преобладающий вид экономической деятельности и т.п. Как правило, у таких рейтингов более конкретные задачи. Вот несколько примеров:

- «Города возможностей: От Москвы до Сан-Паулу» (PWC, 2013) [2] – исследование 7 крупнейших городов 7 ключевых стран с быстро растущей экономикой;
- Индекс уязвимости прибрежных городов при наводнениях (ЮНЕСКО, 2012) [4] – 9 прибрежных городов;
- Главные морские столицы мира (Menon, 2015) [17] – 15 портовых городов;
- Индекс устойчивости основных центров делового туризма в Скандинавии (ICCA, 2013) [3] – 20 городов Скандинавии.

В целом, страновые рейтинги чаще включают города разных рангов, в то время как глобальные и региональные – только самые крупные мировые города. По этой причине ведущие города в своей стране не всегда попадают в лидеры международных рейтингов. Наиболее яркий пример такого рода – Портленд (штат Орегон, США) с населением 584 тыс. чел. (по данным переписи 2010 года). Город отмечен во всех шести экологических рейтингах страны: пять раз – в тройке лидеров, и дважды – на верхней строчке как самый зеленый город США (К. Портни, 2012 [10] и Popular Science, 2008 [14]). При этом Портленд ни разу не упоминается в глобальных экологических рейтингах, уступая место более крупным и значимым американским городам, таким как Нью-Йорк, Сан-Франциско, Чикаго, Бостон и Вашингтон (см. табл. 2 ниже).

Учет экологического фактора и экологических показателей в рейтингах. Экономические и финансовые рейтинги не рассматривают качество окружающей среды как важный критерий для экономического роста или привлекательности города для инвестиций. Из 28 рейтингов только 5 включают от 1 до 4 экологических показателя, и их вес при составлении интегрального индекса не велик – всего 5–8%. Показатели, чаще других встречающиеся в экономических рейтингах:

- 1) качество воздуха (через концентрацию веществ в атмосфере),
- 2) выбросы парниковых газов,
- 3) экологическая политика города (напри-

мер, по охране окружающей среды, по противодействию изменению климата или охране зеленых территорий) и

4) эффективность использования природных ресурсов (электроэнергии и воды) в городском хозяйстве.

В рейтингах качества жизни городов и **комплексных рейтингах** состояние окружающей среды играет более значимую роль. Две трети рейтингов имеют специальные группы показателей «Окружающая среда», «Экологическая устойчивость» и т.п. или отдельные экологические индикаторы; при этом их вес в интегральном индексе выше, чем в экономических рейтингах, – в среднем 10–15%. Наиболее часто затрагиваемые экологические темы в этой группе рейтингов (в порядке частоты использования):

1) природно-климатические характеристики города (благоприятный климат, температурный комфорт, индекс экстремальности погодных условий, риск стихийных бедствий, близость к природным достопримечательностям),

2) площадь зеленых насаждений, общественных парков,

3) качество воздуха (концентрация загрязняющих веществ) и его охрана,

4) отходы (утилизация и переработка твердых бытовых отходов или сточных вод),

5) окружающие условия (уровень шума, светового загрязнения, пробок на дорогах),

6) вода и энергия (обеспеченность или потребление на душу),

7) экологическая политика властей.

Как видно из списка, в комплексных рейтингах и рейтингах качества жизни городов в категории «окружающая среда» оцениваются, прежде всего, природно-климатические характеристики города, которые в традиционном российском понимании обычно не относятся к экологическим показателям, поскольку они не показывают воздействие человека на окружающую среду.

Объемы и динамика выбросов парниковых газов не оказывают прямого воздействия на качество окружающей среды в черте города (а лишь на климат в глобальном масштабе), а значит и на привлекательность города для жителей. Поэтому для целевой аудитории рейтингов качества жизни или комплексных (которые также, в основном, рассчитаны на обывателей) эти показатели не имеют большого значения.

Важно иметь в виду, что эти рейтинги, в отличие от деловых, где важны объективные цифры, часто строятся на основе результатов опроса разных групп населения. Поэтому используемые в них экологические показатели могут быть как количественные, так и качественные (оценка восприятия экологической обстановки или какого-то отдельного компонента по некой заданной шкале). Интересную методику в этом отношении применяет один из наиболее известных зарубежных комплексных рейтингов «Глобальный рейтинг сильных городов» (MORI, 2014) [6]. Он оценивает города с точек зрения четырех групп иностранцев (менеджер, исследователь, представитель творческой профессии, турист) и местных жителей. Для каждой группы категория показателей «Окружающая среда» в рейтинге имеет разное значение: наибольшее – для местных жителей и представителей творческих профессий (вес 20%).

Анализ именно количественных экологических показателей в комплексных рейтингах и рейтингах качества жизни больше характерен для научно-исследовательских организаций.

Экологические рейтинги и рейтинги устойчивого развития городов изначально нацелены на оценку состояния окружающей среды и мер по ее охране как важного фактора для развития города. Среди рейтингов этой группы выделяются несколько подкатегорий.

Рейтинги устойчивого развития. По сути, это тоже комплексные рейтинги, но их принципиальное отличие в том, что авторы с самого начала делают акцент на экологические аспекты развития. В таких рейтингах обязательно есть отдельная категория экологических показателей, часть из них также разбросана по другим не чисто экологическим категориям (транспорт, инфраструктура, энергия и т.п.). В результате вес экологических показателей в рейтингах устойчивого развития гораздо выше, чем в обычных комплексных рейтингах – от 20 до 70%.

Интересный подход предложила информационно-аналитическая служба журнала «Экономист» для «Глобального рейтинга качества жизни – 2014» [5]. К пяти уже имеющимся в рейтинге категориям: стабильность (25%), медицинское обслуживание (20%), культура и природа (25%), образование (10%) и инфраструктура (20%) – создатели рейтинга добавили еще одну – «оку-

жающее пространство» с весом 25%, а вес прежних 5 категорий был снижен до 75%. Затем авторы пересчитали баллы по каждому городу с учетом нового фактора и представили результаты как отдельный рейтинг.

В «Индексе устойчивых городов Arcadis» (2015) [13] 50 городов мира оцениваются по 20 показателям в трех категориях: «Люди», «Планета», «Прибыль» соответственно трем компонентам устойчивого развития. 6 показателей в группе «Планета» оценивают эффективность энергопотребления города, долю возобновляемых источников энергии (ВИЭ), уровень переработки отходов, выбросы парниковых газов и загрязняющих веществ, а также риск природных катастроф.

Экологические рейтинги. В этих исследованиях все или подавляющее большинство показателей – экологические.

Пожалуй, самый известный зарубежный экологический рейтинг – «Индекс зеленых городов» компании «Сименс» и журнала «Экономист» (2012) [16]. Авторы отмечают, что их рейтинг направлен, в первую очередь, на лиц, принимающих решение, и в качестве выводов они предлагают план действий «7 шагов к зеленому городу». Рейтинги составляются по каждому региону: Европа, Северная Америка (США и Канада), Латинская Америка, Азия и Африка, а также отдельно для городов Германии. В каждом региональном/страновом рейтинге города оцениваются по 25–31 индикаторам (как количественным, так и качественным) в 8–9 категориях (индикаторы несколько отличаются от региона к региону в зависимости от их приоритетов и наличия данных):

- 1) выбросы CO₂: абсолютные выбросы, выбросы на единицу ВВП или на единицу произведенной электроэнергии, политика по противодействию изменению климата),

- 2) энергия (потребление энергии на единицу ВВП или одного жителя, доля ВИЭ в структуре энергопотребления, политика по чистой энергетике и энергосбережению),

- 3) здания (энергопотребление в зданиях, доля энергоэффективных зданий, стимулы для энергосбережения),

- 4) транспорт (обеспеченность общественным транспортом, политика по развитию экологических видов общественного транспорта, политика по снижению пробок на дорогах),

5) отходы (производство отходов на одного жителя, доля перерабатываемых отходов, политика в этой сфере),

6) землепользование (площадь зеленых зон на человека, политика в сфере землепользования),

7) вода (потребление воды на одного жителя, утечки в водопроводной системе, доступ жителей к канализации, переработка сточных вод, политика по повышению качества воды и очистке сточных вод),

8) качество воздуха (концентрация NO_x , SO_2 , мелкодисперсных частиц, озона, политика по охране атмосферного воздуха),

9) экологическое управление (стратегия по зеленому развитию, общественное участие в сфере зеленого развития города).

Подобная степень детализации экологических показателей возможна потому, что для каждого рейтинга «Сименс» и «Экономист» изначально выбирали небольшое число городов (10–15). Обычно это крупнейшие города в регионе/стране, и по ним проще найти статистику. Хотя сами авторы отмечают как один из главных барьеров при составлении рейтингов – сложность подбора сопоставимых данных.

Среди других экологических рейтингов стоит отметить исследование «Устойчивые города – 2014» американской компании в сфере недвижимости Grosvenor [11]. Компания рассматривает 50 городов мира с точки зрения а) их уязвимости перед внешними воздействиями и б) способности адаптироваться к ним. Уязвимость города оценивается по 5 параметрам: климат, экология, ресурсы, инфраструктура, население. Способность адаптироваться к внешним воздействиям оценивается с точки зрения: системы управления, институциональной структуры, технического потенциала и системы распространения информации, системы планирования, системы финансирования – всего 100 индикаторов. Результаты представлены в виде двух отдельных рейтингов.

Узкоспециализированные рейтинги, посвященные какому-то одному из экологических аспектов, для которых выбираются узконаправленные индикаторы. Например, рейтинг «Самые дружелюбные для велосипедов города» (дизайн-бюро Copenhagenize, 2015) [15] использует всевозможные показатели, отражающие насколько в городе развита инфраструктура для велосипедистов, как активно местные жители пользуют-

ся велосипедами для ежедневных поездок и какую политику местные власти проводят для продвижения велосипедного транспорта в городе. «Рейтинг городов по их готовности к изменению климата» (Центр инженерных исследований в области земных систем, 2013) [8] оценивает 30 городов Великобритании по осуществляемым ими мерам по противодействию климатическим изменениям. «Индекс городских эко-парков» (Министерство жилищного строительства, городского и сельского развития Китая, 2009) [12] расставляет города исходя из показателей, связанных с развитием зеленых территорий.

Города-лидеры экологических рейтингов. В таблице 2 показаны сводные результаты оценки городов-лидеров экологических рейтингов и рейтингов устойчивого развития. Ведущие города в таблице сгруппированы по регионам.

В таблицу включены только города, оказавшиеся как минимум дважды в десятке самых лучших (топ-10) в глобальных или региональных рейтингах (хотя бы 1 раз для городов Латинской Америки и Африки), а также получившие высокую оценку в национальных рейтингах. Мы отметили отдельно города, попавшие хотя бы раз в тройку лидеров в каком-либо рейтинге или возглавившие его (указав, какой именно).

Самые экологичные города находятся в наиболее развитых странах Европы, США, Канаде и Японии. Безусловный лидер сводного эко-рейтинга – Копенгаген. За ним следуют и другие города Северной и Центральной Европы: Амстердам, Лондон, Стокгольм, Хельсинки, Париж. Единственный город Южной Европы, оказавшийся в сводном рейтинге, – Барселона.

Среди городов Северной Америки выделяются Нью-Йорк, Ванкувер и Торонто, которые чаще всего упоминаются в десятке лучших в глобальных рейтингах. Хотя в национальных экологических рейтингах явные лидеры – Сан-Франциско и Портленд.

В сводный рейтинг также вошли ведущие города Азии (Сингапур, Токио, Гонконг, Сеул, Осака и Тайбэй), австралийские Мельбурн и Сидней и новозеландский Окленд. Примечательно, что среди самых экологичных и устойчивых городов мира оказались также бразильские Куритиба и Рио-де-Жанейро, благодаря целенаправленной экологической политике местных властей.

Таблица 2

Города-лидеры экологических рейтингов

Регион	Страна	Город	Глобальные эко-рейтинги			Региональные эко-рейтинги			Страновые эко-рейтинги			Лидер рейтингов
			Топ-10	Топ-3	Лидер	Топ-10	Топ-3	Лидер	Топ-10	Топ-3	Лидер	
Европа	Дания	Копенгаген	6	4	3	4	2	2				- Самые благоприятные города мира для велосипедистов (Copenhagenize, 2015) - Глобальный индекс зеленой экономики (Dial Citizen Inc, 2014) - Глобальный рейтинг 10 самых устойчивых городов (Б. Кожн, 2011) - Самые умные города Европы (Б. Кожн, 2011) - Индекс зеленых городов Европы (Сименс, 2012)
	Нидерланды	Амстердам	6	3	-	2	1	-				
	Великобритания	Лондон	6	3	1	1	-	-	2	1	-	Города в движении - глобальный (IESE, 2015)
	Швеция	Стокгольм	5	1	-	3	1					
	Финляндия	Хельсинки	4	2	2	2	-	-				- Индекс эко-городов (Metset, 2010) - Индекс процветания городов (ООН Хабитат, 2013)
	Франция	Париж	4	-	-	2	-	-				
	Австрия	Вена	3	1	-	2	1	-				
	Норвегия	Осло	3	1	-	2	1	-				
	Германия	Берлин	3	-	-	2	-	-	1	1	1	Индекс зеленых городов Германии (Сименс, 2012)
	Испания	Барселона	3	2	1	1	-	-				Умные города: стратегии, энергия, выбросы и экономика в 2014-2019 гг. (Jupiter Research, 2015)
	Ирландия	Дублин	2	-	-	-	-	-				
	Германия	Франкфурт	2	1	1	-	-	-	1	1	-	Индекс устойчивых городов мира (ARCADIS, 2015)
	Германия	Мюнхен	2	-	-	-	-	-	1	-	-	
	Ирландия	Дублин	2	-	-	-	-	-				
	Германия	Гамбург	-	-	-	2	1	-	1	-	-	
США и Канада	Дания	Орхус	-	-	-	2	1	-	-	-	-	
	США	Нью-Йорк	5	2	-	3	1	-	2	-	-	
	Канада	Ванкувер	4	1	-	3	1	-				
	Канада	Торонто	4	1	-	3	-	-				
	США	Сан-Франциско	2	-	-	3	2	2	6	5	3	- Устойчивые города США и Канады (Corporate Knights, 2013) - Индекс зеленых городов США и Канады (Сименс, 2012) - Индекс зеленых городов США (журнал American City Business, 2010) - Индекс лидеров США в чистых технологиях (Clean Edge, 2015) - Топ-10 самых подготовленных к изменению климата городов США (Б. Кожн, 2011) - Устойчивые города мира (GROSVENOR)
	Канада	Калгари	2	1	1	1	-	-				
	США	Чикаго	2	-	-	1	-	-	5	1	-	
	США	Питтсбург	2	-	-	-	-	-	-	-	-	
	США	Бостон	1	-	-	3	1	-	4	2	-	
	США	Вашингтон	1	-	-	3	1	-	3	-	-	
	США	Сэнт-Пол	-	-	-	3	1	1	6	2	-	Самые умные города Северной Америки (Б. Кожн, 2013)
	США	Портленд	-	-	-	1	-	-	6	5	2	- Рейтинг зеленых городов США (К. Портия, 2012) 50 самых зеленых городов Америки (журнал Popular Science, 2008)
Азиатско-Тихоокеанский регион	Сингапур	Сингапур	5	-	-	5	4	2				- Индекс зеленых городов Азии (Сименс, 2013) - Наименее уязвимые прибрежные города Азии (WWF, 2009) 10 самых зеленых городов Азии (Solidance, 2011)
	Япония	Токио	4	-	-	3	2	1				
	КНР	Гонконг	2	1	1	5	2	1				- Лучшие города мира - корректировка индекса качества жизни с учетом окружающей среды (Экономист, 2012) - Оценка устойчивости городского транспорта (Hagshenas, 2013)
	Южная Корея	Сеул	2	-	-	3	2	1				Самые умные города Азии (Б. Кожн, 2013)
	Австралия	Мельбурн	2	-	-	2	1	-	1	-	-	
	Япония	Осака	1	-	-	3	1	-				
	Австралия	Сидней	1	-	-	2	-	-	-	-	-	
	Тайвань	Тайбэй	1	-	-	2	-	-				
	Новая Зеландия	Окленд	-	-	-	2	-	-				
	Бразилия	Куритиба	1	1	-	2	1	1				Индекс зеленых городов Латинской Америки (Сименс, 2012)
Латинская Америка	Бразилия	Рио-де-Жанейро	1	-	-	2	-	-				
	Колумбия	Богота	-	-	-	2	2	-				
	Чили	Сантьяго	-	-	-	1	1	1				Самые умные города Латинской Америки (Б. Кожн, 2013)
	Мексика	Мехико	-	-	-	1	1	-				
Африка	Бразилия	Белу-Оризонти	-	-	-	1	1	-				
	Марокко	Касабланка	-	-	-	1						
	ЮАР	Кейптаун	-	-	-	1						
	ЮАР	Дурбан	-	-	-	1						
	ЮАР	Йоханнесбург	-	-	-	1						
	Тунис	Тунис	-	-	-	1						
	Гана	Аккра	-	-	-	1						

Основные выводы. Рейтинг, как метод региональных исследований, имеет ряд очевидных достоинств: актуальность, комплексный подход к оценке, гибкость при выборе параметров и объектов для исследования, наглядность и сопоставимость результатов, легкость их обновления, а также большое прикладное значение.

Анализ зарубежного опыта при составлении рейтингов городов, в т.ч. социально-экологических рейтингов, позволил нам лучше понять, как можно использовать успешные зарубежные подходы в российской практике, а также выявить существующие пробелы в международных исследованиях с тем, чтобы разработать свою уникальную и практичную методику ранжирования городов.

Поскольку рейтинги пришли в зарубежные региональные исследования из деловой среды, рейтинги городов при «западном» подходе нацелены в первую очередь на то, чтобы оценить привлекательность исследуемых объектов и показать основные факторы их успеха. В этом случае рейтинг стимулирует участников улучшить свои показатели, чтобы попасть в число лидеров и, тем самым, привлечь внимание «клиентов», которые могут выбрать наиболее привлекательный город для жизни, работы, инвестиций, открытия бизнеса, учебы, выхода на пенсию или путешествий.

В России задачи региональных рейтингов (в т.ч. рейтингов городов), целевая аудитория и подходы к их построению принципиально отличаются от зарубежных. Российские рейтинги направлены на то, чтобы выявить проблему и стимулировать «самых отстающих» поскорее ее решить. Поэтому нацелены они в большей степени на лиц, принимающих административно-хозяйственные решения (администрация города и региона, в котором он расположен, а также руководство предприятий), а не на инвесторов, потребителей и жителей городов, как в зарубежных рейтингах.

Среди недостатков международных рейтингов, который отмечают почти все составители, – плохо сопоставимые статистические данные по городам разных стран из-за отсутствия единой методики их сбора и обработки. Некоторые исследователи (например «Сименс» и «Экономист» [16]), чтобы преодолеть этот барьер, используют для разных стран в одной и той же категории разные показатели в зависимости от приоритетов,

уровня социально-экономического развития и наличия данных.

При анализе различных зарубежных рейтингов городов (экологических, социальных, экономических и комплексных) мы отметили региональные диспропорции распределения исследований, несбалансированность выборки городов и явный перевес результатов в сторону того региона, откуда исследователь, заказчик или потенциальный клиент (чаще всего в пользу городов США и Европы). Пока еще мало региональных рейтингов по городам Африки и Ближнего Востока. Российские города и города стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии также практически никак не вписаны в международные рейтинги, в том числе экологические.

Зарубежные рейтинги в основном рассматривают только крупнейшие города; при этом практически нет сравнительных оценок для городов других рангов, особенно в глобальных исследованиях.

Принципиально разный подход к экологическим индикаторам в российских и зарубежных рейтингах, обусловленный их разными задачами и разными целевыми аудиториями. В российских экологических рейтингах обычно используются показатели воздействия (то есть выбросы и сбросы от источника), чтобы выяснить и показать лицам, принимающим решения, источник проблемы. В зарубежных рейтингах применяются показатели последствий (например, концентрация веществ в среде), чтобы продемонстрировать инвесторам, где более благоприятная ситуация.

В зарубежных рейтингах большую роль играют индикаторы, оценивающие экологичность городской инфраструктуры в целом: удобство общественного транспорта и насколько жители мотивированы использовать его или велосипеды вместо автомобилей, стандарты энергоэффективности для зданий, использование ВИЭ для уличного освещения, наличие системы раздельного сбора и переработки отходов, а также индикаторы, показывающие политику властей по продвижению экологичного образа жизни и общественное участие. То есть понятие «экологического показателя» в зарубежном понимании гораздо шире, чем это принято в России (а рейтинги качества жизни относят к ним еще и природно-климатические условия).

Зарубежные рейтинги также очень часто включают показатели, связанные с выбросами парниковых газов и проблемой изменения климата (абсолютные или удельные выбросы CO₂, использование ВИЭ, эффективность потребления энергии, применение «дружественных климату» немоторизованных видов транспорта, наличие плана города по снижению выбросов парниковых газов или адаптации к климатическим изменениям). Эти показатели призваны подчеркнуть роль города в глобальных усилиях по решению климатической проблемы, склонность местных предприятий и властей к продвижению новых низкоуглеродных технологий, а также насколько эффективно городское хозяйство использует природные ресурсы. Для «западных» инвесторов факторы климатической ответственности и экологической эффективности играют немаловажную роль при принятии решений о вложении средств.

По результатам обзора, мы считаем необходимым привнести позитивный подход

в российскую методику составления социально-экономических рейтингов городов и предложить новый рейтинг на основе анализа конкурентных преимуществ городов, обозначив в то же время и проблемные стороны, чего многие зарубежные рейтинги не делают. Особенно интересен и актуален был бы глобальный (как вариант – региональный) рейтинг, в котором российские города разного ранга (а возможно и города соседних с Россией стран, входивших ранее в состав СССР) рассматривались бы наравне с зарубежными. Такой рейтинг, помог бы оценить преимущества и перспективы наших городов на международном фоне, а также выявить их существующие недостатки и барьеры, которые необходимо преодолеть, чтобы повысить свою привлекательность как внутри страны, так и в мире. При составлении подобного рейтинга необходимо учесть особенности сбора, обработки и представления статистических данных и применяемые экологические показатели в России и за рубежом, чтобы обеспечить сопоставимость результатов анализа.

Библиографический список

1. Битюкова В.Р. Интегральная оценка экологической ситуации городов России // Региональные исследования. – 2014. – № 4 (46). – С. 49–57.
2. От Москвы до Сан-Паулу. Исследование городов семи ведущих стран с развивающейся экономикой за 2013 год. Серия «Города возможностей». – PWC, Московский урбанистический форум. – М., 2013.
3. 2012 Scandinavian Destination. Sustainability Index. Assessing and reporting on the sustainability performance of Scandinavian major meetings destinations. – Scandinavian Chapter of the International Congress and Convention Association (ICCA), MCI Sustainable Services, 2012.
4. Balica S. F., Wright N. G., Meulen F. A flood vulnerability index for coastal cities and its use in assessing climate change impacts. – Nat Hazards (2012) 64:73–105 (pp.73–105). This article is published with open access at Springerlink.com.
5. Best cities ranking and report. A special report from the Economist Intelligence Unit – The Economist, Buzzdata, 2012.
6. Global Power City Index 2014 (Summary). – Institute for Urban Strategies, The Mori Memorial Foundation, Tokyo, October 2014.
7. Gordon, W. Americans Cities Get Smart about Energy. – Natural Resources Defense Council, United States, USA, July 2010.
8. Heidrich O., Dawson R., Walsh C. Climate Change Preparedness of UK Urban Areas. – Centre for Earth Systems Engineering Research (CESER), Newcastle University, Newcastle Upon Tyne, UK, 2013.
9. Moonen T., Clark G. (2013). The Business of Cities 2013. What do 150 city indexes and benchmarking studies tell us about the urban world in 2013? – Jones Lang LaSalle, November 2013.
10. Portney K., 2012 Sustainability Rankings - how does your city measure up? Cities Taking Sustainability Seriously: The 2012 City Rankings. - Texas A&M University, 2012.
11. Resilient Cities: a Grosvenor Research Report. – Grosvenor, USA, 2014.
12. Sino-Singapore Tianjin Eco-City: A Case Study of an Emerging Eco-City in China (Technical Assistance (TA) Report). – The World Bank, AusAID, November 2009.
13. Sustainable Cities Index 2015. Balancing the economic, social and environmental needs of the world's leading cities. – Arcadis, 2015.
14. Svoboda E., Mika E., Berhie S. America's 50 Greenest Cities. – Popular Science, USA, 9 February 2008.
15. The 2015 Copenhagenize Index. Bicycle Friendly Cities. – Доступно в электронном виде на сайте: <http://copenhagenize.eu/index/index.html>.
16. The Green City Index. A research project conducted by the Economist Intelligence Unit, sponsored by Siemens. - Siemens AG Corporate Communications and Government Affairs, Munich, Germany, 2012.
17. The Leading Maritime Capitals of the World. – Menon Publication No. 22/2015, May 2015.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ

Бабурин В.А., Земцов С.П. (Москва)

ЭВОЛЮЦИЯ СИСТЕМЫ ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ И ДИНАМИКА ПРИРОДНЫХ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ¹

Baburin V.L., Zemtsov S.P.

THE EVOLUTION OF URBAN SETTLEMENTS AND THE DYNAMICS OF NATURAL AND SOCIO-ECONOMIC PROCESSES IN THE RUSSIAN ARCTIC

Аннотация. В статье рассматривается процесс эволюции системы городского расселения Российской Арктики в связи с динамикой природных и других социально-экономических процессов. Рассматривается динамика различных городских поселений по людности. Анализируется территориальная структура урбанизированных пространств. Предложен метод анализа вероятной плотности урбанизированных пространств на основе метода поля потенциала.

Abstract. The article is dedicated to the analysis of the urban settlements' system evolution in the Russian Arctic in connection with the dynamics of natural and other socio-economic processes. The dynamics of the various towns on the population size is represented in the article. We analyzed the territorial structure of urban spaces. A method for the analysis of the probable population density, on the basis of the potential field gravity model, was proposed.

Ключевые слова: Российская Арктика, города, урбанизированные пространства, поле потенциала.

Keywords: Russian Arctic city, urban space, the potential field.

Введение. Социально-экономическое пространство в Арктике чрезвычайно сжато и фактически представляет собой ядра концентрации в границах городских поселений. Это означает, что они являются основным объектом воздействия глобальных изменений в природе Арктике и сопровождающей их активизации неблагоприятных и опасных природных явлений (НОЯ). Для этих территорий необходима первоочередная разработка мероприятий по элиминированию неблагоприятных воздействий окружающей природной среды. Для этого необходимо оценить динамику процесса урбанизации и сопровождающего его индустриального освоения Арктики. В рамках проведенного исследования была собрана информация о динамике населения и смене специализаций за период с начала XIX до начала XXI века (более двухсот лет).

Инновационные процессы в наиболее концентрированном виде в рамках цивилизационных процессов проявляются в развитии поселенческой системы и в первую очередь ее наиболее мощной и динамичной городской составляющей. Анализ взаимосвязи плотности распределения инноваций, плотности городов и их людности показал наличие прямых корреляционных зависимостей между этими показателями [1; 2]. Именно крупнейшие и специализированные города являются основными источниками и потребителями технологических изобретений. Новые быстро растущие города являются сильнейшими акцепторами, активно поглощая инновации.

В этом смысле, индикатором освоения территории Арктики может служить формирование сети городов. Города можно рассматривать как своеобразный «двойной

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке Российского научного фонда (грант 14-37-00038)

индикатор». С одной стороны, сам факт их появления уже является результатом целого сгустка инноваций, свидетельствует о прохождении по данной территории инновационной освоенческой волны. На первом этапе город, словно губка, впитывает инновации и является классическим акцептором. В нем интенсивно строятся новые жилые кварталы, новые производственные зоны и т.д., потребляется огромное количество новейших технологий и информации. С другой стороны, город и системы городов, является тем местом, где по мере его развития наиболее вероятно появление инноваций. Именно в силу концентрации населения (единственного носителя социальных изобретений) и социально-экономического потенциала (как среды, преобразующей новации в инновации) здесь наблюдается мощнейший процесс информационного обмена и, как результат, повышенная вероятность генерации новых идей, а квалификация кадров обеспечивает оптимальную среду для их потребления.

Чем больше город, чем больше численность и плотность его населения, чем длиннее его история, и чем притягательнее он для жителей периферии, тем быстрее процесс обмена информацией между людьми, больше вероятность «рождения» и/или распространения инновации. То же самое можно сказать о плотности городов по территории, особенно на этапе формирования групповых систем расселения (агломераций различных порядков).

С другой стороны, чем больше городов в тот или иной исторический период возникает на единицу площади, чем больше городских жителей в ее пределах, тем интенсивнее (на данной территории) инновационные процессы. На этапе возникновения и формирования городских систем эта территория интенсивно поглощает инновации и является преимущественным акцептором. Затем, по мере формирования собственно городской, особенно крупногородской среды, данная система начинает генерировать инновации. Это в меньшей степени относится к специально создаваемым для генерирования инноваций городам (города науки, ЗАТО и т.п.).

В то же время Дж. Форрестор [9] показал, что у каждого города есть свой жизненный цикл, подчиняющийся законом волновой динамики. Он определил длительность активной фазы этого цикла в 150 лет, т.е. пример-

но в три кондратьевские волны [6]. Первая из них естественным образом формирует новый город, определяя его специализацию. Вторая волна (если она захватывает город) трансформирует его структуру, унаследованную от предыдущей, еще не слишком косную, с большим количеством свободных территориальных и отраслевых ячеек. Для нее есть и благоприятствующий фактор «оседания» — это внуки той молодежи, что приехала на новое место, которые свободны от традиции дедов и более восприимчивы к инновациям новой волны. Третий кондратьевский цикл уже с трудом «пробивается» сквозь наложение структур и династических традиций. Лишь немногие города (в основном столичные) в состоянии самообновляться, да и то, этот процесс имеет выборочный характер. Наступает депрессия, которая требует очень мощной модернизации для ее преодоления. Впрочем, многослойные структуры городов позволяют последовательно решать эти проблемы. Внутри любого города, как и государства, есть свои депрессивные районы и полюса относительного роста.

Возникновение города и систем городов вызывается совокупностью объективных (более детерминированных) и субъективных (стохастических) предпосылок «оседания» инноваций. Но чтобы городская новация превратилась в инновацию, а сам город просуществовал один и более жизненных циклов, первые должны преобладать. Среди таких предпосылок можно отметить исходную ландшафтную неоднородность пространства, обуславливающую вполне конкретный выбор места:

- в долине реки на высоком берегу, с последующим перетеканием на противоположный низкий берег, наличие минерально-сырьевых ресурсов и т.п. (природные аттракторы);
- выгодное экономико-географическое и/или военно-стратегическое положение (природные аттракторы);
- наличие актуального для данной инновационной волны (цикла) ресурса (ресурсов) и т.д.

Но ни один город, какое бы выгодное ЭГП он ни имел, не может существовать вечно, если его существование не поддерживается нововведениями (либо само воспроизводимыми, либо заимствованными). В свою очередь, чем больше инноваций «произво-

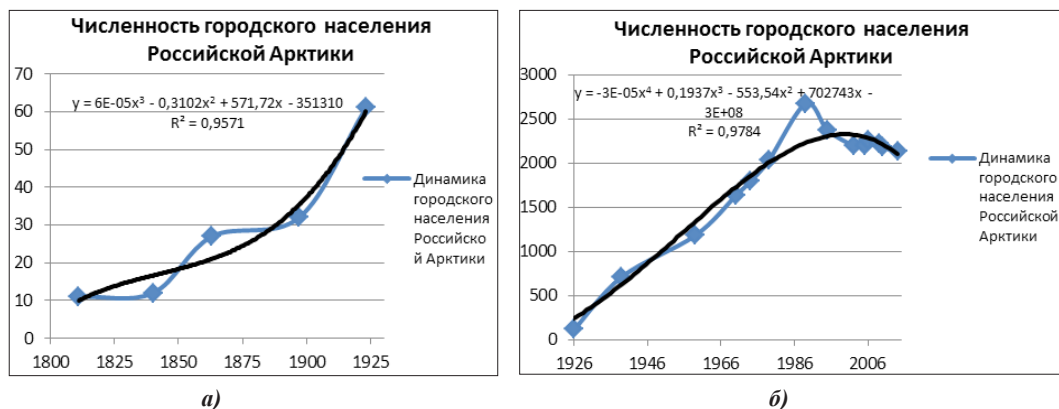


Рис. 1. Динамика городского населения Российской Арктики: а) 1800–1923 гг.; б) 1926–2014 гг.

дит» и/или принимает данная территория, тем большее развитие она получает. Можно предположить, что именно эта территория в дальнейшем сама будет генерировать инновации и нововведения, и распространять их на близлежащие местности. Следовательно, именно механизмы инноваций в значительной мере формируют, а впоследствии поддерживают и развивают структуру различных территориальных систем.

В данной работе мы стремились проследить процесс эволюции системы городского расселения Российской Арктики как индикатор инновационных волн в связи с динамикой природных и социально-экономических процессов.

Динамика системы городских поселений Российской Арктики. Для изучения эволюции городских поселений нами была применена методика, основанная на пространственно-временном анализе процесса возникновения и развития системы городов [1; 2].

Анализ общей динамики урбанизации Российской Арктики позволяет выделить несколько этапов (рис. 1). К середине XIX века возникла опорная сеть «исторических городов» центров систем расселения в Арктике доиндустриального периода исключительно в пределах Европейской части России. Пореформенный период и начало индустриализации привели к возникновению классической освоенческой тенденции, выражающейся логистической кривой со стагнацией в последней четверти XIX века. Есть основания полагать, что это связано не только с завершением первого кондратьевского цикла, но и «малым

ледниковым периодом». Третий цикл, развивающийся по аналогичной логистической кривой охватывает первую половину XX века и помимо советской индустриализации (2–3 кондратьевские волны) коррелирует с «малым межледниковьем».

Последняя треть XX века характеризуется восходящей фазой индустриализации, в основном за счет Азиатской Арктики и завершается в отличие от предшествующих этапов сильнейшей дезурбанизацией, приведшей к потере 1/5 (более 500 тыс. чел.) городского населения.

Детальный анализ позволяет выявить более тонкие тенденции урбанизационных процессов, влияющих на изменение территориальных пропорций. Наиболее значительные центры с населением свыше 100 тыс. чел. расположены в границах Европейской и Западносибирской Арктики. При этом, крупнейшим и старейшим городом является Архангельск, на который приходится 16% всего городского населения Арктики. Мурманск, следующий по времени возникновения, он же второй по численности (14%), в пик урбанизации обошел Архангельск, но с началом кризиса 1990-х оказался лидером по потерям населения и производственного потенциала. Северодвинск и Норильск, отражающие третий этап освоения, концентрируют по 8–9% городского населения. Завершают группу Новый Уренгой и Ноябрьск, обязанные своим возникновением и развитием четвертому этапу освоения Арктики, концентрируя по 5% городского населения Российской Арктики. Однако крупнейшим ареалом концентрации городского населения является Архангельская агломерация, в кото-

рой сосредоточено свыше $\frac{1}{4}$ городского населения (567 тыс. чел.) Российского Севера.

Далее следует группа городских поселений с численностью населения от 40 до 99 тыс. чел. Крупнейшими здесь вновь оказываются города Европейского Севера, для которых характерен наибольший спад населения в постсоветский период. Это прежде всего моногорода с преобладающей горнодобывающей и металлургической специализацией (Воркута – уголь, Апатиты – апатито-нефелиновое сырье, Мончегорск – цветная металлургия) [4]. В то же время налицо динамичный рост численности населения центра ЯНАО – Салехарда (в 1,5 раза к 1989 г.), что является примером влияния «столичности» на динамику развития даже в экстремальных природных условиях и в период кризиса.

Наиболее многочисленную группу городских поселений составляют города с населением от 10 до 20 тыс. чел (15 поселений). Большинство из них являются ЗАТО, а также поселениями при крупных объектах промышленности (Полярные Зори – АЭС, Ковдор – добыча железной руды, Пангоды и Уренгой – газодобыча). Кроме того в этой группе оказываются и ряд «исторических» поселений (Кемь, Анадырь, Кола, Беломорск).

Еще меньшую численность имеют города, формально относящиеся к малым, но потерявшие от половины до $\frac{2}{3}$ населения, и имеющие численность менее 10 тыс. чел. Это моноспециализированные поселения, расположенные в наиболее экстремальных природно-климатических и транспортно-географических условиях (Певек, Тикси, Билибино). С другой стороны, в эту группу вошли поселения, еще только завершающие этап интенсивного роста. Это поселения связанные с нефтегазодобывающей промышленностью (Яр-Сале, Тазовский).

Завершающую группу составляют поселения (16), наиболее значительно потерявшие свое население (некоторые исчезли вообще). Это, как правило, моноспециализированные центры, расположенные в крайне неблагоприятных природных и транспортно-географических условиях. Значительная их часть расположена непосредственно на побережье Северного Ледовитого океана или в «ледяных» межгорных котловинах северо-востока России.

Территориальная структура урбанизированного пространства Арктики. Индивидуальные траектории развития городов в своей совокупности определяли изменение территориальных пропорций в уровнях урбанизации и освоенности территории Арктики. До начала советской индустриализации городское пространство в Арктике было чрезвычайно сконцентрировано, на два центра Архангельск и Мурманск приходилось $\frac{2}{3}$ городского населения. Еще 10% приходилось на индустриальные моногорода Мурманской области.

К 1959 г. ситуация существенно изменилась. На первые два города приходилось лишь $\frac{2}{5}$ городского населения, еще 10% на индустриальный гигант Норильск, по 7% на угольную Воркуту и судостроительный Северодвинск. Далее плотной группой (от 4 до 3%) шли индустриальные города Мурманской области, к которым присоединился Североморск.

К началу 1970-х гг. на третье место в рейтинге городов выходит ведущий центр оборонного судостроения России – Северодвинск, а в сумме на города Архангельской агломерации пришлась $\frac{1}{3}$ всего городского населения Арктики. На Мурманскую область приходилось еще $\frac{1}{3}$ городского населения. За пределами этих двух ареалов одиноко «возвышались» в полярной пустыне два заполярных стотысячника – Норильск и Воркута.

Начало интенсивного освоения нефтегазовых ресурсов в ЯНАО резко изменили территориальные пропорции как в распределении городского населения, так и в экономических потенциалах. В лидирующую группу вошли Новый Уренгой, Ноябрьск и Надым, но которые вместе с Салехардом и Лабытнанги приходилось $\frac{1}{10}$ часть городского населения Севера. Фактически сформировался на «чистом месте» за 20 лет крупный ареал городского расселения.

Кризис конца XX века внес свои коррективы в территориальные пропорции размещения городского населения. Доля ЯНАО, где процесс пионерной урбанизации еще не завершился возросла до 16%, и по масштабу городского населения он вплотную приблизился к Архангельской агломерации, чья доля снизилась до чуть более $\frac{1}{4}$. Доля городского населения Мурманской области также составила $\frac{1}{4}$ городского населения Севера.

В целом на три наиболее развитых региона (Мурманская, Архангельская область и ЯНАО) приходилось около 3/4 всего городского населения Российской Арктики

К 2014 г. ситуация принципиально не изменилась, однако некоторые тенденции следует отметить. Архангельск, который в 1989 г. уступил первенство Мурманску, вновь вышел на первое место, а на агломерацию приходится 27% городского населения севера. Доля Мурманской области сократилась до 23%, а ЯНАО, напротив, возросла до 18%. Возрос удельный вес Норильска (до 9%), а Воркуты напротив, сократился до минимума (3%), уменьшив свою долю в два раза против 1970 г. До 3% возросла доля столичной агломерации ЯНАО (Салехард и Лабытнанги), превзошедшей по численности населения Воркуту.

Изменение потенциала поля расселения Российской Арктики. Для реализации потенциальных связей требуется пространственная близость объектов. Чем ближе расположены поселения, тем больше между ними связей. Одним из широко применяемых методов оценки потенциальных взаимодействий является метод поля потенциала [5; 7; 12]. При этом для целей нашей работы данный метод в сочетании с картохемами поля потенциала может быть использован для определения вероятности нахождения людей на той или иной территории, что важно с точки зрения последующего определения риска наступления неблагоприятных событий.

В общем случае наведенный потенциал может быть рассчитан по следующей формуле:

$$V_j = P_j + \sum \frac{P_i}{R_{ji}^a} \quad (1)$$

где V_j – потенциал поля расселения в городе j ; P_j и P_i – число жителей городов j и i ; R_{ji} – расстояние от города j до города i , км; a – эмпирический коэффициент, показывающий скорость убывания числа контактов с изменением расстояния [2; 7].

Для расчета эмпирического коэффициента a также требуется знание реального числа взаимодействий на примере хотя бы двух

городов. Тогда логарифмировав (1), n – это коэффициент в регрессии (2):

$$\ln V_j = \text{const} + \alpha \ln P_j + \beta \ln P_i - a R_{ji} \quad (2)$$

где const – это постоянный член, α и β – коэффициенты при показателях численности жителей исследуемых городов.

Подобные данные для городов Арктики на сегодняшний день отсутствуют. Поэтому авторами предлагается иной способ определения.

Пусть нам известно некоторое критическое расстояние Dist_{crit} , после которого взаимодействие между двумя среднестатистическими поселениями становится незначительным (δ – пороговое значение числа взаимодействий, после которого мы считаем его незначительным, например, одно взаимодействие):

$$\frac{\text{Mean}(P_j)}{\text{Dist}_{crit}^a} \leq \delta \rightarrow \frac{\text{Mean}(P_j)}{\delta} \leq \text{Dist}_{crit}^a \quad (3)$$

Теперь можно выяснить показатель степени этой зависимости с помощью следующих преобразований неравенств:

$$\begin{aligned} h \left(\frac{\text{Mean}(P_j)}{\delta} \right) &\leq a h \text{Dist}_{crit} \rightarrow \\ \rightarrow a &\geq \frac{h \left(\frac{\text{Mean}(P_j)}{\delta} \right)}{h \text{Dist}_{crit}} \end{aligned} \quad (4)$$

При оценке можно также использовать «интуитивно подобранное» значение числителя N^3 , показывающее во сколько раз после заданного нами критического расстояния должно упасть число потенциальных взаимодействий:

$$a \geq \frac{h N}{h \text{Dist}_{crit}} \quad (5)$$

Приведем пример расчета a для данных по поселениям Арктики в 1930 г., когда средний размер поселений (эквивалентен N) составлял 24 000 тыс. жителей, а основным способом передвижения являлся гужевой транспорт и пеший ход, то есть критическим было расстояние в 30 км, тогда:

² Метод применялся авторами для исследования инновационного потенциала Северных регионов России [8].

³ Для простоты можно считать, что пороговое число взаимодействий нами выбирается как 1, тогда N будет равно среднему арифметическому числа жителей в поселениях.

$$a = \frac{\ln 24000}{\ln 30} \approx 2,9 \quad (5)$$

Расчеты для рассматриваемых временных периодов представлены в табл. 1

Для всей Арктики поле потенциала вокруг городов будет практически сливаться на карте со знаком самого города (рис. 2), поэтому данный метод может применяться только для ареалов со значительным числом городов, имеющих постоянные связи друг с другом: фактически только для Мурманской и Архангельской областей (рис. 3).

На сегодняшний день площадь фактического заселения Арктики (селитебные территория поселений) не превышает 200 тыс. га. Однако для региона характерно преобладание горнодобывающей промышленности, в т.ч. имеющей площадной характер, что позволяет оценить ареал устойчивого пребывания населения и концентрации социально-экономического (прежде всего производственного) потенциала в 20 млн га, или около 200 тыс км².

Заключение. Анализ динамики городских поселений позволил выделить несколько основных территориальных этапов освоения Арктической зоны:

1. Преиндустриальный период продолжался до 1926 г., когда начался период интенсивного освоения европейского (ближнего) севера в результате чего, численность городского населения впервые превысило 100 тыс. чел. и практически все оно было сконцентрировано вдоль беломоро-баренцево-морского побережья;

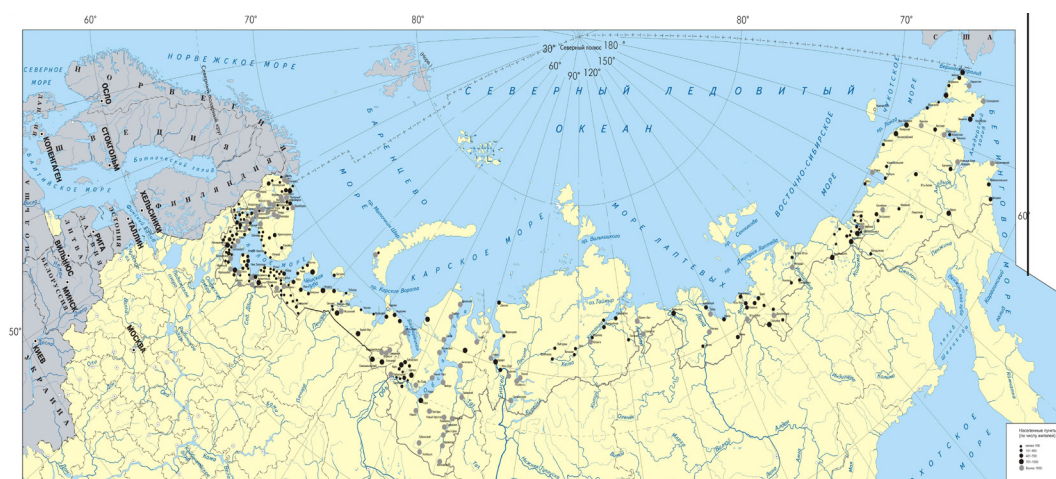
2. Второй этап связан с освоением преимущественно рудных и угольных месторождений в границах Европейского севера, когда численность городского населения превысила 1 млн чел., при этом $\frac{3}{4}$ его по-прежнему было сконцентрировано на Европейском Севере;

3. Третий период, завершения индустриальной фазы охватывает промежуток времени с 1970 по 1989 г., когда численность городского населения достигла максимума – 2,7 млн чел., увеличившись в сравнении с 1970 г. на 1 млн чел., а доля старого Севера сократилась до 60%

Таблица 1

Характеристики системы городского расселения Российской Арктики

Показатель\годы	1939	1959	1970	1989	2002	2014
Общая численность городского населения	714	1183	1633	2673	2204	2143
Средний размер города N	23,8	25,7	34,7	44,6	34,4	33,5
Критическое расстояние $Dist_{crit}$	30	60	120	150	170	200
a	2,96	2,48	2,18	2,14	2,03	1,97

Рис. 2. Городские и крупные сельские поселения Российской Арктики⁴

⁴ Граница Арктической зоны была официально утверждена Указом Президента РФ от 2 мая 2014 г. № 296 “О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации”.

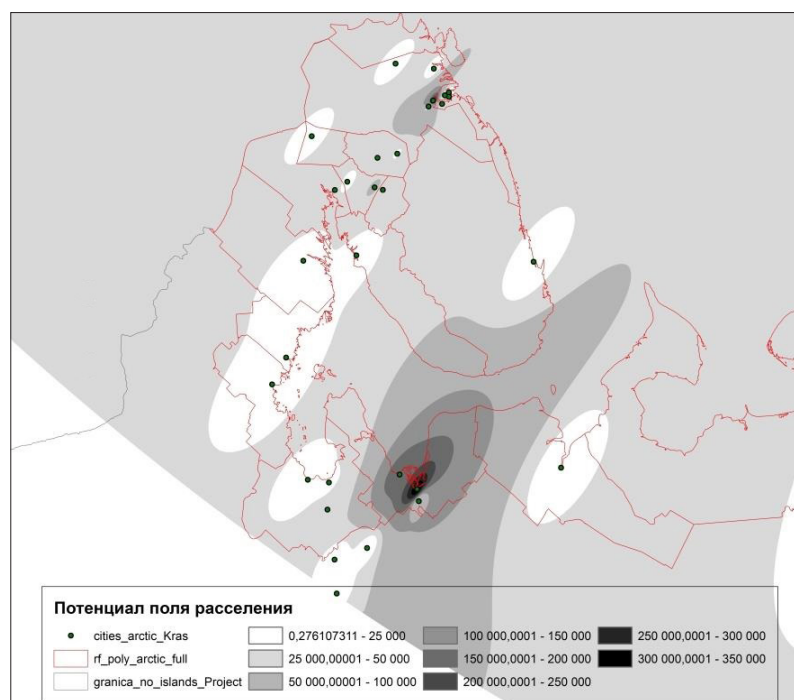


Рис. 3. Картосхема потенциала поля расселения городов Мурманской и Архангельской областей в 2012 г.

4. Заключительный, современный период характеризуется сжатием урбанизированного и индустриального пространства российской Арктики. Численность городского населения снизилась на 0,5 млн чел, а доля Европейской части снизилась до 55%. При этом удельный вес Западной Сибири вырос с 10% до 18%

Важно отметить, что практически на протяжении всего рассматриваемого периода Архангельск оставался крупнейшим городом с наиболее диверсифицированной экономикой, а Архангельская агломерация в которой сосредоточено свыше ¼ городского населения (567 тыс. чел.) Русской Арктики. Другим крупнейшим ареалом урбанизации является Мурманская область, на которую приходится еще около ¼ городского населения. Возрос удельный вес Норильска (до 9%), а Воркуты напротив, сократился до минимума (3%), уменьшив свою долю в два раза против 1970 г. до 3% возросла доля столичной агломерации ЯНАО (Салехард и Лабытнанги), превзошедшей по численности населения Воркуту.

В целом на три наиболее развитых регионы (Мурманская, Архангельская область и ЯНАО) приходилось около 3/4 всего город-

ского населения Российской Арктики. Сегодня можно с уверенностью говорить, что основной демографический и экономический потенциал по-прежнему концентрируется в районе беломоро-баренцевоморского побережья (около 55%), хотя это и является историческим минимумом (80% в 1939 г., 60% в 1959, 60% в 1989 г.). За последние 40 лет доля ЯНАО в городском населении севера выросла с 2 до 20%, что аналогично только росту доли Мурманской области в 1926–1959 гг. (с 11% в 1923, до 20% 1926, до 46% в 1939 с сохранением примерно на этом уровне до начала 1960-х гг.

Районы к востоку от Енисея и сегодня остаются экономической и урбанистической пустыней (не считая Норильска). Однако новые задачи связанные с реосвоением Арктики, с выдвиганием на островные и шельфовые пространства требуют восстановления и развития опорной сети городских поселений вдоль всего арктического побережья России.

Результаты анализа позволяют определить и основные приоритеты в исследовании влияния глобальных и локальных природных процессов на население и экономику Российской Арктики, а также на выбор стратегии ее освоения.

Библиографический список

1. Бабури В.Л. Инновационные циклы в Российской экономике. Изд. 4-е, испр. и доп. – М.: КРА-САНД, 2010.
2. Бабури В.Л., Земцов С.П. География инновационных процессов в России // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. – 2013. – № 5. – С. 25–32.
3. Бабури В.Л., Земцов С.П. Регионы-новаторы и инновационная периферия России. Исследование диффузии инноваций на примере ИКТ-продуктов // Региональные исследования. – 2014. – № 3. – С. 27–37.
4. Бакланов П.Я., Мошков А.В. Пространственная дифференциация структуры экономики регионов арктической зоны России // Экономика региона. – 2015. – № 1. – С. 53–63.
5. Гусейн-Заде С.М., Михеева В.С., Ханин С.Е. Моделирование территориальных социально-экономических систем // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. – 1988. – № 3. – С. 14–20.
6. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры // Вопросы конъюнктуры. – М., 1925. – Т. 1. Вып. 1. – С. 28–79.
7. Тикунов В.С. Сравнительный анализ способов составления карт потенциала поля расселения. Известия Всесоюзного Географического общества. – 1980. – Т. 112. – Вып. 3. – С. 191–201.
8. Baburin V., Zemtsov S. Innovation potential of regions in Northern Eurasia // Proceedings of the 53rd Congress of the European Regional Science Association. – Palermo: University of Palermo, 2013. № 00546.
9. Forrester J. Urban Dynamics. – Waltham, MA: Pegasus Communications, 1969.
10. Jaffe, A. B., Trajtenberg, M., & Henderson, R. (1992). Geographic localization of knowledge spillovers as evidenced by patent citations (No. w3993). National Bureau of Economic Research.
11. Rogers E. Diffusion of Innovations (5th ed.). – New York: Free Press. 2002.
12. Stewart J. Empirical Mathematical Rules Concerning the Distribution and Equilibrium of Population // Geographical Review. – 1947. – Vol. 37. – P. 461–486.

Вакуленко Е.С. (Москва)

ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ФАКТОРОВ ВНУТРЕННЕЙ МИГРАЦИИ В РОССИИ¹

Vakulenko E.S.

ECONOMETRIC ANALYSIS OF FACTORS OF INTERNAL MIGRATION IN RUSSIA

Аннотация. В данной статье моделируется внутренняя миграция в России и выявляются основные движущие ее факторы. На основании официальных данных Росстата за период с 1999 по 2010 г. оценивается модель факторов миграции на панельных данных российских регионов. В качестве факторов миграции рассматриваются демографические факторы, показатели рынка труда, жилья, качества жизни, предоставление общественных благ, инфраструктура, а также расходы консолидированных бюджетов регионов на различные нужды. Получено, что чувствительность миграции выше к демографическим и экономическим факторам (обеспеченность жильем и среднедушевые доходы), нежели различным социальным и иным факторам. Среди расходов региональных бюджетов наибольшее влияние на миграцию оказывают расходы на образование и здравоохранение в регионах.

Abstract. In this paper we model internal migration in Russia and identify the most important factors. Using the official data from Rosstat for the period from 1999 to 2010 we estimate a model of migration on the panel data of Russia's regions. We consider different factors, i.e. demographic, labor market, housing, quality of life, public goods provision, and regional budget expenditures. Comparing the sensitivity of migration between the economic determinants and social/political, we show that the demographic and economic determinants (housing provision and income per capita) have a higher impact on migration. Expenditures on education and health have bigger influence on internal migration than others regional government spending.

Ключевые слова: миграция, социальная политика, панельные данные, российские регионы

Keywords: migration, social policy, panel data, Russian regions.

Введение. В России велики различия между регионами по многим показателям социально-экономического развития, что должно, в соответствии с неоклассической теорией, служить стимулом активизации межрегиональной миграции.

¹ Исследование выполнено в Экономической экспертной группе за счет гранта Российского научного фонда №14-18-03666. Автор благодарит участников семинаров Международного центра изучения институтов и развития за ценные комментарии, рекомендации и оживленную дискуссию. Автор выражает особую признательность С.А. Айвазяну, Е.Т. Гурвичу, Г.Г. Канторовичу, А.А. Яковлеву, Е.Ю. Назруллаевой и Н.В. Мкртчяну. Автор глубоко признателен за предоставление ряда данных Международному центру институтов и развития НИУ ВШЭ.

Однако внутренняя межрегиональная миграция в современной России невысокая по сравнению с другими странами [10]. Кроме того, она характеризуется снижением масштабов в течение 1990-х гг. и стабилизацией их на низком уровне, несмотря на экономический рост в 1999–2008 гг. Немалую в этом роль сыграло изменение в методологии учета. Подробнее об этом написано в разделе «данные». Проведенные разными авторами исследования свидетельствуют о важной роли экономических детерминант в определении величины миграционных потоков [5, 16].

В данном исследовании делается попытка дать количественную оценку роли различных факторов в формирование миграционных потоков.

На фоне депопуляции территорий Дальнего Востока и Сибири становится еще более острым вопрос управления внутренними миграционными потоками в России. Есть ли возможность воздействовать на эти потоки? Чтобы ответить на этот вопрос требуется определить факторы миграции и проранжировать их по степени влияния. Для этого строится модель факторов миграции на панельных данных российских регионов с 1999 по 2010 г.

В 2005 году, в период бурного роста экономики России, президент В. Путин определил программу приоритетных направлений развития страны: здравоохранение, образование, жилье и сельское хозяйство, финансирование по этим направлениям было увеличено. Однако, расходование бюджетных средств на социальные нужды в регионах происходило по-разному. Возникает естественный вопрос: как такое перераспределение ресурсов повлияло на межрегиональные миграционные потоки? В данной работе, помимо включения в модель общепринятых факторов миграции, мы рассматриваем также расходы региональных бюджетов на душу населения по различным направлениям (образование, здравоохранение, культура, транспорт, ЖКХ, социальная политика) и определяем, какие из данных расходов в большей степени влияют на миграционные потоки.

Обзор литературы. Рассмотрим некоторые работы, в которых изучались факторы миграции в современной России и мире. В большинстве исследований указывается важная роль экономических фак-

торов. Так в работах для Польши [24] и Италии [20], ключевыми факторами называются ВРП и уровень безработицы, а также жилищная обеспеченность [38]. Заработная плата является важнейшим фактором внутренней миграции в Румынии [39]. Заработная плата, уровень безработицы, цены и обеспеченность жильем – главные факторы миграции в Испании [35] и в Италии [36]. Заработная плата и уровень безработицы – в Чехии, Польше, Венгрии и Словакии [21].

Основной причиной низкой мобильности при высоких межрегиональных различиях называют «ловушки бедности», т.е. низкие среднедушевые доходы в регионах выбытия, а значит невозможность мигрантам финансировать свой переезд, в Словакии [34], Чехии [29], Вьетнаме [37], из Мексики в США [33], в Бразилии [25, 26] и в России [16].

В работе [19] изучается внутренняя миграция в Канаде и отмечается, что эффект экономических факторов (различия в заработных платах, возможность трудоустройства и издержки миграции) гораздо важнее социально-политических факторов (пособие по безработице, федеральные и региональные бюджетные затраты на различные общественные блага, различия в региональных налоговых ставках и социальная помощь). Cebula, Alexander [18] получили положительную взаимосвязь между коэффициентами миграции и государственными бюджетными расходами американских штатов на образование.

Изучение факторов внутренней миграции населения России началось лишь в 1960-е годы и связано это было с увеличением миграции из села в город [2]. Изучением факторов миграции в советское время занимались Т.И. Заславская, Л.В. Корель, И.С. Матлин, О.В. Староверов, Л.Л. Рыбаковский, Б.С. Хорев и другие.

Одно из первых эконометрических исследований факторов миграции было проведено М.Б. Денисенко [6]. Результаты его исследований показывали, что существующие в 1990-е года миграционные потоки не полностью соответствовали, а иногда совсем не соответствовали классическим закономерностям. Brown [17] показала, что миграционные потоки в России зависят от средней заработной платы в регионе и от уровня цен. Kumo

[31] показал, что в 1980-е годы на внутреннюю миграцию в России оказывали влияние экономические стимулы, создаваемые государством. Однако с переходом к рыночной экономике значительно усилилось влияние социально-экономических факторов развития регионов. Важность показателей рынка труда на миграцию в России показывается в работе [22, 23]. В работе И.А. Алешковского [3] указано, что факторами миграции являются демографические факторы, показатели рынка труда и качества жизни в регионе.

Основные результаты работы Андриенко и Гуриева [16] сводятся к следующим выводам: миграционный поток положительно зависит от покупательной способности дохода в регионе прибытия и отрицательно в регионе выбытия. Однако отток из региона положительно связан с уровнем дохода, что говорит о наличии финансовых ограничений для мигрантов из бедных регионов. В работе С. Гуриева, Е. Вакуленко [27] показано, что в 2000-х годах ловушки бедности в России исчезли.

Влияние социально-экономических расстояний между регионами центрального федерального округа России на внутреннюю миграцию изучалось в работе А.В. Коровкина и др. [8]. Анализ на данных 2009 года показал, что не для всех регионов наблюдается высокая корреляция между социально-экономическими расстояниями, рассчитанным по показателям рынка труда, жилья и ВРП, и потоками миграции между ними. Авторы объясняют данный результат недоучетом иных факторов миграции.

Особенность настоящей работы состоит в том, что в ней не только рассматриваются отдельные факторы миграции, но также строятся интегральные индексы факторов, характеризующие различные аспекты уровня социально-экономического развития регионов. Использование такого подхода диктуется наличием сильной корреляции между большинством изучаемых факторов. В итоге мы определяем ранжирование показателей по степени их влияния на миграцию и выделяем ключевые факторы миграционных потоков в России.

Гипотеза исследования. На основании анализа существующей литературы по моделированию миграции, а также основных миграционных стратегий были отобра-

ны факторы для модели внутренней миграции в России:

1) Демографические (численность населения, доля населения моложе и старше трудоспособного возраста),

2) Рынка труда и уровня жизни (уровень безработицы, среднедушевые доходы по отношению к прожиточному минимуму региона),

3) Рынка жилья (цена квадратного метра жилья, ввод новых квартир, обеспеченность жильем),

4) Качества жизни (показатели здравоохранения, образования, инфраструктуры и т.д.).

В наше исследование также включен ряд факторов социальной политики – предоставление общественных благ и расходы региональных бюджетов по различным направлениям. Все переменные, которые участвуют в анализе, их определения и описательные статистики представлены в таблице 2.

Демографические факторы являются источником миграции, поэтому всегда включаются в модели, объясняющие миграционные потоки. К тому же регионы с большей численностью населения создают агломерационный эффект. Эти регионы, как правило, развитые и приспособленные для жизни места, поэтому мигранты стремятся в них.

Влияние экономических и социальных факторов на решение людей о миграции можно объяснить следующим образом. Согласно, например, микро-подходу неоклассической теории миграции, индивид принимает решение о миграции в том случае, если ожидаемые выгоды от такого переезда больше, чем издержки. Предполагается, что индивид учитывает не только прямые издержки переезда такие, как оплата проезда до места нового проживания, но также и косвенные: потеря социальных связей, затраты на поиск работы, иные затраты на обустройство на новом месте.

Экономические и социальные факторы входят в функцию полезности индивида. Чем больше индивиду предоставляется экономических (заработная плата, возможность трудоустройства, жилье и т.д.) и социальных благ, тем больше при прочих равных будет его полезность. Стоит отметить, что существуют также другие теории миграции, например, такие, где решение о миграции принимается семьей. В таком случае выбор зависит не только от личной выгоды мигранта,

но и общего благосостояния семьи, которая остается в регионе после отъезда мигранта, или мигрирует вместе с ним.

Одна из задач исследования – определить, как результаты проводимой в регионах социальной политики влияют на миграционные потоки. Но, к сожалению, не всегда ясно, как измерять эти результаты. Для измерения качества здравоохранения используют такие показатели, как коэффициент младенческой смертности, численность врачей и койко-мест. Однако, как отмечает Н.В. Зубаревич [14], «показатели обеспеченности медицинскими работниками и больничными койками дают весьма приблизительные представления о доступности медицинских услуг в регионе, поскольку обеспеченность врачами зависит не только от уровня развития, но также от системы расселения и демографической ситуации». Обеспеченность коечным фондом максимальна в регионах Нечерноземья с густой сетью небольших сельских поселений и маленьких участковых больниц. Поэтому в данной работе изучается не только предоставление общественных благ, но и расходы региональных бюджетов по различным направлениям (образование, здравоохранение, культура, транспорт, ЖКХ, социальная политика). Теоретическая модель, описывающая влияние расходов бюджета на миграцию, представлена в работе Tiebout [41]. В модели предполагалось, что каждый индивидум учитывает при миграции величину бюджетного дефицита региона. Если предположить, что более высокие расходы бюджета приводят к более качественному здравоохранению, образованию и т.д., то этот факт стоит рассматривать, как улучшение качества жизни в регионе. Естественно полагать, что это будет увеличивать ожидаемую полезность потенциального мигранта и приведет к притоку мигрантов в данный регион.

Таким образом, в данной работе будут проверяться следующие гипотезы:

1) Приток мигрантов в регионы с большим количеством предоставляемых экономических и социальных благ, более качественным уровнем жизни больше, а отток меньше. В частности, более высокие доходы привлекают мигрантов, а высокий уровень безработицы, наоборот, отталкивает.

2) Более высокие расходы бюджета на социальную политику, здравоохранение, образование, культуру способствует притоку мигрантов в регион и не вызывает отток.

Данные. В работе анализируются демографические, экономические и иные данные из сборников «Регионы России. Социально-экономические показатели» за период с 1999 по 2010 г. (табл. 2), а также матрицы межрегиональной миграции (т.н. «шахматки»), разрабатываемые, но не публикуемые Росстатом в открытом доступе. Эти данные показывают, сколько людей из каких регионов выехало и в какие регионы прибыли. Отметим, что именно этот период выбран неслучайно. В конце 1995 года, в связи с изменением порядка регистрации граждан России, было введено два новых понятия в статистике миграции населения – место жительства и место пребывания. Тем самым, была существенно модифицирована система учета и регистрации граждан, до этого основанная на системе прописки [15].

Показатели расходов консолидированных бюджетов регионов приводятся с 2001 по 2010 г., поскольку в 2011 году была изменена система учета внутренней миграции в России. Начиная с 2011 года в статистику внутренних мигрантов включают не только тех лиц, которые переехали в другой регион на постоянное место жительства, но также и тех граждан, которые, зарегистрированы по месту пребывания на срок 9 месяцев и более, вследствие чего общее число внутренних мигрантов в России в 2011 году увеличилось более чем на миллион человек в год и превысило 3 млн. В связи с этим, данные межрегиональной миграции до 2010 года и последующего периода стали сопоставимыми².

Росстат собирает информацию по межрегиональной миграции отдельно по четырём направлениям переезда в зависимости от типа населенных пунктов (город или село), т.е. отдельно собираются данные по численности мигрантов, переезжающих из города в село и из села в город, из села в село, и из города в город. В данной работе все эти потоки суммируются. Следовательно, исследуются данные о миграционных потоках из одного региона

² В Росстате отсутствуют данные «шахматок» миграции по сопоставимой методологии. Начиная с 2011 года «шахматки» предоставляются только по новой методологии, в отличии от агрегированных данных по России в целом. Подробнее о новой системе учета можно прочитать, например, здесь: Демоскоп Weekly, №501–502, 5–18 марта 2012.

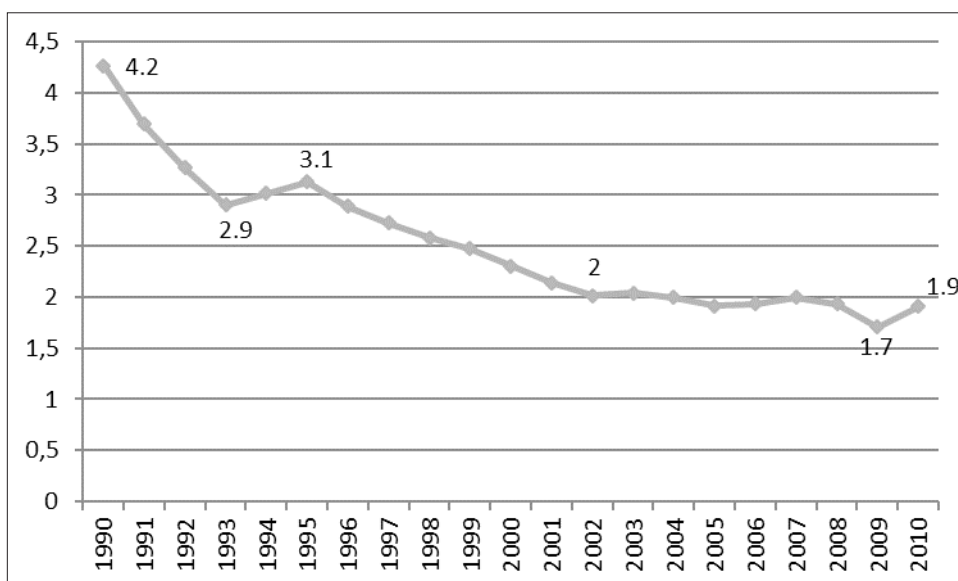


Рис. 1. Внутренняя миграция в России, млн чел.

в другой вне зависимости от типа населенного пункта, в который переезжает мигрант. На рисунке 1 представлена динамика внутренней миграции в России (межрегиональная и внутрирегиональная). Межрегиональная и внутрирегиональная миграция делят в приблизительно равной пропорции общий объем внутренней миграции. С 1990 года внутренняя миграция населения снижалась. Начиная с 2002 года, численность внутренних мигрантов в России установилась на уровне 1,9 млн человек. В процентном отношении в 2000-е годы доля регистрируемых внутренних мигрантов населения России составляла 1,4% населения в год. Здесь стоит отметить, что это официальные данные о регистрируемой миграции. В статистике миграции не учитываются временные мигранты, которые регистрируются по месту пребывания или вообще не регистрируются. Мы предполагаем, что поток регистрируемой миграции пропорционален потоку нерегистрируемой [10]. Статистика отражает не только трудовую миграцию, а вообще все регистрируемые перемещения. Причины миграции могут быть самыми разными. По официальным данным преобладают причины личного, семейного характера. Это требуется учесть при выборе факторов миграции. Именно поэтому в модель включены показатели, характеризующие различные аспекты социально-экономического развития регионов.

Рассмотрим направления миграционных потоков между регионами России. Для этого проанализируем коэффициенты миграционного прироста/убыли для каждого региона. На рисунке 2 изображены данные коэффициенты. Больше «темных пятен», соответствующих большим коэффициентам миграционного прироста, в центральной части России. Для восточных регионов характерна миграционная убыль населения. Если рассмотреть на сальдо миграции между федеральными округами России, то положительное сальдо миграции в 2000-е годы у Центрального и Северо-Западного федеральных округов, благодаря, прежде всего, «столицам». Во всех федеральных округах снижается численность населения в пользу Центрального округа. В целом миграционные потоки имеют направление с востока на запад и с севера на юг. Движение населения России с востока на запад получило название «Западный дрейф» [9].

Для проверки гипотезы о влиянии бюджетных расходов по различным направлениям на потоки мигрантов, были собраны данные о размерах расходов консолидированных бюджетов регионов на образование, здравоохранение и физическую культуру, на культуру, искусство и кинематографию, средства массовой информации, на социальную политику, на жилищно-коммунальное хозяйство, на транспорт, дорожное хозяйство, связь и информатику. На рисунке 3

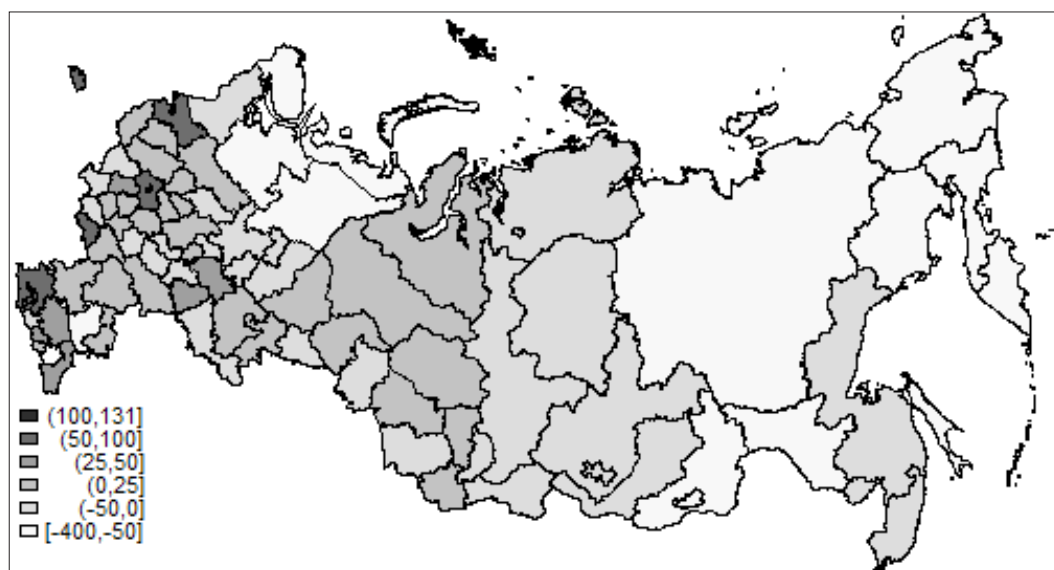


Рис. 2. Коэффициент миграционного прироста на 10 тыс. населения в среднем за период 1997–2009 гг.

представлена динамика средних бюджетных расходов на душу населения в постоянных ценах (в ценах 2010 г.). Видно, что реальные средние расходы региональных бюджетов росли на протяжении 2001–2008 годов. После 2008 года рост расходов остановился, а расходы на здравоохранение и транспорт снизились. Если сравнивать расходы на душу населения по направлениям, то наиболее велики расходы на образование. В 2010 году в среднем по регионам эти расходы составили 10 тыс. рублей на человека. Второе место по величине до 2007 года занимали расходы на здравоохранение (5205 рублей на человека), к концу периода – социальные выплаты (7517 рублей на человека). Меньше всего – средние расходы на культуру. В 2010 они составили 1525 рублей на человека.

Эконометрическая модель. Для моделирования межрегиональной миграции населения, как правило, используют так называемые модели факторов миграции [32], суть которых заключается в том, что каждый миграционный поток характеризуется факторами региона прибытия, факторами региона выбытия и вмешивающимися обстоятельствами, например, расстояниями между регионами. В качестве основных

факторов в этой модели включается численность населения в регионах выбытия и прибытия, как основные источники потенциала миграции, а также различные социально-демографические и экономические характеристики регионов выбытия и прибытия. Эконометрическая спецификация модели миграции выглядит следующим образом [27]:

$$\ln M_{i,j,t} = \alpha_{i,j} + \sum_{k \in K} \gamma_k \ln X_{k,i,t} + \sum_{k \in K} \delta_k \ln X_{k,j,t} + \sum_{t \in T} \theta_t \text{year}_t + \varepsilon_{i,j,t} \quad (1)$$

где $\ln M_{i,j,t}$ – логарифм миграционного потока из региона i в регион j в году t^3 ; $\ln X_{k,i,t}$ – логарифм показателя региона i (региона выбытия) в момент времени t ; $\ln X_{k,j,t}$ – логарифм показателя региона j (региона прибытия) в момент времени t ; $\alpha_{i,j}$ – свободный член уравнения регрессии, отличающийся для разных пар регионов i, j (т.е., включающий в себя индивидуальный эффект пар регионов); year_t – дамми переменная на год t (равна 1, если это год t , 0 – иначе), θ_t – коэффициенты при дамми переменных; γ_k, δ_k – векторы коэффициентов при объясняющих переменных – характеристиках регионов прибытия и выбытия.

³ Если между регионами наблюдался нулевой поток миграции, то таким наблюдениям присваивалось значение 0.5. Всего подобных наблюдений в выборке 1,7%.

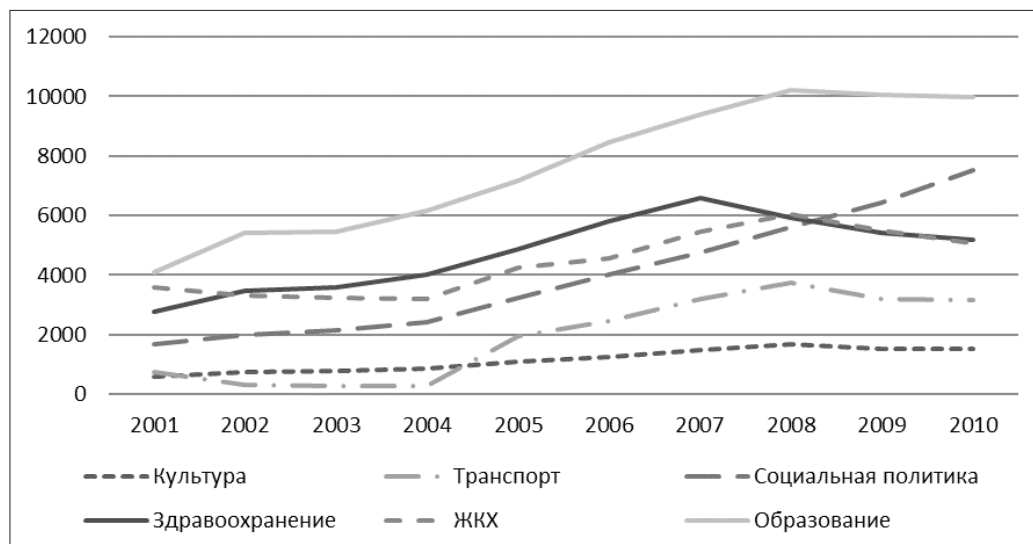


Рис. 3. Средние по регионам расходы бюджета на душу населения (в рублях 2010 г.)⁴

Перечень объясняющих переменных в модели (факторы миграции) представлен в разделе «основные гипотезы».

По переменной логарифм среднедушевых доходов рассматривались не только линейные модели, но также и квадратичные спецификации, т.е. включался также квадрат логарифмов доходов. Поскольку предполагается, что существует некоторая точка насыщения, после которой меняется влияние среднедушевых доходов на миграцию [27].

Модель (1) позволяет понять, какие факторы «притягивают» мигрантов, а какие, наоборот, отталкивают. Оценивается спецификация (1) на панельных данных методом наименьших квадратов, однако для учета индивидуальных детерминированных эффектов⁵ предварительно делается преобразование *within*. В качестве детерминированного индивидуального эффекта $\alpha_{i,j}$ рассматривается индивидуальный эффект пары регионов. С помощью него моделируются ненаблюдаемые переменные, которые не меняются во времени для пары регионов i и j (культурные, этнические, религиозные, родственные и прочие связи между регионами, климатические условия и географические показате-

тели, в том числе расстояния между ними). К числу ненаблюдаемых, но детерминированных эффектов, можно отнести также величину издержек, которую несет индивид при миграции из региона i в регион j . Для учета возможной гетероскедастичности и коррелированности случайных ошибок в наблюдениях, относящихся к одной и той же паре регионов, строились кластеризованные стандартные отклонения [40]. Однако, в модели (1) возможна эндогенность, поскольку среднедушевые доходы, также как и уровень безработицы, могут зависеть от миграции в регион. В таком случае требуется использовать метод инструментальных переменных. Согласно работе [16] значимых различий между моделями с инструментальными переменными и без них нет. В работе [5] все объясняющие переменные брались с лагом для борьбы с эндогенностью. Однако существенных различий между моделями с лагами и без лагов не выявлено. В данной работе только демографические переменные (доля молодых, доля пожилых, численность студентов) рассматривались в модели с годовым лагом. Также стоит отметить, что межрегиональные

⁴ Источник данных: Министерство финансов РФ. Данные за год получены суммированием месячных значений расходов консолидированных бюджетов, публикуемых на сайте министерства <http://www.minfin.ru/ru/>. Данные собраны и предоставлены автору Международным центром изучения институтов и развития. Используя региональные индексы потребительских цен, расходы бюджетов были переведены в постоянные цены 2010 года.

⁵ Выбор осуществлялся между тремя регрессионными моделями: со случайным эффектом, детерминированным эффектом и без индивидуального эффекта (так называемая «сквозная регрессия») – с помощью стандартной тройки тестов (теста Хаусмана, LM-теста Бройша-Пагана и F-теста) (см., например, [13]). Предпочтение было отдано модели с индивидуальными детерминированными эффектами.

миграционные потоки в России очень малы и поэтому неспособны в краткосрочном периоде изменить ситуацию на региональных рынках труда [4].

Анализ полученных результатов. В таблице 3 представлены результаты оценивания модели (1) с общественными благами. Оценка рассмотренных 77-ми регионов⁶ представлена в первом столбце. Во втором столбце представлены результаты без учета Москвы, Санкт-Петербурга и соответствующих областей.

Видно, что модель регрессии для всех регионов оказалась высоко значимой с R^2 -within равным 0.18. Рассмотрим отдельно, какие показатели из разных блоков характеристик оказались значимыми. Уровень безработицы в модели оказывает ожидаемое влияние на миграцию. В частности, отток выше, а приток мигрантов меньше в регионы с более высоким уровнем безработицы. Это подтверждает теоретические модели, согласно которым мигранты ориентируются на вероятность найти работу в регионе, которая напрямую связана с уровнем безработицы. Что касается уровней среднедушевых доходов, то в базовой модели для всех пар регионов оказалось, что логарифм среднедушевых доходов в регионе выбытия нелинейно связан с миграционными потоками.

Существует точка насыщения, до которой миграционный поток из региона растет с роста дохода в нем, после этой точки миграционный поток снижается с ростом среднедушевого дохода. Это результат получен и подробно обсуждается [27].

По логарифму среднедушевых доходов в регионе прибытия нелинейности не было выявлено. Миграционный поток больше в те регионы, где среднедушевые доходы выше⁷. Этот результат подтверждает, что для мигрантов важны экономические показатели в регионе прибытия. Если же исключить из рассмотрения Москву, Санкт-Петербург и соответствующие области (второй столбец табл. 3), то объясняющая сила моделей остается прежней. Меняется значимость некоторых из факторов, в частности незначимы цены

на жилье, а также среднедушевые доходы в регионе выбытия. Это согласуется с результатами [27] об исчезновении в 2000-х годах барьеров миграции, связанных с финансовыми ограничениями.

Для ранжирования факторов модели по силе их воздействия на миграционные потоки были рассчитаны стандартизированные коэффициенты. Стандартизированные коэффициенты получаются из обычных коэффициентов регрессии путем их домножения на стандартное отклонение соответствующего фактора и делением на стандартное отклонение зависимой переменной. Это эквивалентно оцениванию модели на переменных, которые предварительно были центрированы и нормированы. Наибольшие стандартизированные коэффициенты у показателей численности населения в регионах выбытия и прибытия. Это базовые характеристики гравитационной модели. Затем по значимости идут другие демографические показатели (доля населения моложе и старше трудоспособного возраста) как в регионе выбытия, так и в регионе прибытия. Это неудивительно, поскольку демографические показатели – это источники миграционных потоков.

Далее по важности идет показатель обеспеченности жильем в регионе прибытия. Чем больше квадратных метров жилья в регионе приходится на 1 человека, тем больше приток мигрантов.

Затем в таблице рангов идут показатели доходов в регионе прибытия. Далее приводятся показатели численности студентов в регионах как выбытия, так и прибытия. Отток мигрантов из регионов с большим числом студентов ниже, а приток в такие регионы больше. Крупные города притягивают мигрантов, как развитая и приспособленная для жизни и адаптации к новым условиям среда. В этом же ранге по степени важности находятся и показатели уровня безработицы в регионе прибытия. Стандартизированный коэффициент для показателя уровня безработицы в регионе выбытия меньше (0.02 против 0.01).

Затем по степени важности следуют показатели обеспеченности больничными койка-

⁶ Из рассмотрения исключены: республика Ингушетия, республика Чечня и Чукотский автономный округ из-за неполноты данных по ним. Помимо этого, исключены 9 автономных округов, входящих в состав более крупных регионов.

⁷ Заметим, что для учета различий уровней цен в регионах среднедушевые доходы делились на величину прожиточного минимума в регионе. В официальных источниках данных Росстата нет данных о прожиточном минимуме за 2000 год. Для этого года была взята оценка, полученная как среднее значение между 1999 и 2001 годами.

ми, продолжительность жизни и младенческая смертность. Все эти показатели можно охарактеризовать, как показатели здравоохранения в регионе. Что касается количества больничных коек в регионе, то миграционный приток в регионы с большим числом больничных коек больше. Наиболее показательным фактором качества здравоохранения в регионе является коэффициент младенческой смертности. Он оказывается значимым в модели, причем отток выше, а приток мигрантов ниже в регионы с более высоким показателем младенческой смертности.

Показатели инфраструктуры региона, такие, как обеспеченность автобусами и плотность автодорог, число квартирных телефонов также оказываются значимыми, но их стандартизированные коэффициенты значительно ниже. Таким образом, ранжируя показатели по значениям стандартизированных коэффициентов, получаем следующую картину:

- 1) демографические показатели;
- 2) обеспеченность жильем в регионе прибытия;
- 3) среднедушевые доходы в регионе прибытия;
- 4) образование;
- 5) уровень безработицы в регионе прибытия;
- 6) здравоохранение;
- 7) инфраструктура (обеспеченность автобусами, плотность автодорог) и другие факторы.

Таким образом, результаты оценивания модели показали, что демографические и экономические характеристики для внутренних мигрантов в России важнее, чем обеспечение общественными благами и показатели инфраструктуры.

Анализ результатов для моделей с расходами бюджета. В таблице 4 представлены результаты оценивания моделей с показателями расходов консолидированных бюджетов регионов. В первом столбце приведены результаты для всех регионов России. Во втором столбце результаты без учета республик Северного Кавказа. Результаты без учета Москвы и Санкт-Петербурга оказались такими же, как и для России в целом, поэтому они не приводятся. Значимыми показателями расходов бюджета оказались расходы на образование и здравоохранение в регионе прибытия. Причем поток мигрантов в регионы с более высокими расходами

на эти направления больше. Поток мигрантов в регионы с более высокими расходами на культуру ниже, так же, как и в регионы с большими расходами на ЖКХ. Для всех регионов России незначимыми оказываются расходы на социальную политику и транспорт. Однако для модели без учета кавказских республик, они оказываются значимыми. Более высокие расходы на социальную политику вызывают отток мигрантов. Приток мигрантов в регионы с более высокими социальными расходами также больше. Несимметричный эффект получен и для расходов на транспорт и дороги. Более высокие расходы снижают отток и не способствуют притоку мигрантов. Эластичность миграции⁸ по последним двум позициям очень низкая, что говорит о незначительном влиянии данных показателей на миграционные потоки.

Стоит отметить, что стандартизированные коэффициенты для расходов на образование и здравоохранение в регионе прибытия оказываются на уровне стандартизированных коэффициентов для уровня безработицы в регионе прибытия, но значительно ниже стандартизированных коэффициентов для показателей демографии, обеспеченности жильем и доходов. Если же сравнивать значения стандартизированных коэффициентов для факторов регионов прибытия и выбытия, то оказывается, что более значимыми для мигрантов являются факторы регионов назначения.

Метод главных компонент. Для того чтобы выделить вклад различных групп показателей были рассчитаны интегральные индексы. Поскольку достаточно сложно интерпретировать и сравнивать значения коэффициентов для большого числа параметров, а также имея в виду, что большинство из них коррелирует между собой, что не позволяет выделить вклад конкретной переменной. Используя метод главных компонент, были построены индексы (первые главные компоненты) отдельно для пяти групп переменных. Выбранные группы характеризуют качество жизни населения в регионе, предоставление общественных благ, инфраструктуру, показатели жилья, демографическую ситуацию и индекс рас-

⁸ Модель (1) имеет линейную в логарифмах спецификацию, что позволяет интерпретировать коэффициенты в терминах эластичностей, т.е. относительных коэффициентов, которые показывают, насколько изменится миграционный поток при изменении соответствующего фактора на 1%.

Таблица 1

Матрица факторных нагрузок для главных компонент

Инфра-структура		Здраво-охранение		Жилье		Демо-графия		Расходы бюджета	
Автобусы	0.80	Врачи	0.34	Цена на жилье	0.85	Доля молодых	-0.90	Культура	0.94
Автодороги	0.01	Продолжительность жизни	0.80	Обеспеченность жильем	0.60	Пожилые	0.83	Образование	0.94
Телефоны	0.80	Младенческая смертность	0.85	Ввод квартир	0.72	Студенты	0.52	Здравоохранение	0.91
						Женщины	0.86	ЖКХ	0.81
								Социальная политика	0.89
								Транспорт	0.74
Объясненная доля дисперсии	0.42		0.50		0.54		0.62		0.76

ходов бюджета. Поскольку все переменные имеют разные размерности, рекомендуется проводить метод главных компонент для центрированных и нормированных значений переменных [1]. Для всех групп первая главная компонента объясняет более 50% общей дисперсии (табл. 1). Только для переменных блока инфраструктура на первую компоненту приходится всего 42%. Для того чтобы понять, что собой представляют полученные индексы, обратимся к таблице 1. В таблице представлены факторные нагрузки для главных компонент. Это коэффициенты парной корреляции центрированных и нормированных значений переменных группы с рассчитанным индексом. Сумма квадратов этих коэффициентов равна дисперсии главной компоненты. Другими словами, это разложение дисперсии главной компоненты по переменным, из которых она получена. Если значение корреляции больше 60%, то, как правило, эту переменную учитывают при интерпретации полученного индекса. Для блока «инфраструктура» первая главная компонента имеет корреляцию больше порогового значения для переменных количество автобусов и телефонов. Для блока «здравоохранение» переменные продолжительность жизни и младенческая смертность

имеют корреляцию больше 60%. Для блока переменных «жилье» все включенные переменные имеют корреляцию с главной компонентой больше 60%, но наибольший вклад вносит цена на жилье. Для группы «демография» все демографические показатели высоко коррелируют с главной компонентой, что адекватно отражает название полученного индекса. Такая же ситуация и для группы показателей расходов бюджета.

В таблице 4 (столбцы 3–5) представлены результаты оценивания модели миграции с полученными индексами. В третьем столбце таблицы 4 бюджетные расходы рассматривались отдельно по статьям, а в четвертом в модель включался индекс бюджетных расходов. Значимыми оказываются те же показатели расходов бюджета, что и ранее, и знаки коэффициентов такие же (табл. 4, столбцы 1–2). Проранжируем исследуемые факторы по степени их влияния на миграцию. Как и ранее, ранжирование проведем по значениям стандартизированных коэффициентов. Наибольшее значение на миграцию оказывают численность населения в регионах выбытия и прибытия и другие демографические показатели. Далее по степени значимости следуют показатели среднедушевых доходов в регионе прибытия, затем интегральный

индекс, характеризующий жилье, и расходы на уровень образования в регионах прибытия. В работе [28] отмечается, что региональные расходы на образование в России наиболее эффективные, т.е. каждый затраченный рубль на образование, согласно результатам автора, приводит к большим результатам, нежели в случаях с другими бюджетными расходами. Результативность расходов на образование измерялась численностью населения, обучаемых на разных уровнях образования. Далее по значимости идут уровень безработицы и расходы на здравоохранение в регионе прибытия. В работе [30] показано, что расходы на здравоохранение в регионах России имеют значимое влияние на продолжительность жизни, особенно в тех регионах, где высок уровень бедности. Следовательно, более высокие расходы соответствуют более качественному предоставлению услуг, по крайней мере, в здравоохранении и образовании. В этой же таблице рангов находятся и расходы на ЖКХ в регионе выбытия. Причем отток из регионов с более высокими расходами на ЖКХ ниже.

Анализируя четвертый столбец таблицы 4, можно отметить, что миграционные потоки выше в регионы с большим индексом расходов бюджета и отток из таких регионов меньше. Если же сравнивать значения коэффициентов переменных по степени их важности на миграцию, то в лидерах те же показатели, что и ранее: демография, доходы в регионе прибытия, уровень безработицы в регионе прибытия и индексы жилья. Миграционные потоки выше, а отток ниже из регионов с более высокими значениями данного индекса. Индексы бюджетных расходов, как в регионе выбытия, так и в регионе прибытия оказываются на последних местах по степени их важности на миграцию. Если же исключить из рассмотрения Москву, Санкт-Петербург, соответствующие области и кавказские республики (столбец 5, табл. 4), то индексы бюджетных расходов становятся незначимыми. Это связано с тем, что в Москве и Санкт-Петербурге бюджетные расходы на душу населения выше среднестатистических значений по стране.

Заключение. В данной работе исследовались факторы внутренней миграции в России. В результате анализа выяснено, что сде-

ланные предположения нельзя отвергнуть. В частности, более высокие доходы привлекают мигрантов, а высокий уровень безработицы отталкивает. Большинство показателей общественных благ положительно влияют на приток мигрантов и не вызывают отток. Среди показателей инфраструктуры были такие, которые приводили к противоположным результатам, например, обеспечение автобусами и телефонами. Но это связано не с выбором мигрантов, а с особенностью расселения людей по территории региона.

Наиболее значимые факторы миграции в России – демографические и экономические. Зависимость миграционных потоков от различных показателей социальных расходов намного ниже. Данный результат устойчив к различным изменениям спецификации модели, изменению состава регионов.

Для внутренней межрегиональной миграции в России более значимы показатели региона прибытия, нежели региона выбытия. Среди важнейших факторов региона назначения выявлены демографические факторы (численность населения и возрастной состав), обеспеченность жильем, среднедушевые доходы, образование, в частности численность студентов в вузах, уровень безработицы и здравоохранения в регионе. Наиболее важные факторы регионов выбытия – это демографические факторы. Поэтому причиной низкой мобильности в России могут служить демографические показатели. Об этом говорят и демографы [12], когда рассуждают о миграционном потенциале восточных регионов, который практически исчерпан. Следовательно, в рассматриваемый период времени (1999–2010) для мигрантов не наблюдается никаких экономических барьеров, удерживающих их в регионе, поскольку более важную роль на потоки миграции оказывают факторы региона назначения. С другой стороны, в работе [27] показано, что, несмотря на исчезновение ловушек бедности, которые являлись основными барьерами миграции, миграционные потоки в России не возросли из-за значительного снижения межрегиональной дифференциации по среднедушевым доходам, заработным платам и уровням безработицы.

В результате делается вывод, что у людей пропадают стимулы мигрировать. Исходя из наших результатов, можно заключить, что стимулировать миграционную актив-

ность населения в России можно созданием благоприятных экономических зон в регионах с высокими среднедушевыми доходами, с возможностью найти жилье и работу, получить качественное образование и услуги здравоохранения.

Построенный с помощью метода главных компонент индекс бюджетных расходов подтверждает гипотезу, что мигранты едут в регионы с большими расходами региональных консолидированных бюджетов по разным направлениям и отток из подобных регионов меньше. Однако такие расходы бюджета, как расходы на культуру и ЖКХ

имеют обратную зависимость, но и значения эластичности миграции по этим показателям очень низкие. Самые важные для мигрантов направления бюджетных расходов – расходы на образование и здравоохранение.

Стоит отметить, что полученные результаты верны в рамках тех ограничений на данные, которые мы имеем. В частности, мы рассматриваем только потоки регистрируемой миграции. Однако, если принять предположку, что объемы нерегистрируемой миграции сопоставлены с регистрируемой [10], то полученные выводы получают более широкую применимость.

Библиографический список

1. Айвазян С.А. Анализ качества и образа жизни населения / Центр. экон.-матем. ин-т РАН. – М.: Наука, 2012. – 432 с.
2. Алешковский И.А. Детерминанты внутренней миграции населения: анализ отечественных и зарубежных исследований. – М.: МАКС Пресс, 2006.
3. Алешковский И.А. Детерминанты внутренней миграции населения в России. Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. – М., 2007. – 28 с.
4. Вакуленко Е.С. Ведёт ли миграция населения к межрегиональной конвергенции в России? // Вестник НГУЭ. – 2013. – № 4. – С. 239–264.
5. Вакуленко Е.С., Мкртчян Н.В., Фурманов К.К. Моделирование регистрируемых миграционных потоков между регионами Российской Федерации // Прикладная эконометрика. – 2011. – Т. 21. – №1. – С. 35–55.
6. Денисенко М.Б. Детерминанты межрегиональной миграции в России // Новейшие изменения во внутренней и внешней миграции населения в России и их экономическое значение. – М.–СПб., 1994.
7. Корель И., Корель Л. Миграционные и макроэкономические процессы в постсоциалистической России: региональный аспект. – М.: РПЭИ Фонд Евразия, 1999.
8. Коровкин А.Г., Долгова И.Н., Единак Е.А. Анализ взаимосвязи внутренней миграции и социально-экономической дифференциации регионов (на примере Центрального федерального округа) // Научные труды: Ин-т народнохозяйственного прогнозирования РАН. – М.: МАКС Пресс, 2013. – С. 71–94.
9. Мкртчян Н.В. Миграция в России: западный дрейф // Информационный бюллетень Центра демографии и экологии человека ИИП РАН. – 2004. – № 87.
10. Мкртчян Н.В. Миграционная мобильность в России: оценки и проблемы // SPERO. – 2009. – №11. – С. 149–164.
11. Моисеенко В.М. Внутренняя миграция населения. – М.: ТЭИС, 2004.
12. Население России 2007. Пятнадцатый ежегодный демографический доклад. Ответственный редактор А.Г. Вишневский. – М.: ГУ-ВШЭ, 2009.
13. Ратникова Т.А. Введение в эконометрический анализ панельных данных. – М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2010.
14. Россия регионов: в каком социальном пространстве мы живем? / Независимый институт социальной политики. – М.: Поматур, 2005.
15. Чудиновских О.С. Учет миграции в России: причины и последствия кризиса // Демоскоп Weekly. – 2005. – № 185–186.
16. Andrienko Y., Guriev S. Determinants of Interregional Mobility in Russia. Evidence from Panel Data // Economics of Transition. – 2004. – Vol. 12. – Is. 1. – P. 1–27.
17. Brown A. The Economic Determinants of Internal Migration Flows in Russia during Transition / William Davidson Institute Working Papers. 1997. № 89.
18. Cebula R. J., Alexander G. M. Determinants of Net Interstate Migration, 2000–2004 // Special Section on Migration- JRAP. – 2006. – № 36(2). – P. 116–123.
19. Day K., Winer S. Interregional Migration and Public Policy in Canada: An Empirical Study. Applied Research Branch Strategic Policy Human Resources Development Canada. W-01-3E, 2001.
20. Etzo I. The determinants of the recent interregional migration flows in Italy: a panel data analysis // Journal of regional science. – 2011. – № 51(5). – P. 948–966.
21. Fidrmuc J. Migration and regional adjustment to asymmetric shocks in transition economies // Journal of Comparative Economics. – 2004. – № 32(2). – P. 230–247.
22. Gerber T. Regional economic performance and net migration rates in Russia, 1993–2002 // International Migration Review. – 2006. – № 40(3). – P. 661–697.
23. Gerber T. Regional migration dynamics in Russia since the collapse of communism / University of Arizona, Mimeo. 2000.

24. Ghatak S., Mulhern A., Watson J. Inter-regional migration in transition economies: The case of Poland // Review of Development Economics. – 2008. – № 12(1). – P. 209–222.
25. Golgher A.B. The Selectivity of Migration and Poverty Traps in Rural Brazil // Population Review. – 2012. – 51(1). – P. 9–27.
26. Golgher A.B., Rosa C.H., de Araújo Junior A.F. Determinants of migration in Brazil: regional polarization and poverty traps // Papeles de Poblacion. – 2008. – № 56. – P. 135–171.
27. Guriev S., Vakulenko E. Breaking Out of Poverty Traps: Internal Migration and Interregional Convergence in Russia // Journal of Comparative Economics. – 2015. – № 43. – P. 633–649.
28. Hauner D. Explaining Differences in Public Sector Efficiency: Evidence from Russia's Regions // World Development. – 2008. – № 36(10). – P. 1745–1765.
29. Horváth R. Inter-regional migration of Czech population: The role of liquidity constraints // Ekonomicky Casopis. – 2007. – № 55(8). – P. 731–746.
30. Ivaschenko O. The patterns and determinants of longevity in Russia's regions: Evidence from panel data // Journal of Comparative Economics. – 2005. – № 33. – P. 788–813.
31. Kumo K. Migration and Regional Development in the Soviet Union and Russia: A Geographical Approach. – M.: Beck Publishers. 2003.
32. Lee E. A Theory of Migration // Demography. – 1966. – № 3(1). – P. 47–57.
33. McKenzie D., Rapoport H. Self-Selection Patterns in Mexico-US Migration: The Role of Migration Networks // Review of Economics and Statistics. – 2010. – № 92(4). – P. 811–821.
34. Michálek A., Podolák P. Socio-economic disparities and migration in Slovakia // Moravian Geographical Reports. – 2010. – № 18 (2). – P. 36–45.
35. Mulhern A., Watson J. Spanish internal migration: Is there anything new to say? // Spatial Economic Analysis. – 2009. – № 4(1). – P. 103–120.
36. Napolitano O., Bonasia M. Determinants of different internal migration trends: The Italian experience / MPRA Paper, 21734. 2010. URL: <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/21734/>.
37. Phan D., Coxhead I. Inter-provincial migration and inequality during Vietnam's transition // Journal of Development Economics. – 2010. – № 91. – P. 100–112.
38. Sarra A.L., Signore M. A Dynamic Origin-constrained Spatial Interaction Model Applied to Poland's Inter-provincial Migration // Spatial Economic Analysis. – 2010. – № 5(1).
39. Silaghi M., Ghatak S. Why do they move from rural to urban areas? Inter-regional migration in Romania // Romanian Journal of Economic Forecasting. – 2011. – № 1. – P. 143–158.
40. Stock J.H., Watson M.W. Heteroskedasticity-robust standard errors for fixed effects panel data regression // Econometrica. – 2008. – Vol. 76. – № 1. – P. 155–174.
41. Tiebout C.M. A Pure Theory of Local Expenditures // Journal of Political Economy. – 1956. – № 64. – P. 416–424.

Приложение

Таблица 2

Описание переменных и их дескриптивные статистики. 2001–2010 гг.

Обозначение	Описание	Среднее	Стд. Откл.	Минимум	Максимум
Демографические характеристики					
Население	Среднегодовая численность населения в регионе, тыс. человек	1825	1622	49.05	11500
Доля молодых	Население моложе трудоспособного возраста в % от общей численности населения в регионе на 1 января	17.89	3.47	12.30	33.80
Пожилые	Население старше трудоспособного возраста в % от общей численности населения в регионе на 1 января	19.99	4.26	6.50	27.40
Доля женщин	Количество женщин на 1000 мужчин	1145.60	58.72	901.00	1249.00
Характеристики рынка труда и уровня жизни населения					
Доходы	Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, скорректированные на величину прожиточного минимума в регионе в IV квартале для всего населения	2.12	0.80	0.73	6.06
Уровень безработицы	Среднегодовой уровень безработицы по методологии MOT в %	9.36	4.32	0.80	32.40

Таблица 2. Продолжение

Обозначение	Описание	Среднее	Стд. Откл.	Минимум	Максимум
<i>Характеристики обеспеченности жильем и рынка жилья</i>					
Реальные цены на жилье	Цена квадратного метра жилья в ценах 2010 года (дефлирование по региональным ИПЦ)	31089	17644	4541	186018
Обеспеченность жильем	Обеспеченность населения жильем (площадь жилищ, приходящаяся в среднем на одного жителя) на конец года в квадратных метрах	21.09	2.81	12.30	31.50
Ввод квартир	Ввод в действие квартир в регионе (скользящее среднее за 3 года) на 10 тыс. населения	30.09	17.44	0.90	122.42
<i>Качество жизни населения</i>					
Продолжительность жизни	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении в годах (все население, оба пола)	65.50	2.99	53.76	74.37
Младенческая смертность	Коэффициент младенческой смертности (число детей, умерших в возрасте до 1 года на 1000 родившихся)	12.15	4.41	4.28	42.10
Студенты	Численность студентов государственных и негосударственных вузов на начало учебного года, человек на 10 тыс. населения	386	165	0	1256
<i>Общественные блага и инфраструктура</i>					
Врачи	Численность врачей на 10 000 человек населения на конец года, человек	46.60	10.60	27.00	87.40
Больничные койки	Число больничных коек на 10 000 человек населения на конец года	116.68	23.46	68.10	252.40
Телефоны	Число квартирных телефонных аппаратов сети общего пользования на 1000 населения	229.31	63.42	43.20	420.40
Автодороги	Плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием (км на 1000 квадратных километров территории)	124.99	103.18	0.80	670.00
Автобусы	Число автобусов на 100 тыс. населения	55.41	24.70	1	126
<i>Расходы бюджета</i>					
Культура	Расходы бюджета на культуру, искусство и кинематографию, средства массовой информации (рублей 2010 года на человека)	1152.26	779.57	259.43	5421.35
Здравоохранение	Расходы на здравоохранение и физическую культуру (рублей 2010 года на человека)	7638	4367	2142	29540
Образование	Расходы на образование (рублей 2010 года на человека)	4772	2791	1353	22547
ЖКХ	Расходы на жилищно-коммунальное хозяйство (рублей 2010 года на человека)	4423	47374	603	40504
Социальная политика	Расходы на социальную политику (рублей 2010 года на человека)	3977	2603	807	19014
Транспорт	Расходы на транспорт, дорожное хозяйство, связь и информатика (рублей 2010 года на человека)	1933	2375	0.16	24416

Таблица 3

Результаты оценивания модели (1) миграции с различными компонентами доходов.
Зависимая переменная – логарифм миграционного потока из региона *i* в регион *j*

Переменные ⁹	(1) Главная	(2) Без Москвы и Санкт-Петербурга
Население <i>i</i>	1.677*** (0.117)	1.742*** (0.122)
Население <i>j</i>	2.297*** (0.107)	2.118*** (0.113)
Доходы <i>i</i>	0.079** (0.031)	0.020 (0.021)
Доходы в квадрате <i>i</i>	-0.044** (0.020)	
Доходы <i>j</i>	0.125*** (0.021)	0.130*** (0.023)
Уровень безработицы <i>j</i>	-0.106*** (0.010)	-0.107*** (0.010)
Цена на жилье <i>i</i>	-0.022** (0.011)	-0.018 (0.012)
Цена на жилье <i>j</i>	0.006 (0.012)	-0.002 (0.012)
Обеспеченность жильем <i>i</i>	0.051*** (0.014)	0.035** (0.015)
Обеспеченность жильем <i>j</i>	0.075*** (0.013)	0.090*** (0.014)
Ввод квартир ¹⁰ <i>i</i>	-0.019*** (0.006)	-0.017*** (0.006)
Ввод квартир <i>j</i>	0.003 (0.006)	-0.001 (0.006)
Продолжительность жизни <i>i</i>	0.013 (0.010)	0.019* (0.011)
Продолжительность жизни <i>j</i>	-0.040*** (0.010)	-0.038*** (0.010)
Младенческая смертность <i>i</i>	0.021*** (0.006)	0.021*** (0.006)
Младенческая смертность <i>j</i>	-0.022*** (0.006)	-0.020*** (0.006)
Доля молодых <i>i</i>	-0.328** (0.148)	-0.390** (0.163)
Доля молодых <i>j</i>	0.636*** (0.134)	0.668*** (0.150)
Пожилые <i>i</i>	-0.459*** (0.070)	-0.472*** (0.072)
Пожилые <i>j</i>	-0.307*** (0.080)	-0.279*** (0.084)
Студенты <i>i</i>	-0.128*** (0.017)	-0.137*** (0.018)
Студенты <i>j</i>	0.141*** (0.017)	0.154*** (0.018)
Временной эффект	Да	Да
Константа	-50.608*** (2.422)	-48.798*** (2.578)
Наблюдения	70244	66620
R-квадрат within	0.182	0.182
Количество пар регионов	5929	5625

Примечание. Во всех последующих таблицах ***, **, * – значимость на уровне 1%, 5%, 10% соответственно. В скобках представлены стандартные ошибки, которые рассчитывались с учётом возможной корреляции случайной составляющей в наблюдениях, соответствовавших одной и той же паре регионов. Во все спецификации также включались показатели численности врачей, количество больничных коек, телефонов, автобусов, плотность автодорог.

⁹ В модели рассматривались логарифмы переменных.

¹⁰ Ввод квартир брался в среднем за 3 года.

Таблица 4

Результаты оценивания модели миграции с затратами бюджета на различные программы.
Зависимая переменная – логарифм миграционного потока из региона *i* в регион *j*

Переменные	(1) Главная	(2) Без кавказских республик	(3) С главными компонентами	(4) С главными компонентами бюджетных расходов	(5) (4) без Москвы и Санкт-Петербурга и кавказских республик
Население <i>i</i>	1.865*** (0.128)	1.728*** (0.135)	1.689*** (0.100)	1.609*** (0.098)	1.649*** (0.118)
Население <i>j</i>	2.487*** (0.116)	2.592*** (0.125)	2.320*** (0.100)	2.263*** (0.098)	2.104*** (0.118)
Доходы <i>i</i>	0.061*** (0.023)	-0.038 (0.025)	0.039** (0.019)	0.029 (0.018)	-0.098*** (0.037)
Доходы <i>j</i>	0.177*** (0.024)	0.174*** (0.026)	0.186*** (0.019)	0.179*** (0.018)	0.266*** (0.037)
Доходы (квадрат) <i>i</i>					0.037* (0.022)
Доходы (квадрат) <i>j</i>					-0.029 (0.022)
Уровень безработицы <i>i</i>	0.032*** (0.011)	0.042*** (0.011)	0.024** (0.010)	0.025*** (0.010)	0.028*** (0.010)
Уровень безработицы <i>j</i>	-0.074*** (0.011)	-0.075*** (0.011)	-0.068*** (0.010)	-0.067*** (0.010)	-0.083*** (0.010)
Культура <i>i</i>	0.014 (0.009)	0.044*** (0.016)	0.019** (0.008)		
Культура <i>j</i>	-0.020** (0.009)	-0.041** (0.017)	-0.020** (0.008)		
Образование <i>i</i>	0.012 (0.014)	0.023 (0.030)	0.008 (0.012)		
Образование <i>j</i>	0.040*** (0.014)	0.102*** (0.029)	0.053*** (0.012)		
Здравоохранение <i>i</i>	-0.011 (0.008)	-0.018 (0.018)	-0.011 (0.007)		
Здравоохранение <i>j</i>	0.033*** (0.008)	0.075*** (0.018)	0.027*** (0.007)		
ЖКХ <i>i</i>	-0.030*** (0.006)	-0.044*** (0.009)	-0.031*** (0.005)		
ЖКХ <i>j</i>	-0.014** (0.006)	-0.023** (0.010)	-0.013*** (0.005)		
Социальная политика <i>i</i>	0.010 (0.008)	0.039*** (0.014)	0.010 (0.007)		
Социальная политика <i>j</i>	0.010 (0.008)	0.034** (0.014)	0.001 (0.007)		
Транспорт <i>i</i>	-0.001 (0.005)	-0.007* (0.004)	0.001 (0.004)		
Транспорт <i>j</i>	0.001 (0.005)	-0.008* (0.004)	-0.001 (0.004)		
Демография <i>i</i> (без населения)			-0.127*** (0.017)	-0.128*** (0.017)	-0.131*** (0.017)
Демография <i>j</i> (без населения)			-0.104*** (0.017)	-0.115*** (0.017)	-0.104*** (0.017)
Жилье <i>i</i>			-0.014** (0.006)	-0.014** (0.006)	-0.005 (0.006)
Жилье <i>j</i>			0.018*** (0.006)	0.028*** (0.006)	0.035*** (0.006)
Бюджетные расходы <i>i</i>				-0.009** (0.004)	-0.002 (0.004)
Бюджетные расходы <i>j</i>				0.012*** (0.004)	0.003 (0.004)
Временной эффект	Да	Да	Да	Да	Да
Константа	-59.39*** (2.584)	-58.769*** (2.754)	-52.675*** (1.997)	-50.81*** (1.954)	-48.98*** (2.363)
Наблюдения	59290	51840	59290	59290	49000
R-квадрат within	0.098	0.122	0.095	0.094	0.118
Число пар	5929	5184	5929	5929	4900

Примечание. В столбцах (1) и (2) в модель включены также показатели регионов выбытия и прибытия по ценам на жилье, обеспеченности жильем, вводу квартир, доли молодых, пожилых и численности студентов.

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И ДИНАМИКА ЭТНИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ ЯКУТИИ

Degteva J.F.

THE SPATIAL ORGANIZATION AND DYNAMICS OF THE ETHNIC STRUCTURE OF YAKUTIA

Аннотация. В статье на основе статистических данных за последние три десятилетия рассмотрена пространственная организация и динамика этнической структурой Якутии. Анализ этнического состава, пространственной локализации этнических общностей, уровня их урбанизированности и хозяйствования позволил выделить относительно однородные этнокультурные группы районов. Дана характеристика и определены факторы их трансформации. Выявлена взаимосвязь между экономической деятельностью и этнической структурой территорий, которую важно учитывать при разработке программ социально-экономического и экологического развития региона.

Annotation. Basing on the statistical data for the past three decades reviewed spatial organization and dynamics of the ethnic structure of Yakutia. Analysis of the ethnic composition, spatial localization of ethnic communities, their level of urbanization and economic possible to identify relatively homogeneous ethnocultural groups of areas. It has been given the characteristics and defined the main factors of their transformation. Interrelation between economic activity and ethnic structure of the area, which is important to consider when developing Social and Economic Programs and environmental development of the region.

Ключевые слова: этническая география, этническая структура, социально-экономическое развитие, пространственная локализация этнической общности, индекс этнической мозаичности.

Keywords: ethnic geography, ethnic structure, social and economic development, spatial localization of the ethnic community, the index of ethnic diversity.

Необходимым условием социально-экономического развития любого региона является как можно более полный учет специфических региональных факторов. Наряду с вопросами планирования и управления промышленностью, транспортом, строительством, сельским хозяйством, социальной инфраструктурой, возрастает актуальность вопросов национального фактора. Насколько это важно, свидетельствует тот факт, что в апреле 2015 года создано самостоятельное федеральное агентство [31] по делам национальностей, подчиняющееся напрямую председателю правительства. Федеральное агентство уполномочено осуществлять меры, направленные на укрепление единства многонационального народа России, обеспечивать межнациональное согласие, этнокультурное развитие народов страны, защиту прав национальных меньшинств и коренных малочисленных народов РФ.

Этнокультурные особенности региона влияют на социально-экономическое развитие общества, являясь гранью преломления региональной политики. Абсолютно справедливо отмечал В.В. Покшишевский, что до конца понять социально-географические процессы, которые совершаются в систе-

ме «население» на нашей планете, можно, только рассмотрев человечество «в лицах» — через призму отдельных народов [23]. Поэтому изучение этнического пространства важно для выявления индивидуальных аспектов регионального развития.

Исследования в области этнической географии были заложены в работах крупных отечественных этнографов (этнологов), и наиболее полно отражены в работах С.И. Брука, В.И. Козлова, М.Г. Левина и др. [6, 7]. На рубеже 1970–80-х гг. в советской экономической географии сложилось мнение о самостоятельном существовании этногеографии в составе общественной географии [1]. Значимыми для современных этногеографических исследований являются работы двух разных школ этнолого-географической Л.Н. Гумилева [9] и социально-географической Ю.В. Бромлея [5].

Огромные пространства, занимаемые Республикой Саха (Якутия), значительное многообразие природных условий и ресурсов, неравномерное хозяйственное освоение территории обусловили сложную этническую структуру. Вопросы изучения этнического состава Якутии, численности этнических общностей, географии и плотности заселения этнической территории, форм

расселения, типов поселений, территориальных систем поселений, уровня урбанизированности этносов является актуальными при решении региональных задач. При этом важна не только сложившаяся ситуация, но также факторы и причины.

Проблемы ведения хозяйства, расселения и передвижения многонационального населения Якутии начали подниматься в литературе с начала XX века. Так в трудах М.К. Расцветаева представлены очерки о ведении якутского хозяйства, системе распределения земель, а также общественные отношения, связанные с землей, владением скота и распределением живой рабочей силы [27, 28]. В работах А.П. Окладникова [21] отражена картина этнических групп Севера России. В работах Б.О. Долгих [12] рассмотрены вопросы этнического состава и численности коренных народностей. Обзор трехвековой истории этнического развития народов и этнических групп северо-востока Сибири дал И.С. Гурвич [10, 11, 35]. Капитальное исследование, основанное на богатом архивном материале, а также на данных этнографии, фольклора, языка и археологии, общественного строя якутов по русским письменным документам с 30-х годов XVII в. оставил С.А. Токарев [29, 30]. А.С. Парникова раскрыла сложную историю расселения коренных народов якутского края в XVII – до начала XX века [22]. В работах Е. Н. Федоровой [19, 32, 33], Г.А. Железновой [14], Д.Г. Брагиной [4], В.В. Филипповой [34], С.М. Баишевой [3] и др. представлены исследования современного состава многонационального населения Якутии, факторы его размещения и территориального перераспределения.

В постсоветский период, под общим влиянием политической и социально-экономи-

ческой ситуации в стране, произошли заметные изменения в этническом составе населения Республики Саха (Якутия).

В настоящее время на огромных пространствах Якутии (3083,5 тыс. км²) проживает 958,5 тыс. человек [20] разных национальностей (более 140), в том числе коренные малочисленные народы Севера (КМНС): долганы, чукчи, эвенки, эвены и юкагиры [25, 15]. Проанализировать динамику этнической структуры позволяют проведенные Всероссийские переписи населения 1989, 2002, 2010 гг. Как показывают материалы переписей, численность населения в целом по республике сократилась более чем на 135 тыс. чел. Произошли изменения в национальном составе (табл. 1), которые обусловлены следующими факторами: внешней миграцией, различиями в естественном воспроизводстве и сменой этнического самосознания.

Несмотря на изменения в национальном составе наиболее многочисленными остаются якутское и русское население.

Одной из особенностей современного размещения многонационального населения остается его территориальная дифференциация. Для раскрытия общих закономерностей сочетания этнических групп и ареалов их проживания в Якутии, применен индекс этнической мозаичности Б. Эккеля.

Наибольшее значение данный показатель имеет тогда, когда население определенного региона состоит из многих этнических групп, влияние которых примерно одинаково и по отдельности незначительно в полиэтнической структуре общества. В дуэтнических регионах значение индекса Б. Эккеля приближается к 0,5 и уменьшается в одноэтнических обществах [2]. После проведенных расчетов, выделены районы с разным показателем индекса этнической мозаичности (рис. 1).

Таблица 1

Динамика национального состава населения Республики Саха (Якутия)

якуты	русские	эвенки	украинцы	эвены	татары	буряты	киргизы	армяне	узбеки	таджики	белорусы	азербайджанцы	долганы	башкиры	молдаване	немцы	мордва	корейцы	казахи	юкагиры	чуваши	китайцы	ингуши	чукчи	другие национ.
↑	↓	↑	↓	↑	↓	↓	↑	↑	↑	↑	↓	↑	↑	↓	↓	↓	↓	=	↓	↑	↓	↑	↑	↑	↓

Численность представителей национальностей по данным переписи 2010 года по сравнению с 1989 годом:

↓ – сократилась; ↑ – увеличилась; = – практически не изменилась.

Национальности перечислены слева направо в порядке убывания численности населения по 2010 году.

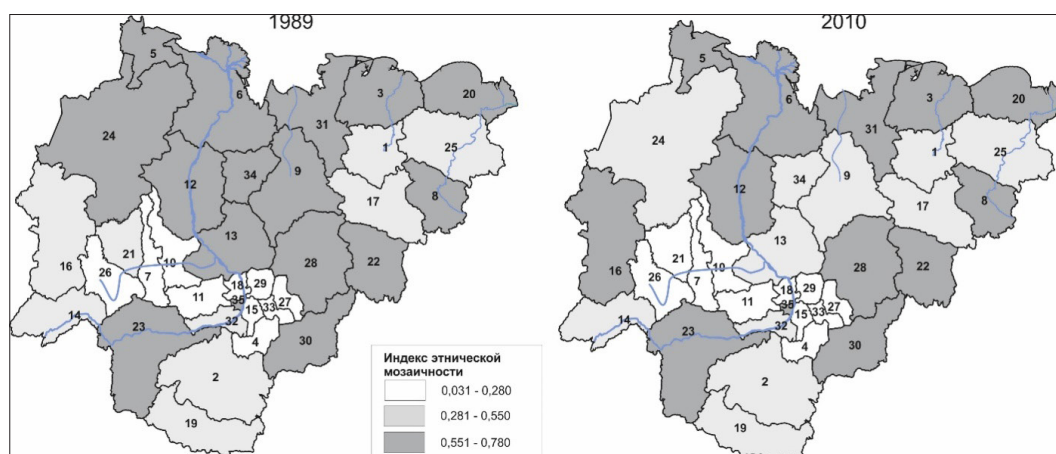


Рис. 1. Смешанность этнического состава РС(Я) по районам

(Районы на рисунке указаны следующими номерами: 1 Абыйский, 2 Алданский, 3 Аллайховский, 4 Амгинский, 5 Анабарский, 6 Булунский, 7 Верхневилуйский, 8 Верхнеколымский, 9 Верхоянский, 10 Вилуйский, 11 Горный, 12 Жиганский, 13 Кобяйский, 14 Ленский, 15 Мегино-Кангаласский, 16 Мирнинский, 17 Момский, 18 Намский, 19 Нерюнгринский, 20 Нижнеколымский, 21 Нюрбинский, 22 Оймяконский, 23 Олекминский, 24 Оленекский, 25 Среднеколымский, 26 Сунтарский, 27 Таттинский, 28 Томпонский, 29 Усть-Алданский, 30 Усть-Майский, 31 Усть-Янский, 32 Хангаласский, 33 Чурапчинский, 34 Эвено-Бытантайский, 35 Якутск город с п.т.).

Распределение многочисленных национальностей и коренных народов Севера по районам республики неравномерно. Так, наибольшая доля якутского населения по итогам переписи 2010 года проживала в Центральной Якутии (более 75%). Русское население, в основном, сосредоточено в Южной и Западной Якутии (50%), в городе Якутске (32,1%). Наибольшая доля многочисленных национальностей украинцев, татар, бурятов также приходилась на город Якутск и районы Южной и Западной Якутии.

Значительная доля коренных малочисленных народов Севера отмечалась в следующих районах: эвенков – в Оленёкском, Жиганском, Булунском, Алданском и Усть-Майском районах (41,2% от общей численности соответствующей национальности в республике) и в городе Якутске (13,7%); эвенов – в Эвено-Бытантайском, Усть-Янском и Булунском районах (27,3%) и в Якутске (14,4%); долган – в Анабарском районе (77,9%); юкагиров в Нижнеколымском и Верхнеколымском районах (54,1%); чукчей в Нижнеколымском районе (75,5%).

Важным показателем для исследования является степень населенности территории (плотность населения). При исчислении плотности населения на огромных территориях республики мы неизбежно сильно генерализируем фактическое размещение населения, но при этом получаем общую картину

размещения многонационального населения республики.

Плотность населения, сложившаяся в результате природно-экономических и исторических процессов заселения территории, сильно, до десятков раз отличается между районами республики (рис. 2). Так на Крайнем Севере, территориях с редкими сезонными поселениями, плотность населения составляет менее одного человека на 1 км². Наибольшая плотность населения приходится на сельские районы Центральной Якутии и на промышленно развитые районы – Западной и Южной Якутии. На территории города Якутска (0,1% от всей территории Якутии) сосредоточено более 30% всей численности населения. Плотность населения в городе 82,33 чел./км².

Размещение городского и сельского населения по территории Якутии также неравномерно. Наряду с районами, где городское население совсем отсутствует (Амгинский, Верхневилуйский, Горный и др., всего 15 районов), имеются улусы с его резким преобладанием (Алданский, Мирнинский и Нерюнгринский). По итогам переписи самые урбанизированные среди национальностей – татары, буряты, русские и украинцы, среди которых более 90% горожане. Среди коренных малочисленных народов Севера и якутов наблюдается высокая доля населения, проживающего в сельской местности.

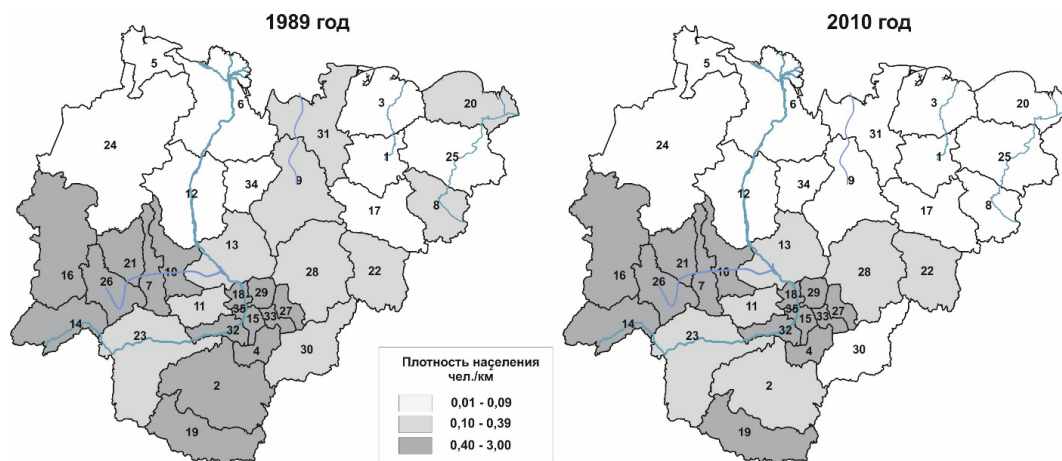


Рис. 2. Плотность населения РС(Я) по районам республики РС(Я) по состоянию на 1989 и 2010 гг. (номера районов указаны на рис. 1)

На основе проведенного анализа статистических данных и литературных источников, выделены три группы районов, характеризующиеся своей относительной однородностью. Каждая из выделенных групп имеет свою историю формирования, условия функционирования и тенденции развития.

Первая группа состоит из моноэтнических районов, расположенных в Центральной Якутии (Лено-Амгинская и Вилуйская группа улусов), преимущественного проживания якутского населения, плотностью 0,4 – 3,0 чел./км², с преобладанием сельского населения. Основой традиционного природопользования для районов этой группы является коневодство и скотоводство, которое представляет собой неотъемлемую часть национальной культуры якутов и в значительной степени оказывает влияние на самосознание и менталитет народа. Проникновение первых скотоводческих групп в бассейн Средней Лены, ставших основой в сложении якутской народности, началось в XIV веке (возможно и в конце XIII в.) [8].

В улусах данной группы – местах традиционного расселения саха наблюдался наиболее высокий уровень рождаемости, превышающий среднереспубликанский показатель в 1,3 раза [13]. Наибольшей престижностью для якутских мигрантов обладает г. Якутск – как столица республики с развитой инфраструктурой и центр национальной культуры [4]. Миграционный поток из сельской местности с избытком компенсирует внешний отток, при этом с ростом численности насе-

ления в столице республики, также продолжает увеличиваться доля саха.

Вторая группа районов характеризуется преобладанием городского населения, сравнительно высокой плотностью. Полиэтнические районы этой группы представлены в основном русскими, украинцами, татарами, бурятами и др. этническими общностями. Это районы Южной (Нерюнгринский, Алданский) и Западной Якутии (Мирнинский, Ленский). Начало формирования районов этой группы связано с хозяйственным освоением края, вызвавшим промышленную миграцию.

Структура расселения в данных районах определилась, прежде всего, особенностями вовлечения в хозяйственный оборот выгодных для освоения и благоприятных по условиям использования природных ресурсов. Добывающие отрасли промышленности способствовали быстрому развитию производительных сил, и в свою очередь концентрации и локализации в этих очагах освоения большого количества трудовых мигрантов. Период индустриального развития в районах данной группы сопровождался высоким уровнем урбанизации.

Динамика численности и этнического состава населения районов данной группы имеет тесную связь с экономическим развитием территории. Так, в период сокращения производства механическая убыль превысила естественный прирост. Произошло сокращение численности населения, сформировавшейся за счет трудовой миграции до 1990-х годов.

Для полиэтнического населения промышленных районов Южной и Западной Якутии должна проводиться разумная политика, направленная прежде всего, на стабилизацию населения и его укоренение. Поскольку, интонациональное население чутко к различным возмущающим факторам, а вахтовый метод освоения, как отмечает М.Ю. Присяжный, не способствует поступательному развитию производительных сил региона. Частая смена условий труда и отдыха, особенно в разных природных условиях, отрицательно влияет на здоровье вахтовиков, затрудняет адаптацию и реаклиматизацию и порождает психологию временщика, что снижает производительность и качество труда [26].

Районы третьей группы расположены в Северной Якутии, имеют очень низкую плотность населения, главным образом, из-за экстремальных условий жизни и транспортной малодоступности. Для этих районов характерна редкая сеть как городских, так и сельских населенных пунктов. Жители этих районов, в основном, коренное население: эвенки, эвены, якуты, юкагиры, долганы, чукчи.

Доля населения данной группы районов (по сравнению с ранее выделенными группами районов), занятого в сельскохозяйственном производстве, в структуре которого преобладают такие традиционные отрасли, как оленеводство, рыболовство, пушной и морской промыслы. Общим для этих территорий является сохранение своей традиционной культуры, тесно связанной с природной средой.

Открытие месторождений полезных ископаемых, промышленное освоение, изначально способствовало притоку индигенного населения и переводу ряда сельских поселений в городские, что приводило к увеличению доли городского населения среди КМНС. Но с приходом рыночной экономики, многие производства сократились. Примером может служить АО «Куларзолото», которое в 1994 г. было ликвидировано, вскоре был расселён и одноименный посёлок вместе с посёлками Власово и Энтузиастов, с передачей занимаемых ими земель в состав территории Омолойского национального наслега (сельского округа) [24].

Таким образом, при свертывании промышленного производства за счет оттока населения, изменилась численность, частично восстановилась прежняя этническая струк-

тура населения многих северных территорий. Но негативные воздействия индустриального развития привели к изменениям в традиционном образе жизни большинства коренных малочисленных народов Крайнего Севера: «...в разных пропорциях теперь сформировались три социокультурные группы с существенно разными социально-экономическими и этнокультурными проблемами и интересами: люди, вовлеченные в традиционное оленеводческо-промысловое хозяйство, люди, живущие в относительно больших поселках и занятые вне традиционного хозяйства, люди, осевшие в селах и превратившиеся в социальных маргиналов» [18].

Традиционное природопользование коренных народов Севера – это основа их демографической устойчивости и этнокультурного развития. В то же время, отмечают К.Б. Клоков и С.А. Хрущев, именно оно в первую очередь подвергается негативным воздействиям при хозяйственном освоении таежных и тундровых регионов. Поэтому в районах индустриального освоения, населенных коренными северными народами, целесообразно проводить этноэкологическую оценку программ и проектов развития [17].

Также, для сохранения этнокультурного потенциала населения Якутии возможно использовать, предложенную К.Б. Клоковым, Т.М. Красовской, А.Н. Ямсковым модель устойчивого развития коренных северных народов. Модель предусматривает существование в составе каждого из народов двух основных социокультурных групп: населения, ведущего традиционное природопользование и сохраняющего (постоянно или сезонно) кочевой образ жизни, либо проживающего в небольших отдаленных, как правило, моноэтнических поселках; жителей относительно крупных поселков с полиэтническим населением, работающих преимущественно вне традиционного хозяйства, имеющих профессионально-техническую подготовку и относительно высокий уровень образования, обеспечивающий приемлемый уровень доходов.

Первая социокультурная группа естественным образом способствует сохранению языка и продолжению «живых» культурных традиций своих народов в максимально возможной на сегодня и на ближайшее будущее степени. Вторая – может создать условия для роста национальной интеллигенции, разви-

тия (на профессиональном и любительском уровнях) народного искусства и литературного языка, воспитания кадров для политических и общественных организаций, отстаивающих права и защищающих интересы своих народов [16].

Особое место занимает столица республики – город Якутск (с подчиненными территориями) – крупный административный, культурный и научный центр, характеризуется самой высокой в Якутии плотностью населения. С момента своего возникновения формировался как полиэтнический город. В городской жизни сосуществуют традиции и обычаи, общины и землячества многих народов.

Разделение на такие группы достаточно условно, так как в районах промышленного и транспортного освоения Южной и Западной Якутии сохранились территории традиционного природопользования с представи-

телями коренных малочисленных народов, а слабо освоенные территории Северной Якутии имеют очаги промышленного освоения. Некоторые характеристики, свойственные всем районам (например, высокая доля занятости населения в сфере образования и т.п.), не являются отличительными, поэтому не отражены в описании групп районов.

Таким образом, проведенное исследование показало наличие региональной специфики в размещении этнических групп населения республики, которым характерны особенности расселения, хозяйственной деятельности и этно-социальных традиций. Следовательно, сложная этническая структура Якутии обуславливает необходимость выбора такой стратегии, которая позволила бы избежать многих ошибок в решении социальных, экономических и экологических задач.

Библиографический список

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
2. Асаул А.Н., М.А. Джаман, П.В. Шуканов Этногеографические факторы глобализации и регионализации мира / Под ред. А.Н. Асаула. – СПб.: АНО «ИПЭВ», 2010. – 296 с.
3. Баишева С.М. Этносоциальная адаптация коренных малочисленных народов Севера Республики Саха (Якутия). – Новосибирск: Наука, 2012. – 363 с.
4. Брагина Д.Г. Этнические и этнокультурные процессы в республике Саха (Якутия) – Новосибирск: Наука, 2005. – 208 с.
5. Бромлей Ю.В. Современные проблемы этнографии (очерки теории и истории). – М.: Наука, 1981. – 375 с.
6. Брук С.И., Козлов В.И., Левин М.Г. О предмете и задачах этногеографии // Советская этнография. – 1963. – № 1. – С. 34–42.
7. Брук С.И., Козлов В.И., Левин М.Г. Основные проблемы этногеографии // Советская этнография. – 1961. – № 6. – С. 16–23.
8. Гоголев А.И. Якуты (проблемы этногенеза и формирования культуры). – Якутск: Изд-во ЯГУ, 1993. – 200 с.
9. Гумилев Л.Н. Этногенез и биосфера Земли / Под ред. В.С. Жекулина. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1989. – 496 с.
10. Гурвич И.С. Этническая история северо-востока Сибири – М.: Наука, 1966. – 270 с.
11. Гурвич И.С. Этнические процессы на крайнем Северо-Востоке Сибири // Преобразования в хозяйстве и культуре и этнические процессы у народов Севера. – М.: Наука, 1970. – 280 с.
12. Долгих Б.О. Этнический состав населения Севера СССР (вопросы численности коренных народов и классификация их языков в свете последних статистических данных // Преобразования в хозяйстве и культуре и этнические процессы у народов Севера. – М.: Наука, 1970. – 280 с.
13. Естественное движение населения Республики Саха (Якутия) за 2014 год. Статистический сборник № 4/310. Т. 2. – Якутск: Саха (Якутия) стат., 2014.
14. Железнова В.А. Современные тенденции в миграционных процессах Республики Саха (Якутия) // Наука и образование. – 2000. – №2.
15. Закон Республики Саха (Якутия) «О перечне коренных малочисленных народов Севера и местностей (территорий) их компактного проживания в Республики Саха (Якутия)» от 10.07.2003 № 59-3 № 121-III.
16. Клоков К.Б., Красовская Т.М., Ямсков А.Н. Этнокультурные аспекты природопользования Арктического региона России // География и природные ресурсы. – 2002. – №4. – С. 23–29.
17. Клоков К.Б., Хрущев С.А. Теоретическое обоснование этноэкологической экспертизы для оценки воздействия индустриального освоения на традиционное природопользование коренного населения Севера // Региональные исследования. – 2014. – № 1 (43). – С. 98–108.
18. Красовская Т.М. Экологическая рациональность мировоззрения коренных малочисленных народов Крайнего Севера // Этноэкологические аспекты духовной культуры. Ред.: В.И. Козлов, А.Н. Ямсков, Н.И. Григулевич. – М., ИЗА РАН. 2005. – 324 с.
19. Народонаселение Якутии. – Новосибирск: Наука, 1993. – 103 с.
20. Национальный состав и владение языками, гражданство населения Республика Саха (Якутия). Итоги Всероссийской переписи населения 2010 года. Т. 4: Стат. Сб. / Саха (Якутия) стат. – Якутск, 2013. – 121 с.

21. Окладников А.П. Прошлое северных народов в освещении советской археологии // Доклад на второй научной сессии. История и филология. – Якутск, 1951.
22. Парникова А.С. Расселение якутов в XVII – начале XX в. – Якутск, 1971. – 152 с.
23. Покшишевский В.В. Население и география. Теоретические очерки. – М.: Мысль, 1978.
24. Постановление Правительства Республики Саха (Якутия) от 10 июля 1998 года № 322.
25. Постановление Правительства Российской Федерации «О едином перечне коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 24.03.2000 № 255 (с изм. от 02.09.2010 № 669) // «Собрание законодательства РФ», 03.04.2000, №14, ст. 1493.
26. Присяжный М.Ю. Приоритеты освоения территории Республики Саха (Якутия) в современных условиях позиционирования регионов Севера // Дисс. ... докт. геогр. наук. – СПб., 2014. – 345 с.
27. Расцветаев М.К. Очерки по экономике и общественному быту у якутов. Якутская АССР. – Л.: Изд-во АН СССР, 1932. – Вып. 7.
28. Расцветаев М.К. Очерки якутского хозяйства: (Предварительный отчет о работах Экономического отряда Якутской экспедиции Академии наук СССР 1927–1928 гг.) // Материалы комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической Республики. – Л.: Изд-во АН СССР, 1930. – Вып. 34.
29. Токарев С.А. Очерки истории якутского народа. – М., 1940.
30. Токарев С.А. Этнография народов СССР. Исторические основы быта и культуры. – М.: Изд-во Московского университета, 1958. – 600 с.
31. Указ Президента РФ «О Федеральном агентстве по делам национальностей» от 31.03.2015 № 168.
32. Федорова Е.Н. Население Якутии: Прошлое и настоящее: (Геодемографическое исследование). – Новосибирск: Наука, 1999. – 206 с.
33. Федорова Е.Н., Железнова Г.А. Миграция населения Якутии: Прошлое и настоящее. – Новосибирск: Наука, 2003. – 200 с.
34. Филиппова В.В. Коренные малочисленные народы Севера Якутии в меняющемся пространстве жизнедеятельности: вторая половина XX в. – Новосибирск: Наука, 2007. – 176 с.
35. Этногенез народов Севера / Отв. редактор Гурвич И.С. – М.: Наука. 1980. – 280 с.

Ткаченко А.А., Смирнов И.П. (Тверь), Фомкина А.А. (Москва)

ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНО-УРБАНИСТИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ НЕСТОЛИЧНЫХ ОБЛАСТЕЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ¹

Tkachenko A.A., Smirnov I.P., Fomkina A.A.

THE APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF THE TERRITORIAL-URBAN STRUCTURE FOR NON-CAPITAL CENTRAL RUSSIA REGIONS

Аннотация. Предложена методика изучения территориально-урбанистической структуры регионов. Рассматривается соотношение урбанизированных и глубинных территорий в пределах Центрального и Центрально-Черноземного районов. В составе урбанизированных выделены метрополитенские и прицентровые территориальные единицы. Глубинка разделена на «мягкую» и «жесткую». Выделенные группы территорий различаются связанными с расселением условиями жизни.

Abstract. The article suggests a technique for studying of the territorial-urban structure of the regions. The ratio of urbanized areas and remote places in the Central and Central Black Earth regions are considered. Metropolitan and «near-with-center» territorial units were allocated as a part of urbanized areas. Remote places are divided into «soft» and «hard». The allocated groups of areas differ in living conditions which are connected with the settlement pattern.

Ключевые слова: Центральная Россия, территориально-урбанистическая структура, нестоличные области, урбанизированные, метрополитенские, прицентровые территории, глубинка.

Keywords: Central Russia, territorial-urban structure, non-capital regions, urbanized areas, metropolitan and «near-with-center» areas, remote places.

Постановка проблемы. Понятие «территориально-урбанистическая структура» было введено в отечественную географию И.М. Маергойзом и Г.М. Лаппо. В их работе 1974 г. сказано, что «территориально-урбанистическая структура позволяет судить об обеспеченности территории ... крупными

городами... Для ее характеристики особенно важны соотношение и взаиморасположение территорий с различной степенью урбанизированности» [6, с.10]. Рассмотрению указанного соотношения и посвящена данная работа. В основу нашего исследования положено сопоставление урбанизированных

¹ При поддержке РФФИ, проект № 13-06-00895А.

и «глубинных» территорий в пределах регионов областного уровня. Отдельные вопросы темы были раскрыты в более ранних публикациях [13, 14].

Рассматривается территория 16 нестоличных областей Центрального и Центрально-Черноземного районов. Вместе они именуются «Центральная Россия» или просто «Центр». Используются данные Всероссийской переписи населения 2010 г. [10]. Единицами наблюдения являются территории, соответствующие муниципальным (до недавнего времени – административным) районам, но эти территориальные единицы (ТЕ) не всегда тождественны муниципальным районам. В их состав включаются все города и поселки городского типа, попадающие в контур района, не зависимо от их административного подчинения. Следовательно, район рассматривается как географическое, а не административное образование. По нашим подсчетам, в 16 нестоличных областях Центра насчитывается 383 муниципальных района. Наравне с ними рассматриваются Борисоглебский городской округ Воронежской области – бывший одноименный административный район, а также Калужский и Воронежский городские округа – ввиду невозможности связать их с какими-либо районами. Таким образом, общее число анализируемых ТЕ составляет 386.

Муниципальные (административные) районы областей, краев, республик в современной России, как и ранее в СССР, являются традиционными объектами при изучении самых различных экономико-географических проблем на внутрирегиональном уровне. В работах с большим территориальным охватом сетка низовых районов используется сравнительно редко [7,8]. Мысль о необходимости таких работ впервые была высказана, видимо, в 1957 г. В.А. Танаевским, писавшим об экономических типах низовых административных районов [11]. Интерес к районным центрам в нашей географии восходит к работам С.А. Ковалева начала 1960-х гг. [например, 2].

Общая логика и методика исследования. Определение «урбанизированные» и «глубинные» используются нами как интегральные характеристики условий жизни, определяемых расселением, и как обозначение основных групп ТЕ в составе тер-

риториально-урбанистической структуры регионов областного уровня. Урбанизированные ТЕ связаны с основными центрами территории, глубинные, наоборот – из-за отсутствия надежных транспортных путей – оторваны от них.

К числу урбанизированных отнесены две группы ТЕ: «метрополитенские» и «прицентровые». Они различаются по степени выраженности предпосылок к агломерированию. Для идентификации метрополитенских территорий используется – в сильно упрощенном виде – американская методика выделения метрополитенских статистических ареалов – МСА [3, 12]. Основная идея выделения этих «ареалов» состоит в том, что они объединяют население, которому доступны городские услуги. Все население МСА считается «метрополитенским», т.е. связанным с городом-центром.

В качестве «метрополитенских» мы рассматриваем районы, возглавляемые городами с людностью от 50 тыс. чел., т.е. «средними» (по обычной отечественной классификации) и более крупными. Прицентровыми считаются ТЕ, административные центры которых удалены не более, чем на 60 км от больших городов (т.н. «стотысячников» – городов с людностью 100 тыс. чел. и более), при условии, что центры связаны железной дорогой, автомагистралью или автодорогой общегосударственного значения. Итак, «урбанизированными» (за отсутствием более подходящего термина) здесь называются территории, на которых возможно формирование городских агломераций. Для средних городов они ограничены «своим» районом, для более крупных – группой соседних («прицентровых») районов. В основу такого подхода положена мысль об интеграции городов со своим окружением [4, 15].

Разумеется, «метрополитенская» методика носит вероятностный характер. Присутствие «среднего» и даже «большого» города не обязательно означает высокую степень интегрированности всей территории района с центром, но оно говорит о наличии предпосылок для такой интеграции. При центре – «субсреднем» городе – такие предпосылки выражены значительно слабее, а в районах с центрами 4 и 5 классов (см. ниже), которые можно считать соответственно полуруральными и руральными, эти предпосылки практически отсутствуют. Степень интегрированности с большими городами районов, назван-

ных здесь «прицентровыми», как правило, не велика. С центром, в основном, связаны лишь райцентр и его непосредственное окружение.

Противоположны урбанизированным глубинные территории, или «глубинка». В Словаре С.И. Ожегова глубинка определена как «глубинный, далекий от центра пункт, район» [9]. С глубиной, по словам Г.М. Лаппо, «ассоциируется медленное течение жизни» [4, с. 80]. Детальный анализ глубинных территорий РФ в разрезе экономических микрорайонов провел Е.Е. Лейзерович [5].

Глубинность понимается нами как свойство территории, выражающееся в неблагоприятных условиях проживания, связанных с ограниченными возможностями внешних контактов и получения услуг различных предприятий и учреждений, находящихся как в месте проживания (в данном случае в пределах своего района), так и в центрах, расположенных за его пределами. Принадлежность района глубинке определяется тремя признаками: величиной центра (или другого, наиболее крупного города), транспортными условиями в пределах района, положением по отношению к центру области. Известно, что центр «контролирует», или «опекает» [1], окружающую его территорию: чем меньше центр, тем слабее «опека», и тем сильнее проявляется свойство глубинности как в самом центре, так и на окружающей территории. Было принято, что к глубинке не могут относиться районы, возглавляемые городами с численностью 50 тыс. чел. и более, районы с хорошими транспортными условиями, а также районы, отнесенные к числу прицентровых.

В работе использована следующая классификация центров ТЕ:

1 класс – большие города с численностью более 100 тыс. чел.

2 класс – средние города – от 50 до 100 тыс. чел.

3 класс – субсредние города – от 20 до 50 тыс. чел.

4 класс – малые городские поселения – города и пгт с численностью до 20 тыс. чел.

5 класс – райцентры – сельские населенные пункты.

При определении принадлежности города к той или иной группе использовался принцип «максимальной достигнутой численности» [13, с. 51], который основан на том, что теряя население, город, как

правило, сохраняет свои функции в отношении окружающей территории. Поэтому пункт относится к определенной группе в соответствии с максимальной численностью, которую он имел за несколько последних десятилетий (у нас – с 1959 по 2010 г.), при условии, что он оставался в соответствующей группе численности не менее 10 лет.

Для идентификации ТЕ глубинки необходимо оценить транспортные условия. Учитывались все действующие железнодорожные пути общего пользования и две высшие категории автодорог – автомагистрали и автодороги общегосударственного значения с твердым покрытием. Основным параметром было количество направлений движения из района (или в район) по каждому виду транспорта. Всего выделено пять классов транспортных условий (от лучших к худшим). Районы первого класса имеют два и более направлений железных дорог в сочетании с автомагистралями и автодорогами общегосударственного значения двух (и более) направлений. В районах пятого класса отсутствуют железные дороги общего пользования и автодороги высших категорий. Районы 2, 3 и 4 классов образуют последовательный ряд с ухудшением транспортных условий. К глубинке могут быть отнесены только районы 3, 4 и 5 классов.

Выделение глубинки проводилось путем соотнесения класса центра и класса транспортных условий. Дополнительно было принято, что районы, возглавляемые субсредними городами (20–50 тыс. чел.), могут относиться к глубинке только при самых плохих транспортных условиях (5 класс). Анализ показал, что таких случаев в Центральной России нет, поэтому рассматриваемые глубинные ТЕ возглавляются либо малыми городскими поселениями, либо сельскими населенными пунктами.

Результаты. В таблице 1 приведена группировка ТЕ по классам их центров. Более половины всех районов имеют своим центром населенный пункт 4 класса – малый город или пгт численностью до 20 тыс. человек. В Центрально-Черноземном районе их доля несколько меньше – 48%, в Центральном – 57%. Зато доля районов, возглавляемых сельскими населенными пунктами, в Черноземье почти вдвое выше, чем в ЦЭР – 23 и 13% соответственно.

Таблица 1

*Распределение территориальных единиц нестоличных областей
Центральной России по классам центров*

	Классы центров					Всего
	1	2	3	4	5	
ЦЭР	17	17	46	149	34	263
ЦЧР	8	6	23	58	28	123
Центральная Россия	25	23	69	207	62	386

Примечание: использован принцип максимальной достигнутой людности.

Таблица 2

Урбанизированные, переходные и глубинные территории Центральной России

Группы ТЕ	Число ТЕ	Доля (%)				
		В общем числе ТЕ	В общей площади	Во всем населении	В городском населении	В сельском населении
1. Метрополитенские	49	13	15	58	71	26
2. Прицентровые*	89	23	20	15	12	24
3. Все урбанизированные	(138)	(36)	(35)	(73)	(83)	(50)
4. Переходные	67	17	20	13	10	17
5. Глубинка I	113	29	29	10	6	20
6. Глубинка II	68	18	16	4	1	13
7. Вся глубинка	(181)	(47)	(45)	(14)	(7)	(33)
Всего	386	100	100	100	100	100

* Без учета 10 метрополитенских ТЕ, попадающих в прицентровые зоны более крупных городов.

Всего в Центре 49 ТЕ, которые можно считать метрополитенскими. Из них 16 возглавляются центрами областей, 2 – другими городами с людностью более 200 тыс. чел. (Рыбинск и Старый Оскол), 7 – городами с людностью от 100 до 200 тыс. и 24 – «средними» городами (от 50 до 100 тыс. чел.). Принятым критериям «прицентровых» отвечают 99 ТЕ, но 10 из них одновременно являются метрополитенскими, поэтому в таблицах, для исключения двойного счета, число прицентровых ТЕ считается равным 89.

К глубинке отнесена 181 ТЕ (121 в ЦЭР и 60 в ЦЧР). Выделено два уровня, или две степени, глубинности: «глубинка I» и «глубинка II». Для последней характерны наиболее жесткие условия жизни. Сюда отнесены 44 сельских ТЕ с 4 и 5 классами по транспорту и 24 ТЕ, возглавляемые малыми городскими поселениями при 5 классе транспортных условий – всего 68 ТЕ. Глубинка I («мягкая») по числу ТЕ заметно больше (113 ТЕ). Она представлена 105 территориями с центрами – малыми городскими поселениями при 3 и 4 классах транспортных условий и 8 сельскими территориями с 3 классом транспортных условий.

Сравнительно небольшая группа ТЕ (67, или 17% от их общего числа) не отвечает принятым критериям ни урбанизированных, ни глубинных территорий. По своим харак-

теристикам (классы центра и транспортных условий) они занимают промежуточное положение между этими группами и обозначены здесь как «переходные территории» (рис. 1).

Таблица 2 дает представление о распределении числа ТЕ, их суммарной площади и населения по группам территорий, выделенных по месту в территориально-урбанистической структуре. Глубинка преобладает, хотя и относительно, по числу ТЕ и по площади. Урбанизированные территории имеют значительное преобладание по городскому и по всему населению. И даже по доле в сельском населении на них приходится немногим более половины (50,4%). Переходные территории, заметно уступают прицентровым по числу ТЕ, равны им по площади и близки по доле во всем и городском населении.

Стоит обратить внимание на правильное последовательное убывание долей всего и городского населения при движении вниз в соответствующих столбцах таблицы. По доле в сельском населении «мягкая глубинка» несколько превосходит переходные ТЕ. В целом таблица 2 дает выразительную картину концентрации населения в пределах урбанизированных и особенно – метрополитенских территорий.

Более половины центров рассматриваемых районов приходится, как уже отмеча-

Таблица 3

Распределение территориальных единиц по месту в территориально-урбанистической структуре в зависимости от класса центра

Класс центра ТЕ	Место в территориально-урбанистической структуре					
	Прицентровые	Переходные	Глубинка I	Глубинка II	Вся глубинка	Всего
Субсредние города	27 (18; 9)	41 (27; 14)	–	–	–	68 (45; 23)
Малые городские поселения	54 (38; 16)	24 (19; 5)	105 (70; 35)	24 (22; 2)	129 (92; 37)	207 (149; 58)
Сельские населенные пункты	8 (5; 3)	2 (0; 2)	8 (5; 3)	44 (24; 20)	52 (29; 23)	62 (34; 28)
Всего	89 (61; 28)	67 (46; 21)	113 (75; 38)	68 (46; 22)	181 (121; 60)	337 (228; 109)

Примечания. 1. В таблице не представлены 49 метрополитенских территориальных единиц, возглавляемых большими и средними городами. 2. В скобках приведены данные по ЦЭР и ЦЧР.

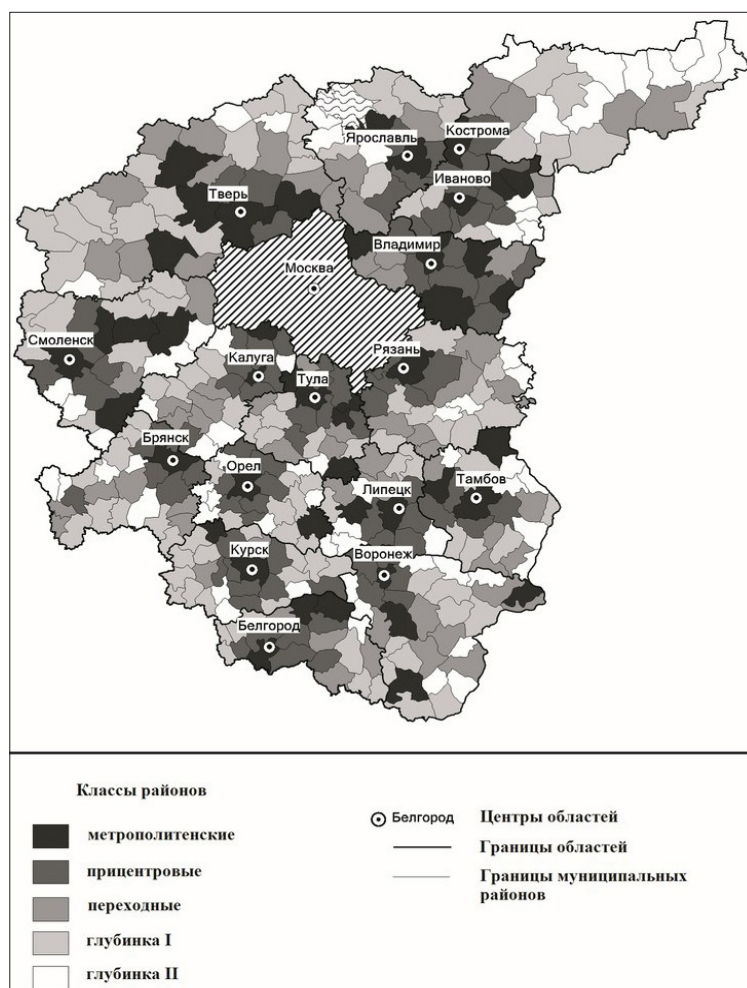


Рис. 1. Территориально-урбанистическая структура нестолических областей Центральной России

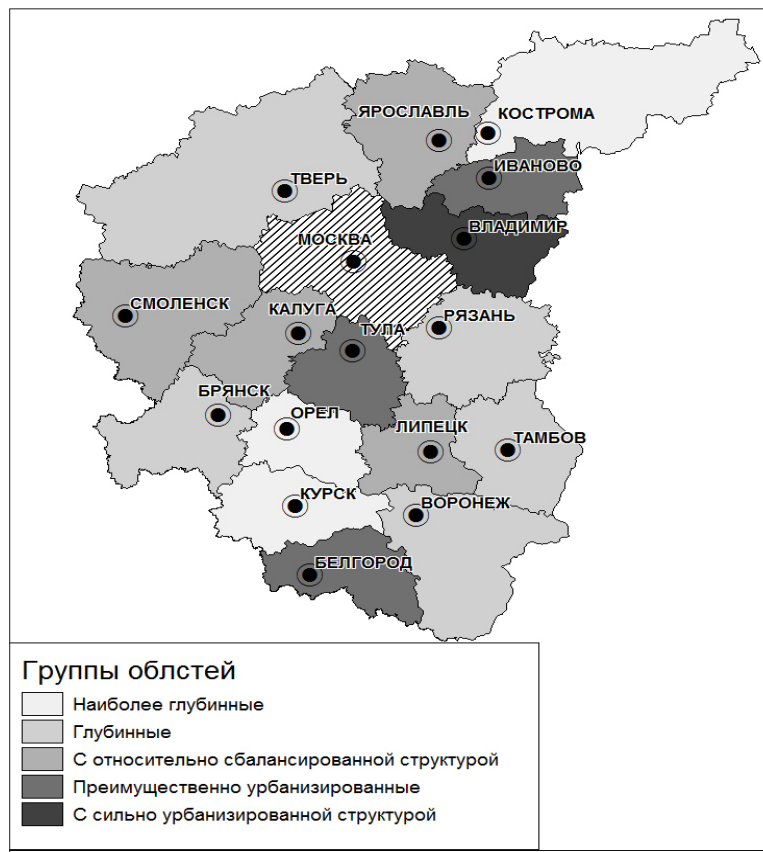


Рис. 2. Группировка областей по соотношению глубинных и урбанизированных территориальных единиц

лось, на малые городские поселения. Преобладают они и на прицентровых и на глубинных территориях (табл. 3). В группе переходных ТЕ доминируют субсредние города. Сельские населенные пункты в качестве центров районов преобладают в пределах «жесткой» глубинки, причем в Черноземье в районах этой группы почти нет райцентров – городских поселений (только 2 из 22).

В таблице 4 показана территориально-урбанистическая структура всех нестоличных областей, а также Центрального, Центрально-Черноземного районов и Центра в целом. Обращает на себя внимание почти идентичная структура ЦЭР и ЦЧР: удельный вес групп ТЕ, выделенных по месту в территориально-урбанистической структуре, в двух экономических районах почти не различается.

На уровне областей различия больше. Прежде всего, области заметно различаются по числу «метрополитенских» ТЕ. Если в Костромской и Рязанской областях име-

ется лишь по одному такому району, то во Владимирской, Смоленской, Тверской – по 5, а в Тульской – 6. Максимальную долю (почти 1/3) они составляют во Владимирской области. Наибольшее число урбанизированных ТЕ имеют Ивановская (12), Владимирская и Тульская (по 11) области, наименьшее – Костромская (5), Рязанская и Ярославская (по 6). Удельный вес урбанизированных территорий («метрополитенские» и прицентровые вместе) в общем числе ТЕ меняется от 21 и 22% в Костромской и Тверской до 57 и 69% в Ивановской и Владимирской областях.

Существенны и различия по степени глубинности. В 9 из 16 областей доля глубинных территории составляет 50 и более %, тогда как доля урбанизированных превышает половину только в двух (см. выше) областях. В одной из этих областей (Владимирской) глубинки, в принятом здесь ее понимании, совсем нет. Представляет интерес и соотношение ТЕ с разной степенью глубинности.

Таблица 4

Территориально-урбанистическая структура
нестолечных областей Центральной России

	Области	Группы территориальных единиц (число единиц)					Всего ТЕ	Укрупненные группы (%)		
		1	2	3	4	5		1+2	3	4+5
1	Брянская	2	5	6	9	5	27	26	22	52
2	Владимирская	5	7	4	—	—	16	69	31	—
3	Ивановская	4	8	1	4	4	21	57	5	38
4	Калужская	2	8	5	5	5	25	40	20	40
5	Костромская	1	4	4	6	9	24	21	17	62
6	Орловская	2	7	—	8	7	24	37	—	63
7	Рязанская	1	5	6	9	4	25	24	24	52
8	Смоленская	5	5	2	8	5	25	40	8	52
9	Тверская	5	3	10	15	3	36	22	28	50
10	Тульская	6	5	5	6	1	23	48	22	30
11	Ярославская	2	4	3	5	3	17	35	18	47
ЦЭР в целом		35	61	46	75	46	263	36	18	46
12	Белгородская	3	6	4	7	1	21	43	19	38
13	Воронежская	4	5	7	9	8	33	27	21	52
14	Курская	2	8	2	13	3	28	36	7	57
15	Липецкая	2	5	3	3	5	18	39	17	44
16	Тамбовская	3	4	5	6	5	23	30	22	48
ЦЧР в целом		14	28	21	38	22	123	34	17	49
Вся Центральная Россия		49	89	67	113	68	386	35	18	47

Примечание: 1 – метрополитенские; 2 – прицентровые; 3 – переходные; 4 – глубинка I; 5 – глубинка II

В целом, как уже было отмечено, территорий отнесенных к «мягкой» глубинке, значительно больше. В некоторых областях они преобладают в несколько раз, в большинстве – на 1–2 единицы. В Костромской и Липецкой областях, наоборот, преобладают ТЕ «жесткой глубинки». Доля же переходных территорий во всех областях не высока. Только во Владимирской и Тверской областях она превышает 1/4, а в Тверской доля переходных ТЕ даже несколько выше, чем доля урбанизированных (28 против 22%). По соотношению урбанизированных и глубинных территорий можно выделить несколько групп регионов (рис. 2).

1. Наиболее глубинные (на глубинку приходится не менее 57% ТЕ): Костромская, Курская, Орловская области.

2. Глубинные (глубинка – от 47 до 52%, урбанизированные ТЕ – не более 30%): Брянская, Воронежская, Рязанская, Тамбовская, Тверская области.

3. Регионы с относительно сбалансированной структурой (глубинка от 36 до 52%, урбанизированные от 35 до 40%): Калужская, Липецкая, Смоленская, Ярославская области. Единственный регион, где доли глубинных и урбанизированных ТЕ равны (по 40%) – Калужская область.

4. Преимущественно урбанизированные (доля урбанизированных больше, чем глубинных; первые составляют от 43 до 57%, вторые – от 30 до 38%): Белгородская, Ивановская, Тульская, области.

5. Сильно урбанизированная структура – Владимирская область: 69% составляют урбанизированные ТЕ, при отсутствии глубинных территорий.

Центральная Россия в целом и ЦЭР имеют относительно сбалансированную структуру, соответствующую 3-й группе. ЦЧР по своей структуре близок ко 2-й группе («глубинные»), но доля урбанизированных территорий у него несколько выше, чем у регионов этой группы.

Заключение. Проведенный анализ позволил увидеть, как представлены в Центральной России территории, занимающие разные позиции в территориально-урбанистической структуре регионов. Разумеется, наибольшую озабоченность вызывают ТЕ глубинки. При средней для Центра плотности всего населения 33 чел. на кв.км, ее значения меняются от 68 на урбанизированных территориях до неполных 11 в глубинке. Понятно, что сами принципы организации жизни этих территорий не могут быть одинаковыми. Нужны

совершенно разные модели пространственной организации власти и всех видов инфраструктуры, а также разные нормы регулирования хозяйственной деятельности.

На глубинку, с ее плохим доступом ко всем социальным благам, по нашим подсчетам, приходится почти половина территории Центральной России (47% от общего числа ТЕ и 45% от общей площади), в ее пределах проживает каждый седьмой житель Центра

и каждый третий его сельский житель. В абсолютном выражении ее население составляет 2,9 млн человек, что соответствует суммарному населению двух средних областей.

Ни один из регионов-субъектов не в состоянии самостоятельно обеспечить приемлемые условия жизни для этого населения и нормальное функционирование этих территорий. Федеральные власти не имеют права закрывать глаза на их проблемы.

Библиографический список

1. Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж. Очерки по географии городов / Перев. с фр. – М.: Прогресс, 1967.
2. Ковалев С.А. Типы поселений – районных центров СССР // География населения СССР / Вопросы географии. Сб. 56. – М., 1962. С. 54–72. (Перепечатано в: Ковалев С.А. Избранные труды. – Смоленск, 2003. С. 313–331).
3. Кузнецов Д.В. Современные особенности метрополитенизации в США: автореф. дисс. ... канд. геогр. наук. – СПб., 2010.
4. Лаппо Г.М. География городов. – М.: Владос, 1997.
5. Лейзерович Е.Е. Глубинка как типологическая часть российского пространства // Российская глубинка – модели и методы изучения. Сб. статей. – М.: Эслан, 2012. С. 62–71.
6. Маергойз И.М., Лаппо Г.М. География и урбанизация // Урбанизация мира / Вопросы географии. Сб. 96. – М.: Мысль, 1974. С. 5–18.
7. Молодикова И.Н. Экономико-географические особенности взаимосвязанного развития городского и сельского расселения ЦЭР: автореф. дисс. ... канд. геогр. наук. – М., 1987.
8. Нефедова Т.Г. Сельская Россия на перепутье: географические очерки. – М.: Новое изд-во, 2003.
9. Ожегов С.И. Словарь русского языка. 22-е изд., стер. – М.: Русский язык, 1990.
10. Росстат. Всероссийская перепись населения 2010 г. [Электронный ресурс] / Итоги Всероссийской переписи населения 2010. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi161
11. Танаевский В.А. Экономические типы административных районов // Экономическая география / Вопросы географии. Сб. 41. – М.: Географгиз, 1957. С. 110–118.
12. Темиргалиев Р.Ф. Современные тенденции в рамках городских агломераций США // Региональные исследования. – 2014. – № 3. – С. 100–107.
13. Ткаченко А.А., Фомкина А.А. Глубинка Центральной России: опыт формализованного выделения // Российская глубинка – модели и методы изучения. Сб. статей. – М.: Эслан, 2012. – С. 49–62.
14. Ткаченко А.А., Фомкина А.А. Агломерированное расселение: к проблеме идентификации и учета // Известия РГО. – 2014. – Т. 146. Вып. 5. – С. 48–56.
15. Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир: Развитие России глазами страноведа. – М.: Новый хронограф, 2009.

Чихичин В.В., Белозеров В.С. (Ставрополь)

ЭТНИЧЕСКАЯ КАРТА СТАВРОПОЛЬЯ: ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННАЯ ДИНАМИКА ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПОЛВЕКА¹

Chihichin V.V., Belozеров V.S.

ETHNIC MAP OF STAVROPOL TERRITORY: SPATIO-TEMPORAL DYNAMICS IN HALF A CENTURY

Аннотация. Проводится анализ изменения этнического состава Ставропольского края, трансформации его этнической карты за период с 1959 по 2010 г. В качестве основных причин динамики этих процессов определяется географическое положение, демографическая и миграционная ситуация. На современном этапе на территории Ставрополья выделяются очаги полиэтничности, этническая полупериферия и этническая периферия.

Abstract. The analysis of changes in the ethnic composition of the Stavropol Territory, the transformation of his ethnic map for the period from 1959 to 2010. The main reasons for the dynamics of these processes is determined by geographical location, demographic and migration situation. At the present stage in the territory of Stavropol distinguished centers of multi-ethnicity, ethnicity and ethnic semiperiphery peripherals.

Ключевые слова: этническая карта, Ставропольский край, этнические процессы, территориальная дифференциация, полиэтничность территории.

Keywords: ethnic map, Stavropol region, ethnic processes, territorial differentiation, polyethnicity territory.

Введение. Несмотря на, что подавляющее большинство (80%) населения Ставропольского края – представители одного этноса – русских, этот регион по-настоящему многонационален. Он является таковым не просто по факту совместного проживания на одной территории большого количества этнических групп, а исходя из остроты и глубины проблем межкультурного взаимодействия. Пограничное положение Ставрополья на Северном Кавказе с его серьезными социально-экономическими проблемами, в зоне контакта носителей индоевропейских, северокавказских и тюркских языков, христианства и ислама актуализирует необходимость проведения мероприятий по гармонизации межэтнических отношений.

Первый шаг к решению указанной проблемы – изучение состава населения, анализ изменений, выявление конкретных болевых точек. Только объективное знание может развеять расхожие мифы о почти катастрофических изменениях на российской этнической карте за последние несколько лет. Хватает подобных мифов и на Ставрополье, и о Ставрополье. Но изменения все же происходят, и корни их кроются в событиях, как минимум, полувековой давности. Покажем на примере Ставропольского края, насколько существенно может поменяться этнический состав

населения региона за пятьдесят лет, почему это происходит, какова территориальная дифференциация этнических процессов и в чем заключаются её очевидные последствия.

История вопроса. Пространственно-временная трансформация этнических процессов, как в целом в России, так и в отдельных её регионах и городах всегда являлась актуальным проблемным полем исследования. Больше внимания этому уделяли, конечно, этнологи и историки, но их чаще интересуют политические и социокультурные аспекты временной динамики этнической структуры с указанием мест проживания того или иного этноса. Географический же подход состоит в исследовании особенностей распространения этносов на различных территориальных уровнях; в выявлении зависимости территориальной дифференциации этнической структуры от природных, демографических, социально-экономических процессов, характерных для вмещающих пространств; в изучении процесса формирования и развития территориальных фокусов («ядер»), ареалов, районов концентрации народов [11].

С начала XXI века объектами исследования географов становились этническая структура населения всей России [16], её городской местности [6, 18], отдельных

¹ Работа выполнена при поддержке РФФИ, проект № 13–06–00462.

макрорегионов [7, 8, 13] и регионов [1], определенные этнические группы, например, коренные малочисленные народы Севера [10], или отдельные этносы [14]. Конечно, анализ территориальных особенностей в большей или меньшей степени присутствует в различных атласах от «Национального атласа России» [15] до региональных атласов: Ставропольского края [2, 4], Красноярского края [20], Дагестана [12].

Целый блок работ посвящен определению методики исследования территориальных особенностей этнических процессов, в том числе и для формулирования практических рекомендаций. Одним из традиционных методов, используемых при географическом изучении этнических процессов, является расчет индекса этнической мозаичности (ИЭМ) по методике Эккеля [19]. В данной статье рассчитан ИЭМ для городских округов и муниципальных районов Ставропольского края: чем выше его показатель, тем разнообразнее этнический состав. Есть интересные работы по использованию центрографического метода для анализа динамики расселения этносов [17]. Моделирование этнических процессов осуществляется на основе ГИС-технологий, предпринимаются попытки разработки универсальной системы их геоинформационного мониторинга [3, 5], в том числе и для принятия эффективных управленческих решений.

Общая динамика этнической структуры населения Ставрополья и причины нарастания полиэтничности. За последние полвека соотношение отдельных народов в этническом составе населения Ставропольского края изменилось довольно сильно. В 1959 г. самыми многочисленными были русские, украинцы, армяне, ногайцы и туркмены, а в настоящее время – русские, армяне, даргинцы, греки и цыгане.

Всего в Ставропольском крае, по данным Всероссийской переписи населения 2010 г., проживает более 120 народов. Удельный вес русских составляет 80% (2,2 млн чел.), что на 2% больше, чем в среднем по России. По сравнению с 1959 г. он сократился на 11%. Именно за счет уменьшения доли русских, а также украинцев и белорусов растет удельный вес представителей других этносов и повышается многонациональность региона

в целом. Второй этнос Ставрополья – армяне (161,3 тыс.) – 6% (в 1959 г. – 1,5%).

Численность еще восьми народов: даргинцев, греков, цыган, украинцев, ногайцев, азербайджанцев, карачаевцев и туркмен – составляет от 15 до 50 тыс. чел., а их суммарная доля в населении края равна почти 8%. Все эти этносы увеличивали свою численность, кроме украинцев, чья доля сократилась с 2,4% в 1959 г. до 1% в 2010 г. Доля даргинцев выросла с 0,04% в 1959 г. до 1,8% в 2010 г. Относительно стабильным все эти годы был удельный вес греков, ногайцев и туркмен.

Численность трех этносов: чеченцев, татар, турок (турок-месхетинцев) – колеблется в интервале от 10 до 15 тыс. чел., на их долю приходится 1,2% населения края. Еще 2,6% жителей Ставрополья – это народы, представленные численностью от 5 до 10 тыс. чел.: аварцы, кабардинцы, осетины, лезгины, грузины, белорусы, табасараны, корейцы, кумыки, немцы. Группу народов численностью от 1 до 5 тыс. чел. образуют 14 этносов: абазин, езиды, лакцы, узбеки, черкесы, евреи, ингуши, казахи, курды, молдаване, агулы, рутульцы, мордва, чуваша. Все вместе они составляют 1% населения края.

По численности греков, цыган и туркмен Ставропольский край занимает 1-е место в России, 2-е место – по численности армян (после Краснодарского края), даргинцев, ногайцев, табасаран (после Дагестана), карачаевцев, абазин (после Карачаево-Черкесии), кабардинцев (после Кабардино-Балкарии), 3-е место – по численности турок-месхетинцев (после Ростовской области и Кабардино-Балкарии), черкесов (после Карачаево-Черкесии и Краснодарского края), езидов (после Краснодарского края и Нижегородской области).

Если говорить о языковых семьях, то с 1959 г. удельный вес народов индоевропейской семьи в населении Ставрополья уменьшился на 6%, северокавказской и алтайской – вырос на 3 и 2% соответственно, уральской и кавказской – остался практически на прежнем уровне. Доля этносов славянской группы в 1959 г. составляла 93%, в настоящее время – 82%. А, например, доля дагестанских народов увеличилась практически с нуля до почти 3%.

Основной причиной такого заметного изменения этнического состава населения Ставропольского края является его географическое положение, определяющая черта

которого – сочетание форпостности, буферности и южности. Форпостность выражается в условной пограничности Ставрополя как части Северного Кавказа. Ставропольский край непосредственно не находится на государственной границе России, но его территория является своеобразной контактной зоной между православием и исламом, между ареалами расселения этносов индоевропейской, северокавказской и алтайской языковыми семьями.

Если рассматривать Северный Кавказ более широко, игнорируя современную конъюнктуру, то есть вместе с Краснодарским краем и Ростовской областью, то Ставрополье расположено в самом его центре, между национальными республиками и регионами, где удельный вес русских составляет около 90%. Соседство с Дагестаном, Чечней, Северной Осетией, Кабардино-Балкарией и Карачаево-Черкесией во многом объясняет полиэтничность края. Титульные народы соседних республик достаточно хорошо представлены в его населении.

Южное положение Ставрополя благоприятствует развитию малорискованного земледелия и животноводства, что еще в XVIII–XIX вв. притягивало крестьян-переселенцев из губерний Центральной России и Малороссии (Украины). В 1970–1980-е гг. возможности для развития животноводства (особенно овцеводства) привлекли на территорию края даргинцев и чеченцев. Та же самая «южность», а также активное развитие рекреационного хозяйства сделали его привлекательным для армян и греков, привычных к жизни в достаточно теплом климате.

Напрямую с географическим положением Ставропольского края связана особая роль миграционных и демографических процессов в нарастании полиэтничности его населения. В моменты особой миграционной активности территория Ставрополя превращалась в своеобразный коридор переселения народов, буферную зону, перевалочный пункт. Этому способствовало и выгодное транзитное положение: через территорию края проходят мощные автомобильная и железнодорожная трассы, соединяющие российские республики и Закавказье с европейской частью страны. Этнические миграции способствуют увеличению численности и удельного веса одних этносов (кавказских народов) и уменьшению – других (русских).

При этом полиэтничность характерна как для прямого, так и для обратного миграционного потока.

Рядом со Ставрополем расположены республики, титульные народы которых еще в недалеком прошлом переживали демографический взрыв. Быстрый рост численности трудоспособного населения в них по темпам опережал потребности региональных рынков труда, что усиливало масштабы аграрного перенаселения, вызывало рост безработицы и сопровождалось «чабанской» миграцией титульных этносов в соседние регионы, в том числе – и в первую очередь – именно в Ставропольский край, на территории которого у них сохранялась высокая рождаемость, а смертность даже сокращалась. Таким образом, влияние этнического фактора активизирует демографические процессы в регионе и в целом положительно сказывается на сохранении региональных человеческих ресурсов и трудового потенциала.

Этапы динамики этнической структуры населения Ставропольского края. Их логично выделить, опираясь на годы проведения переписей населения.

Первый этап – *очень стабильный* – с 1959 по 1970 г. Основное население составляли представители этносов, расселившихся на территории Ставропольского края еще в XIX веке. Высокий удельный вес русских (91%) сократился всего на 1%, при этом их абсолютная численность увеличивалась на 20%. Процент украинцев, белорусов, армян, греков, ногайцев и туркмен остался практически неизменным. Переписью населения 1959 г. в крае было учтено менее тысячи даргинцев. В 1960–1970-е гг. в Дагестане стало наблюдаться перенаселение, вызвавшее их миграцию за пределы республики. К 1970 г. на Ставрополье было уже около 6,6 тыс. представителей этого этноса. В это десятилетие отмечается заметное увеличение численности немцев, количество евреев же, наоборот, сокращается за счет эмиграции и ассимиляции.

Второй этап – *стабильный* – с 1971 по 1979 г. В это десятилетие на Ставрополье появляются представители этносов, численность которых раньше составляла сотни или даже десятки человек. Процент русских все еще оставался очень высоким – 88%. Их абсолютная численность увеличивалась

более низкими темпами (за десятилетие – на 6%) в связи с тем, что естественный прирост начал сокращаться, а миграционный приток еще не был значительным. Удельный вес армян увеличился незначительно, а их абсолютная численность – на 30%.

К 1979 г. на Ставрополье сформировалась самая многолюдная за пределами Дагестана даргинская диаспора – почти 40% всех даргинцев, проживавших вне республики. Они оказались четвертым по численности этносом в крае (0,8% его населения). Прирост их численности обеспечивался за счет хозяйственной миграции. Другой дагестанский народ – аварцы – также начал формировать на территории Ставрополья самую большую диаспору за пределами этнической родины.

В это время наблюдался пик прироста карачаевцев, абазин и черкесов за счет миграции из соседней Карачаево-Черкесии, которая к тому же на тот момент была составной частью Ставропольского края. На 1970-е гг. приходится начало активного расселения чеченцев, в основном, за счет миграций: в 1970 г. их было менее 0,5 тыс., к 1979 г. – уже 8,6 тыс. чел.

Третий этап – *переломный* – с 1980 по 1989 г. Именно в это время во многом закладывается современное соотношение этносов, проживающих на территории Ставрополья, начинают расселяться новые для края народы. Удельный вес русских сократился сильнее, чем в прошлые и последующие (на данный момент) десятилетия – на 4% – до 84%, при этом их абсолютная численность увеличилась почти на 16%, в основном, за счет притока мигрантов во второй половине десятилетия из национально-территориальных образований Кавказа.

Осуществимо активизировался въезд армян, причиной чего стали события в Нагорном Карабахе, Спитакское землетрясение, кровавые расправы в Сумгаите. Здесь сработала так называемая территориальная память, когда представители этноса предпочитали приезжать туда, где их диаспора уже присутствовала. В 1989 г. армяне стали вторым после русских этносом Ставрополья с удельным весом 2,7%. Этот временной отрезок – пик прироста численности греков, главные причины активной миграции которых – близость к Закавказью, где проживала одна из крупнейших диаспор этого народа на территории СССР, и территориальная память.

Отмечалось значительное увеличение численности азербайджанцев.

К 1989 г. заметно выросла доля и абсолютная численность народов Дагестана: даргинцев (вдвое), аварцев (вдвое), лезгин (с 300 чел. до 4,8 тыс. чел.), табасаран (с 82 чел. до 3,7 тыс. чел.), кумыков (почти в три раза). Вклад миграционного и естественно прироста в увеличение численности даргинцев, аварцев и кумыков был практически равносильным. Прирост лезгинского и табасаранского этноса обеспечивался активной миграцией из Дагестана. Увеличение численности чеченцев обеспечивалось в основном за счет естественного прироста.

Впервые на Ставрополье крае появились турки-месхетинцы. Сначала они были приглашены сюда как овощеводы, затем после межэтнических столкновений в Узбекистане многочисленная группа представителей этого этноса прибыла уже как стрессовые мигранты.

Четвертый этап – *динамичный* – с 1990 по 2002 г. Удельный вес русских продолжает сокращаться, но уже не так сильно (до 82%), абсолютная их численность увеличилась на 10% в первую очередь за счет стрессовых мигрантов, с 1993 г. у них характерна естественная убыль. Впервые начала сокращаться численность украинцев и белорусов – за счет ассимиляции, немцев – за счет эмиграции, чеченцев – за счет миграции. Замедлился рост дагестанских этносов. Продолжала заметно увеличиваться численность армян в связи с миграциями, их стало в два раза больше (5,5% населения края). Росло количество греков также за счет миграций и азербайджанцев, как за счет миграций, так и благодаря естественному приросту.

Численность четырех этносов увеличилась лавинообразно: цыган, которые здесь традиционно расселялись – с 9 тыс. до 19 тыс., турок-месхетинцев, которые появились на Ставрополье в прошлое десятилетие – с 1,3 тыс. до 7,5 тыс., курдов (вместе с езидами), которых раньше почти не было – со 160 чел. до 3,7 тыс. чел. Во всех четырех случаях причина роста – в первой половине десятилетия – миграции, а во второй – в большей степени высокая рождаемость.

Пятый этап – относительно динамичный – с 2003 по 2010 г. Удельный вес русских сократился до 80%, абсолютная их численность практически не изменилась из-за есте-

ственной убыли и незначительного миграционного притока по причине сокращения миграционного потенциала территорий выезда: Чечни и других республик Северного Кавказа, бывших республик Советского Союза. Численность украинцев, белорусов и немцев продолжает сокращаться, зафиксировано уменьшение греков, грузин и татар. Количество представителей остальных этносов увеличивалось, но не такими быстрыми темпами, как в предыдущие два десятилетия. Миграционный прирост даргинцев восстановился, что на фоне сохраняющейся высокой рождаемости сделало их третьим этносом Ставрополя. Наиболее высокие темпы увеличения численности в это десятилетие были у цыган – на 64%, как за счет интенсивной миграции, так и высокой рождаемости.

Современная поляризация этнической карты Ставрополя: особенности и проблемы. Территориальная неравномерность этнического пространства Ставропольского края прослеживается, как минимум, в трех направлениях: городская – сельская местность, восток – запад (точнее юго-восток – северо-запад), очаги полиэтничности – этническая периферия.

Города Ставрополя характеризуются более медленным нарастанием полиэтничности, чем регион в целом. Доля русских в городской местности выше: в 1989 г. – 87%, в 2002 г. – почти 85%, в 2010 г. – 83,5%. При том, что численность русских в крае с 2002 по 2010 г. фактически осталась неизменной, среди горожан их стало почти на 3% больше в основном за счет внутрирегионального миграционного потока из сел. Наиболее высокие темпы прироста численности в городах отмечаются у даргинцев, туркмен, цыган, азербайджанцев и ногайцев. Сельская местность в целом более многонациональна. Современное значение общекраевого удельного веса русских (80%) в ставропольском селе отмечалось уже в 1989 г., в 2002 г. он составлял 78%, в 2010 г. – 76%.

Таким образом, нарастание полиэтничности населения Ставрополя больше происходит за счет сельских территорий, но это и закономерно, так как доля сельских жителей в крае составляет почти 60%. При этом среди русских селян 40%, среди армян – 38%, греков – 50%, цыган – 67%, чеченцев – 70%, аварцев – 72%, ногайцев – 83%, даргин-

цев – 85%, туркмен – 87%, турок-месхетинцев – 90%.

На этнической карте Ставропольского края вектор нарастания полиэтничности его населения четко направлен с юго-востока на северо-запад, что обусловлено географическим положением: юго-восточные и южные рубежи Ставрополя – это границы с республиками, от которых распространяются рассеивающиеся шлейфы – ареалы расселения представителей титульных для них народов. Например, в приграничных с Дагестаном Нефтекумском, Курском и Левокумском районах проживет 41% даргинцев Ставрополя, в районах – соседях второго порядка – Степновском, Буденновском, Арзгирском – 22%, третьего порядка – Новоселицком, Благодарненском, Туркменском, Апанасенковском – 15%.

Анализ индекса этнической мозаичности позволяет выделить на территории Ставропольского края две самые многонациональные зоны, так называемые очаги полиэтничности, из которых происходит дальнейшее расселение многих народов. Первая зона – это восточные районы (Курский, Нефтекумский, Степновский, Левокумский и Арзгирский), которые занимают четверть территории края, здесь расселяется 68% ногайцев, 62% турок-месхетинцев, 53% даргинцев, 40% аварцев, 38% туркмен, 30% кабардинцев, 32% чеченцев, проживающих на территории края.

Вторая зона – Кавказские Минеральные Воды – Предгорный, Минераловодский, Георгиевский районы и города краевого подчинения Пятигорск, Кисловодск, Ессентуки, Георгиевск – занимают всего 8% территории края, но здесь проживает 88% ставропольских греков, 66% – азербайджанцев, 65% – армян, 60% – карачаевцев, 45% – грузин, 44% – кабардинцев, 40% – абазин, 25% – цыган, 23% – ногайцев.

Можно выделить на территории Ставрополя и так называемую этническую полупериферию – это его центральные по направлению восток – запад районы с удельным весом русских от 75 до 85% – Буденновский, Благодарненский, Новоселицкий, Александровский, Андроповский, Грачевский. Здесь довольно заметно расселение армян, цыган, даргинцев, аварцев.

Этническая периферия Ставрополя – это его северные и западные районы – Апанасен-

Таблица

Индекс этнической мозаичности (ИЭМ) в муниципальных районах (МР) и городских округах (ГО) Ставропольского края, 2010 г.

МР, ГО	ИЭМ	МР, ГО	ИЭМ
Курский, Нефтекумский	0,70	Железноводск	0,32
Степновский	0,60	Буденновский, Труновский, Лермонтов	0,31
Туркменский	0,57	Кочубеевский	0,29
Предгорный	0,52	Ессентуки	0,28
Левокумский, Пятигорск	0,48	Александровский	0,27
Андроповский, Арзгирский	0,44	Шпаковский	0,26
Новоселицкий, Кисловодск	0,43	Апанасенковский, Советский, Ставрополь	0,25
Георгиевский	0,41	Ипатовский, Новоалександровский	0,23
Грачевский	0,38	Изобильненский	0,21
Минераловодский	0,37	Невинномысск	0,19
Кировский	0,35	Красногвардейский	0,15
Благодарненский	0,34	Петровский	0,13
Георгиевск	0,33		

Составлено и рассчитано по данным Всероссийской переписи населения 2010 г. по Ставропольскому краю. – Режим доступа: http://stavstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/stavstat/ru/census_and_researching/census/national_census_2010.

ковский, Ипатовский, Петровский, Труновский, Шпаковский, Кочубеевский, Изобильненский, Новоалександровский, Красногвардейский, города Ставрополь и Невинномысск с долей русских от 86 до 94%. Ввиду своей высокой численности населения (15% жителей края) по «вкладу» в региональный этнический состав выделяется Ставрополь: здесь проживает 41% краевых черкесов, 16% – абазин, 15% – карачаевцев, 15% – лезгин, 11% – армян, 11% – татар, 11% – осетин, 9% – азербайджанцев, 7% – греков.

Нарастание полиэтничности населения Ставрополя, территориальная концентрация представителей разных народов в отдельных районах и городах повышают вероятность возникновения именно в них трудностей межнационального взаимодействия. В целом, по мнению экспертов, Ставропольский край наряду с Дагестаном, Москвой, Санкт-Петербургом и Татарстаном отнесен к российским регионам с очень высокой межэтнической напряженностью. Причина этому – массовая бесконтрольная этническая миграция, которая вызывает рост националистических настроений среди местного населения и, как следствие, количество бытовых конфликтов. Эксперты не видят причин снижения межэтнической напряженности и прогнозируют её дальнейший рост [9].

По данным краевых средств массовой информации (газеты «Ставропольская правда» и «Комсомольская правда – Ставрополь») наиболее напряженными в плане этни-

ческого взаимодействия последние 15 лет являются Степновский район (инцидент с убийством между даргинцами и русскими с участием 300 человек в августе 2004 г., столкновение между даргинцами и ногайцами в июне 2009 г., драка с участием 20 человек между русскими с одной стороны и даргинцами, аварцами и армянами – с другой в декабре 2010 г. и др.) и Ставрополь (массовая драка между ногайцами и туркменами в районе студенческих общежитий одного из вузов в апреле 2004 г., серия громких инцидентов, в том числе митингов, из-за драки молодых людей – представителей русского и чеченского этноса в мае 2007 г. и др.). Конфликтные ситуации возникали также в Туркменском (массовая драка с убийством между туркменами и русскими в январе 2002 г.), Нефтекумском (конфликт между даргинцами и туркменами в январе 2002 г.), Шпаковском (стычка между даргинцами и русскими с участием 300 человек в августе 2009 г.), Советском (перестрелка между казаками и чеченцами в ноябре 2010 г.) районах, Кисловодске (конфликт с участием 15 молодых людей между славянами и кавказцами в июле 2012 г.).

Учитывая тенденции этнических процессов последней четверти века, можно сделать приблизительные прогнозы их развития на ближайшие годы. В целом, динамика численности большинства этносов, представители которых живут на территории Ставропольского края, замедлится. У одних будет наблю-

даться концентрация в местах нынешнего проживания (армяне, греки, азербайджанцы, турки-месхетинцы, курды), а для других будет характерно расширение ареала современного расселения: у даргинцев, чеченцев – за счет Ставрополя и городов КМВ, у ногайцев, туркмен, карачаевцев, аварцев, лезгин – за счет Ставрополя, у цыган – за счет сельских районов и малых городов – районных центров.

Значительного увеличения численности русских ни в одном из городов и районов Ставрополя в ближайшие годы не произойдет. Наоборот, возможно их сокращение в трети территорий края, в первую очередь, являющихся очагами полиэтничности. Снижению межэтнической напряженности будет способствовать только системная работа по гармонизации межэтнических отношений.

Библиографический список:

1. Абросимова И.В. Генезис и развитие этнического пространства Курганской области: историко-географический аспект // Региональные исследования. – 2012. – № 1. – С. 73–78.
2. Белозеров В. С., Панин А. Н., Приходько Р. А., Чихичин В. В., Черкасов А. А. Этнический атлас Ставропольского края. – Ставрополь, 2014. – 304 с.
3. Белозеров В.С., Панин А.Н., Черкасов А.А. Геоинформационное моделирование этнических процессов в Ставропольском крае // Наука. Инновации. Технологии. – 2014. – № 2. – С. 136–144.
4. Белозеров В.С., Панин А.Н., Чихичин В.В. Этнический атлас Ставропольского края. – Ставрополь, 2008. – 208 с.
5. Белозеров В.С., Черкасов А.А. ГИС-мониторинг этнических процессов в России // Наука. Инновации. Технологии. – 2013. – № 1. – С. 157–161.
6. Белозеров В.С., Черкасов А.А. Региональные особенности формирования этнической структуры городского населения России // Проблемы региональной экологии. – 2013. – № 3. – С. 218–220.
7. Белозеров В.С. Этническая карта Северного Кавказа. М., 2005. – 299 с.
8. Белозеров В.С. Этнодемографические процессы на Северном Кавказе. – Ставрополь. 2000. – 166 с.
9. Гроздья гнева. Рейтинг межэтнической напряженности в регионах России. Осень 2013 – весна 2014 года. – режим доступа: <http://club-rf.ru/thegrapesofwrath/01/thegrapesofwrath01.pdf>.
10. Клоков К.Б., Хрущев С.А. Динамика демографического воспроизводства популяций коренных малочисленных народов Севера России и её региональные особенности // Региональные исследования. – 2008. – № 5. – С. 39–50.
11. Корнев И.Н., Абросимова И.В. Дифференциация этноконфессионального пространства Курганской области // Региональные исследования. – 2013. – № 1 (39). – С. 100–105.
12. Курбанов М. Р., Курбанов Г. М. Этноатлас Республики Дагестан. – Махачкала, 2011. – 178 с.
13. Манаков А.Г. Геокультурное пространство северо-запада Русской равнины: динамика, структура, иерархия. – Псков, 2002. – 300 с.
14. Медведков А.А. Кеты: таежная культура и традиционное хозяйство в современных социально-экономических и природно-климатических условиях // Региональные исследования. – 2012. – № 4. – С. 142–147.
15. Национальный атлас России. – Режим доступа: <http://www.national-atlas.ru>.
16. Орлов А.Ю. Историко-географические аспекты трансформации этнической структуры населения Российской Федерации // Региональные исследования. – 2013. – № 2 (40). – С. 120–124.
17. Панин А.Н. Куда движутся народы, или особенности применения центрографического метода для анализа расселения полиэтничного региона // Люди и карты: географические аспекты исследования населения. – Ставрополь, 2012. – С. 57–60.
18. Трифонова З.А. Особенности этнокультурной среды в столицах и городах национально-территориальных образований России // Региональные исследования. – 2006. – № 1. – С. 22–28.
19. Эккель Б.М. Определение индекса этнической мозаичности национального состава республик, краев и областей СССР // Советская этнография. – 1976. – № 2. – С. 33–39.
20. Этноатлас Красноярского края. – Красноярск, 2006. – 224 с.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ

Винокуров А.И., Ковалев Ю.П., Перекрест С.С. (Смоленск)

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ В МЕТОДОЛОГИИ КРОСС-КУЛЬТУРНОГО АНАЛИЗА РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ (НА МАТЕРИАЛАХ СМОЛЕНСКОЙ, ВИТЕБСКОЙ И МОГИЛЕВСКОЙ ОБЛАСТЕЙ)¹

Vinocurov A.I., Kovalev Y.P., Perekrest S.S.

DEMOGRAPHIC PROCESSES IN THE METHODOLOGY OF CROSS-CULTURAL ANALYSIS OF THE RUSSIAN-BELARUSIAN BORDER REGION (ON MATERIALS OF SMOLENSK, VITEBSK AND MOGILEV REGIONS)

Аннотация. В статье рассматриваются возможности кросс-культурного анализа контактной зоны Смоленской области Российской Федерации, Витебской и Могилевской областей Республики Беларусь. Авторы анализируют демографическую ситуацию контактной зоны. Результаты сравнения показывают модернизационный потенциал населения в контексте реиндустриализации российско-белорусского приграничья.

Abstract. The possibility of cross-cultural analysis of the contact zone of the Smolensk region of the Russian Federation, Vitebsk and Mogilev regions of Belarus. The authors analyze the demographic situation of the contact zone. The comparison results show the potential of the modernization of the population in the context of the re-industrialization of the Russian-Belarusian border area.

Ключевые слова: демографические изменения, российско-белорусское приграничье, кросс-культурные исследования, модернизационный потенциал населения приграничья.

Key words: demographic changes, the Russian-Belarusian border areas, cross-cultural studies, modernization potential of the population of the border.

Кросс-культурные исследования (англ. cross-cultural research) – сравнительные исследования, направленные на выявление сходства и различий между разными культурными и общественными системами. Сложившийся в контексте американской исследовательской традиции, метод кросс-культурного анализа получил в последнее время широкое распространение в европейских и российских гуманитарных исследованиях. Заметное влияние на распространение кросс-культурного метода оказала теория социокультурных изменений. В последнее время методология кросс-культурного анализа стала применяться в разработке проблемы социокультурных последствий деиндустриализации регионов России, обостряющихся в условиях кризиса и санкций; в сравнительных исследованиях муниципальных образований и местных

сообществ как первичных социокультурных структур региона; в исследованиях приграничных территорий [1].

Используется метод кросс-культурного анализа и в рамках исследований всероссийской Программы ЦИСИ ИФ РАН «Проблемы социокультурной эволюции России и ее регионов» [3].

Цель данного исследования – сравнение демографической ситуации в контактных приграничных зонах России и Беларуси. Объектом исследования выбрана зона российско-белорусского приграничья (территории Смоленской области Российской Федерации, Витебской и Могилевской областей Республики Беларусь).

Эти территории схожи своими природными и историческими условиями развития. Зона российско-белорусского при-

¹ Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта №15-03-00443.

границы неоднократно выступала в качестве объекта исследований проходящих на ее территории социально-экономических процессов и трансформаций [2, 5, 6]. В них отмечается, что, несмотря на общие закономерности, характерные для демографического развития сопредельных территорий, протекание демографических процессов в каждом из них находится под влиянием специфических факторов, проявления которых важно идентифицировать и описать. Такие различия могут быть связаны с особенностями административной политики, определяющей, в том числе, численность населения низовых административных единиц (в России – муниципальных районов, в Республике Беларусь – административных районов).

В таблице 1 представлена численность постоянного населения и населения в трудоспособном возрасте в муниципальных районах Смоленской области РФ и административных районах Витебской и Могилевской областей Беларуси.

Как видим, средняя численность населения приграничных районов российско-белорусского приграничья существенно различается (табл. 1). В группе из семи приграничных районов Смоленской области (15,2 тыс. чел в 2001 г., 11,7 – в 2014 г.) она значительно меньше средней численности населения в группе приграничных районов Витебской области (30,3 в 2001 г., 23,3 в 2014 г.) и Могилевской области (34,6 в 2001 г., 27,7 в 2014 году).

Наименьшую численность населения среди всех приграничных районов Смоленщины в 2014 году имел Ершичский – 6,6 тыс. чел., а среди приграничных районов РБ – Хотимский (11,6 тыс.чел.). При этом необходимо отметить, что сокращение абсолютной численности населения приграничных муниципалитетов Смоленской области (2014 год – 77% к 2001 году) происходит примерно одинаковыми темпами с пограничными административными районами Витебской области (76,9% к 2001 году), и заметно быстрее, чем в пограничной зоне Могилевской области (80,1% к 2001 году).

Разительны различия численности населения в трудоспособном возрасте, что является одной из ведущих экстенсивных характеристик человеческого капитала приграничья. В Смоленской области

на один приграничный район приходилось в 2014 году в среднем 6,4 тысячи трудоспособных, в Витебской – 12,9, Могилевской – 17,5 тыс. чел. Эти показатели, видимо, отражают разную эффективность социальной политики и муниципального управления местными общинами.

В приграничной зоне Смоленской области значительная доля финансовых расходов уходит на содержание аппарата управления. В связи с чем, возникает вопрос об укрупнении муниципальных районов Смоленщины с целью оптимизации структуры их управления.

В приграничной зоне Смоленской области видим низкую эффективность сферы общественного воспроизводства, имеющиеся трудовые ресурсы не в состоянии обеспечить деятельность объектов социальной сферы, привлекательность для крупных инвесторов. Немногим лучше ситуация в Витебской области, где в относительно благополучен находится только пригородный Витебский район. На этом фоне внешне достаточно стабильной выглядит приграничная зона Могилевской области. Но и там, с учетом демографических тенденций, ситуация далеко не безоблачная. Например, максимальное в зоне приграничья количество населения в трудоспособном возрасте, характеризующее Горецкий район (28,5 тыс. чел) объясняется расположением в г. Горки крупного учебного заведения – Белорусской сельскохозяйственной академии, а в Витебском районе (21,6 тыс. чел.) Витебской области – наличием ближайших к областному центру спальных пригородных поселений, население которых работает в областном центре.

Сравнение темпов естественного прироста населения, рождаемости и смертности населения представлено в таблице 2.

Тренды показателей рождаемости, смертности и естественного прироста (убыли) населения в изучаемых социумах различны показателей за 2000–2013 годы. Для группы приграничных районов Смоленской области характерны более заметные изменения, чем в приграничной зоне Белоруссии, причем эти изменения показывают сдвиг демографической ситуации в сторону улучшения в трех западных районах Смоленщины: Велижском, Руднянском, Краснинском (табл. 2). В них произошло двухкратное уменьшение показателей естественной убыли населения,

Таблица 1

Численность постоянного населения и населения в трудоспособном возрасте в муниципальных районах Смоленской области РФ и административных районах Витебской и Могилевской областей Беларуси

Название района	Численность постоянного населения, тыс. чел.		Численность населения в трудоспособном возрасте по областям и районам (на начало 2014 г.), тыс. чел.	
	2001 г.	2014 г.	Всего, тыс. чел.	В % к общей численности населения
Велижский	14,3	11,4	6,3	54,8
Ершичский	8,9	6,6	3,7	55,6
Краснинский	15,5	12,4	6,7	53,7
Монастырщинский	13,9	9,5	5,1	53,9
Руднянский	28,0	24,0	13,2	55,0
Хиславичский	12,0	8,3	4,6	55,2
Шумячский	14,0	10,0	5,4	53,6
В среднем по группе приграничных районов Смоленской области	15,2	11,7	6,4	54,7 (Смоленская область – 58,5)
Витебский	45,3	37,7	21,6	57,3
Городокский	33,4	24,0	12,9	53,6
Дубровенский	21,5	15,3	8,2	53,6
Лиозненский	21,1	16,2	8,8	54,2
В среднем по группе приграничных районов Витебской области	30,3	23,3	12,9	55,3 (Витебская область – 58,5)
Горецкий	53,1	45,2	28,5	62,9
Климовичский	33,4	26,0	14,7	56,7
Кричевский	39,4	33,2	18,6	56,2
Мстиславский	30,6	22,7	13,0	57,3
Хотимский	16,4	11,6	6,4	55,2
В среднем по группе приграничных районов Могилевской области	34,6	27,7	16,2	58,5 (Могилевская область – 59,0)

Составлено по: [4, 7–9].

связанное как с заметным ростом показателей рождаемости, так и уменьшением величины смертности населения. Уменьшение показателей убыли населения с 17–22% до величины в 7–12% внушает определенные надежды на улучшение ситуации в будущем при сохранении государством такого инструмента, как материнский капитал, при одновременном повышении уровня профилактики здоровья населения. В то же время в Шумячском, Монастырщинском и Хиславичском районах заметных изменений в демографической ситуации не произошло, при небольшом росте рождаемости сохранялся высокий уровень смертности населения, в Ершичском районе демографическая ситуация ухудшилась. Возможно, все это объясняется лучшим экономико-географическим положением первой группы районов,

большей доступностью учреждений здравоохранения для населения.

Ни в одном из приграничных районов Белоруссии нет таких высоких показателей убыли населения, как в четверке смоленских приграничных аутсайдеров. Самый высокий показатель естественной убыли населения в приграничной зоне Белоруссии характеризует в 2013 году Городокский район Витебской области (–10,6%), а Смоленской области – Ершичский район (–17,8%). Минимальна убыль населения в смоленской части приграничья в Велижском районе (–7,3%), а в белорусской части зоны – в Горецком районе (–1,2%), что объясняется более молодой возрастной структурой в нем за счет высокой доли студенчества.

Существенных различий в уровне рождаемости в приграничной зоне Республики

Таблица 2

Общие коэффициенты рождаемости, смертности, естественного прироста (убыли) населения по приграничным районам Смоленской области РФ, Витебской и Могилевской областей РБ (на 1 000 человек населения)

Название района	Рождаемость		Смертность		Естественный прирост (убыль)	
	2000 г.	2013 г.	2000 г.	2013 г.	2000 г.	2013 г.
Велижский	7,0	11,8	23,8	19,1	-16,8	-7,3
Ершичский	6,9	8,8	23,3	26,6	-16,4	-17,8
Краснинский	5,8	12,3	22,8	20,4	-17,0	-8,1
Монастырщинский	5,6	11,6	23,5	27,5	-17,9	-15,9
Руднянский	4,9	10,0	26,6	21,8	-21,7	-11,8
Хиславичский	7,5	10,3	22,9	25,3	-15,4	-15,0
Шумячский	6,3	9,5	24,5	23,6	-18,2	-14,1
Смоленская область	6,8	10,6	19,3	16,4	-12,5	-5,8
Витебский	7,3	10,9	20,5	18,6	-13,2	-7,7
Городокский	6,6	10,6	21,4	21,2	-14,8	-10,6
Дубровенский	8,5	10,8	19,9	20,3	-11,4	-9,5
Лиезненский	7,9	11,6	20,3	20,8	-12,4	-9,2
Витебская область	8,5	11,1	15,1	15,4	-6,6	-4,3
Горецкий	7,8	11,2	14,4	12,4	-6,6	-1,2
Климовичский	9,4	11,7	16,7	17,0	-7,3	-5,3
Кричевский	9,4	11,3	16,8	15,9	-7,4	-4,6
Мстиславский	8,8	11,0	17,1	18,0	-8,3	-7,0
Хотимский	9,1	11,7	17,7	19,2	-8,6	-7,5
Могилевская область	9,4	12,2	14,8	14,2	-5,4	-2,0

Составлено по: [4, 7–9].

Беларусь не наблюдается, разница между минимальным (Городокский район, 10,6‰) и максимальным (Хотимский район, 11,7‰) показателями очень невелика.

Любопытна также динамика показателей рождаемости и смертности. Коэффициент рождаемости увеличился в 2013 году по сравнению с 2000 годом во всех без исключения районах российско-белорусского приграничья, но в российской части приграничья рост данного коэффициента был более значительным. Например, в Краснинском, Монастырщинском и Руднянском районах рост этого показателя был более, чем двухкратным.

В настоящее время величины коэффициента рождаемости в смоленской и белорусской частях приграничья практически выровнялись. Величина коэффициента смертности также претерпевает некоторые изменения. В 2000 году все без исключения приграничные районы Смоленской области имели более высокие величины данного показателя по сравнению с белорусскими соседями, но к 2013 году произошли существенные изменения. В четырех из семи

приграничных районов Смоленщины произошло уменьшение величины коэффициента смертности, в то время как в соседней Белоруссии в приграничной зоне из 9 районов в пяти смертность хоть и незначительно, но возросла. В настоящее время имеется тенденция к нивелировке данного показателя в пределах приграничной зоны.

В целом, смоленский участок приграничья характеризуется более высокой контрастностью демографических показателей по сравнению с белорусским участком. Причина данной ситуации объясняется тем, что в Республике Беларусь удалось обеспечить достаточно высокий уровень развития социальной инфраструктуры, в то время как в Смоленской области целый ряд жизненно важных услуг население глубинных районов получить, вблизи мест проживания в полном объеме, не может из-за отсутствия пассажирского транспортного сообщения. Врачебные услуги, предоставляемые в районных центрах, становятся малодоступными, а выездные обследования здоровья специалистами, в основном, осуществляются только в крупных сельских поселениях. В связи с этим

*Число браков и разводов по районам
(на 1000 человек населения)*

Название района	Браки		Разводы	
	2005 г.	2013 г.	2000 г.	2013 г.
Велижский	5,7	10,5	4,5	5,1
Ершицкий	4,6	7,9	3,0	3,0
Краснинский	6,6	10,4	3,1	5,1
Монастырщинский	5,1	9,8	4,3	3,6
Руднянский	6,1	7,6	3,3	5,0
Хиславичский	5,5	9,1	3,5	5,1
Шумяцкий	4,6	7,9	2,9	3,8
Смоленская область	7,4	8,4	4,7	5,3
Витебский	4,8	9,6	1,8	3,2
Городокский	5,3	9,4	2,6	2,9
Дубровенский	6,2	10,7	2,8	3,4
Лиезненский	5,9	9,5	2,9	2,7
Витебская область	7,1	9,2	3,3	3,9
Горецкий	6,8	9,6	2,6	4,0
Климовичский	6,0	9,0	2,6	3,6
Кричевский	7,4	10,2	2,8	3,2
Мстиславский	4,7	8,9	2,3	3,5
Хотимский	4,6	7,9	2,4	2,7
Могилевская область	6,9	9,8	3,0	4,0

Составлено по: [4, 7–9].

важно изучить опыт сопредельных приграничных районов Белоруссии по вопросам организации системы социальной и медицинской помощи населению.

Важным аспектом сравнения является брачность и разводимость населения российско-белорусского приграничья. Анализ показателей таблицы 3 свидетельствует, что принципиальные различия между приграничными районами России и Беларуси по показателям брачности отсутствуют, для всех из них без исключения характерен заметный рост относительного показателя, число браков в расчете на 1000 жителей приграничной зоны возросло за период с 2005 по 2013 г. в 1,5–1,9 раза, что объясняется вступлением в брачный возраст достаточно многочисленного поколения, родившегося в конце 1980-х годов. Увеличение числа браков приводит к синхронному увеличению числа разводов в подавляющем большинстве приграничных районов. Необходимо заметить, что в приграничной части Смоленской области относительные показатели разводимости населения несколько выше, чем в соседних районах Республики Беларусь.

Причины данной ситуации требуют специальных исследований, но, возможно, определенную роль здесь играет более высокий уровень безработицы в приграничных районах Смоленщины и связанный с этим отъезд членов семей на заработки в крупные города, приводящий впоследствии к разрыву семейных отношений из-за раздельного проживания супругов.

Таким образом, сравнение демографической ситуации в контактных приграничных зонах России и Беларуси с использованием кросс-культурного анализа позволяет выявить сходства и различия интенсивности проявления основных показателей демографической ситуации, описать риски управленческих практик; четче уяснить объекты новой индустриализации, в первую очередь важность восстановления занятости населения, повышение качества сферы жизнеобеспечения населения, оценить характер влияющих на них социокультурных факторов, и самое главное – результаты сравнения показывают модернизационный потенциал населения в контексте реиндустриализации.

Библиографический список

1. Винокуров А.И. Социокультурный портрет кросс-культурных взаимодействий в зоне российско-белорусского приграничья: методика описания // Вестник Омского университета: Серия экономика. – 2015. – №3. – С.124–128.
 2. Катровский А.П., Ковалев Ю.П. Демографическая ситуация в юго-западном Нечерноземье // Социально-экономические исследования брака, семьи, репродуктивных установок и вопросов прогнозирования населения: Тезисы докл. Всесоюзн. научной конф 24–26 мая 1988 г., г. Дилижан. – Ереван: НИИ экономики и планирования Госплана Армянской ССР, 1988.
 3. Лапин Н.И. Новая индустриализация России: на региональном и муниципальном уровнях социокультурного пространства // Вестник Омского университета: Серия экономика. – 2015. – № 3. – С.14–19.
 4. Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели. 2015: Стат. сб. Т. 1. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2015. – 756 с.
 5. Российско-белорусское порубежье: устойчивость социально-культурных и эколого-хозяйственных систем / Под ред. А.Г. Манакова. – Псков: ПГПУ им.С.М. Кирова, 2005. – 356 с.
 6. Российско-белорусское приграничье: Двадцать лет перемен: монография / Под ред. А.П. Катровского и Ю.П. Ковалева. – Смоленск: Универсум, 2012. – 288 с.
 7. Социально-экономические показатели развития городов и районов Смоленской области. 2014: Стат. сб. – Смоленск: Смоленскстат, 2014. – 189 с.
 8. Статистический ежегодник Витебской области, 2015. Стат. сб. – Витебск: Главное статистическое управление Витебской области, 2015.
 9. Статистический ежегодник Могилевской области, 2015. Стат. сб. – Могилев: Главное статистическое управление Могилевской области, 2015.
-

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

Кропинова Е.Г., Зайцева Н.А. (Калининград)

РАЗРАБОТКА СЦЕНАРИЕВ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2030 ГОДА

Kropinova E.G., Zaitseva N.A.

DEVELOPMENT SCENARIOS FOR THE DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE KALININGRAD REGION UNTIL 2030

Аннотация. Целью данного исследования являлось определение прогноза развития индустрии туризма в Калининградской области. В результате проведенного анализа совокупности факторов были построены два сценария развития туризма в этом регионе до 2030 года, учитывающего выявленные проблемы и угрозы, а также возможные способы их минимизации и устранения. Также были определены прогнозы потока туристов в Калининградской области, выявлена их структура по странам (Россия, Европа, страны СНГ). Научно-практическое значение полученных результатов состоит в том, что они могут быть использованы не только органами государственной власти для построения и корректировки стратегии развития экономики области, но и для иностранных инвесторов, особенно тех, кто заинтересован в развитии бизнеса в самом западном регионе России.

Abstract. The aim of this study was to determine the forecast of development of the tourism industry in the Kaliningrad region. As a result of the analysis of a combination of factors were constructed two scenarios for the development of tourism in the region up to 2030, taking into account the detected problems and threats as well as possible ways to minimize and eliminate. They also determine the prognosis of tourists in the Kaliningrad region, identified their structure by countries (Russia, Europe and CIS countries). Scientific and practical significance of the results is that they can be used not only by public authorities for the construction and adjustment of the development strategy of the region's economy, but also for foreign investors, especially those interested in developing business in the Western region of Russia.

Ключевые слова: туризм, прогноз, сценарии развития, Калининградская область.

Key words: tourism forecast scenarios, Kaliningrad region.

В настоящее время туризм является одной из самых динамично развивающихся отраслей экономик многих стран. Развитие регионального туризма способно не только обеспечить решить социальные проблемы, обеспечивая занятость местного населения, но и стать импульсом для развития многих других сфер деятельности, за счет реализации мультипликационного эффекта.

Вместе с тем, развитие туризма зависит от множества факторов, как внешней, так и внутренней среды. Особое значение приобретает правильность их учета при построении длительных прогнозов, например, на период до 15 лет. Такой прогноз развития отраслей народного хозяйства можно построить только на основе применения научно-обоснованных подходов, подкрепленных обширными статистическими данными.

Проведенное авторами статьи исследование развития туризма в Калининградской области Российской Федерации за последние 5–10 лет и перспектив его развития на ближайшие 15 лет основано на использовании федеральных и региональных прогнозов развития экономики и туризма [4, 5, 6], а также собственных материалов.

При анализе дальнейшего развития туризма в Калининградской области авторами статьи были выделены «внутренние» и «внешние» факторы, влияющие на динамику развития и качественные характеристики сектора.

К «внутренним» факторам, направленным на развитие туристской инфраструктуры Калининградской области, следует отнести:

- реализацию масштабных инфраструктурных проектов, запланированных в рамках реализуемых государственных и областных программ, по обеспечению транспортной доступности региона для туристов и посетителей (модернизация аэропорта «Храброво», реконструкция и расширение порта в Пионерском, строительство водных контрольно-пропускных пунктов);
- реализацию масштабных инфраструктурных проектов, запланированных в рамках реализуемых государственных и областных программ, по созданию новых центров притяжения туристов (строительство АмбарЛэнд в пос. Куликово в рамках реализации проекта создания игровой зоны; строительство яхтенной марины в Зеленоградске на р. Тростянка, расширение и модернизация Музея Океана; расширение Музея янтаря за счет создания выставочного центра в башне Врангеля и реконструкции здания Янтарной мануфактуры);
- реализацию масштабных инфраструктурных проектов, запланированных в рамках реализуемых государственных и областных программ, ставящих своей целью создание обеспечивающей инфраструктуры (проведение берегоукрепительных работ по защите пляжей, строительство променада в г. Светлогорск, благоустройство территории туристских центров и курортных территорий);
- строительство новых средств размещения в рамках проектов частно-государственного партнерства (проекты, курируемые Корпорацией развития туризма Калининградской области и Министерством туризма Калининградской области) и инвестиционных проектов российских и зарубежных компаний (сетевых гостиниц Аккор, Мариотт и др.);
- реализацию целого комплекса мероприятий инфраструктурной направленности в рамках подготовки к ЧМ-2018 (модернизация транспортной инфраструктуры и новое дорожное строительство, строительство новых гостиниц и др.);
- реализацию (поэтапную) проекта развития центра г. Калининграда – «Серд-

це города», первый этап которого планируется представить к 2018 году.

Вместе с тем, можно выделить и другие факторы, также относящиеся к внутренней среде, но которые негативно влияют на перспективы развития туризма в Калининградской области:

- ограниченность возможностей бюджета Калининградской области в финансировании всего многообразия проектов, запланированных в рамках государственно-частного партнерства;
- неопределенность с реализацией ряда инфраструктурных и крупных туристических проектов (например, проект создания игровой зоны в пос. Куликово: переносятся сроки, меняются условия реализации проектов, участники проекта и т.д.);
- недостаток квалифицированных кадров, способных обеспечить качество услуг, соответствующее ценовой политике региона на основные и сопутствующие услуги в туризме.

Результаты исследования авторов статьи показывают, Калининградская область, имеет ряд особенностей, некоторые из которых могут позитивно сказать на решении вышеуказанных проблем, в том числе кадровой. Так в результате окончания срока действия таможенных преференций на территории Особой экономической зоны Калининградской области ожидается существенное для области высвобождение трудовых ресурсов: согласно прогнозу порядка 50 тыс. человек окажутся под угрозой увольнения в некоторых секторах экономики в результате их неконкурентоспособности после 2016 года. Можно предположить, что часть из них перераспределится в сектор услуг, и в т.ч. в туристический сектор.

К «внешним» (не зависящим от региона непосредственно) относятся факторы, оказывающие влияние на конкурентоспособность региона как центра въездного (российского и иностранного) туризма. К наиболее значимым из них относятся:

- продолжающиеся санкции в отношении ряда россиян на выезд за рубеж положительно влияют на загрузку российских курортов, в том числе в Калининградском регионе;
- изменение курса рубля по отношению к ведущим мировым валютам. Данный

фактор имеет как положительное, так и отрицательное влияние на развитие туризма в Калининградской области. Положительное, т.к. страны со слабой валютой всегда привлекательны для туристов (курсовая разница делает отдых более бюджетным для иностранных туристов). Кроме того, при слабом рубле отдых за рубежом становится дорогим для россиян, которые вынуждены отдыхать в своей стране. Отрицательное – связано с прежде всего с материально-техническим оснащением средств размещения: начальными затратами (при использовании зарубежных строительных материалов, оборудования, сантехники и др.), а также в ходе дальнейшей операционной работы – (расходные материалы сетевых зарубежных гостиниц: моющие средства, текстиль и др.)

К негативным факторам, оказывающим влияние на развитие туризма в как стране в целом, так и в Калининградской области в частности, относятся [3, с. 279]:

- снижение потока европейских туристов из-за сложившейся в последнее время геополитической ситуации и ухудшение имиджа страны в целом, как туристического региона;
- ухудшение финансово-экономических условий ведения бизнеса в стране и неблагоприятный бизнес-климат (высокие ставки на пользование кредитами, сложности в получении займов на длительный срок, в малом и среднем бизнесе – ограниченный доступ к финансовым ресурсам (федеральные программы поддержки бизнеса и др.);
- снижение платежеспособного спроса населения приводит к изменению структуры потребительских расходов в пользу продовольственных товаров и оплаты обязательных услуг (образование, медицина и т.д.) при одновременном отказе или ограничении расходов на отдых, досуг, развлечения.

С учетом всех вышеописанных результатов факторного анализа развития туризма в Калининградской области представляется для обсуждения научным сообществом два сценария развития ситуации, построенные авторами статьи:

1. При реализации базового сценария использовались предпосылки о том, что условия развития туризма в Калининградской области на весь прогнозируемый период в целом будут соответствовать ситуации 2013 года (устойчивый рост с 20 по 2013 в 4,5%) с сохранением дальнейшей положительной динамики, проявившейся в 2015 году (20%). При этом, внутренние возможности развития будут реализованы не в полном объеме, а с учетом последних изменений социально-экономического развития государства в целом, и региона, в частности (сокращение объемов финансирования ФЦП за счет ряда инфраструктурных проектов, нацеленных на развитие туризма напрямую или косвенно, но при сохранении ключевых проектов – Аэропорта, объектов ЧМ-2018).

2. Целевой сценарий, подразумевает улучшение условий развития туризма (в первую очередь повышение привлекательности Калининградской области как центра туризма и рекреации федерального значения и мезо-регионального (Балтийский регион) значения), а также реализацию всех запланированных мероприятий, обозначенных в программных документах регионального министерства туризма и в планах по привлечению инвесторов, продекларированных Корпорацией развития туризма Калининградской области. В рамках этого сценария учтена реализация амбициозного по масштабам Калининградской области проекта по строительству в г. Пионерский в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» глубоководного порта, что позволит развитие паромного и круизного сообщения между портом Калининград, портом Санкт-Петербург и портами Балтики.

Прогноз развития туризма в Калининградской области проведен в разрезе, используемом органами государственной статистики: российские туристы, иностранные туристы.

В результате проведенных расчетов получены были следующие данные о туристском потоке по этим двум сценариям (рис. 1).

При построении этого прогноза также были использованы авторские подходы к расчету темпов роста потока туристов в Калининградской области в 2015–2030 гг., учитывающие последние данные Правитель-

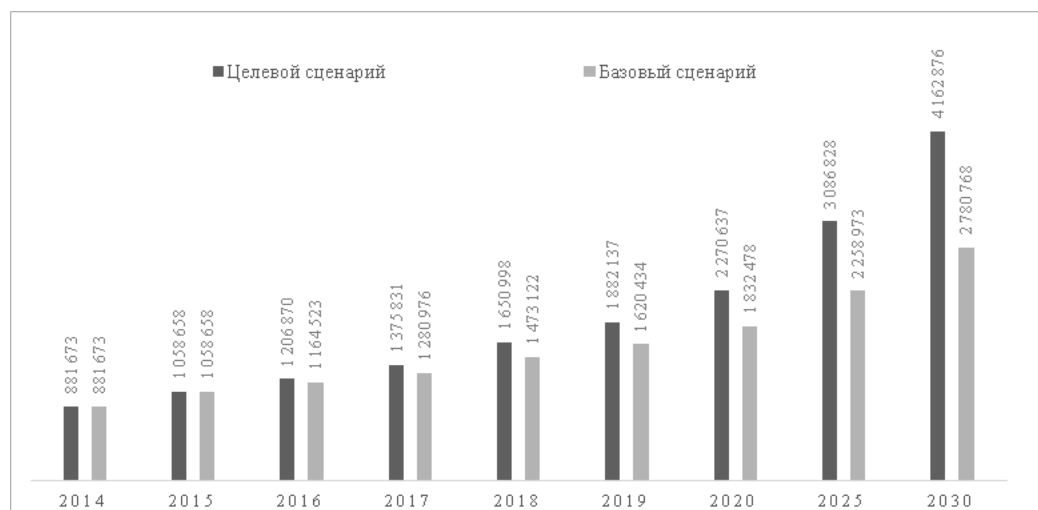


Рис. 1. Прогноз количества туристов в Калининградской области в 2015–2030 гг., чел.

ства области. Так в докладе временно исполняющего обязанности министра по туризму Калининградской области А.В. Ермака на тему «Концептуальные положения развития сферы туризма Калининградской области на период до 2020 года», который он представил в Правительстве КО 13 августа 2015 года, указано, что среднегодовой прирост количества туристов в Калининградской области до 2020 года – 14% в год.

В 2010, 2025 и 2030 гг. дополнительный прирост потока туристов на 3% возможен за счет введения круизного сообщения. Вместе с тем, в базовый сценарий было учтено, что не смотря на увеличение количества туристов в первой половине 2015 года на 20%, в низкий сезон есть вероятность снижения

спроса до запланированных министерством туризма Калининградской области – 14% годовых. Именно эти параметры были взяты за основу в темпов роста количества туристов в 2015 году (рис. 2).

Также в докладе временно исполняющего обязанности министра по туризму Калининградской области А.В. Ермака на тему «Концептуальные положения развития сферы туризма Калининградской области на период до 2020 года», который он представил в Правительстве КО 13 августа 2015 года, было указано, что «в целом, большую часть турпотока составляют российские туристы – 87%, иностранные туристы – 13%». Данные о прогнозе изменения этой структуры нет, поэтому в расчетах она взята неизменной

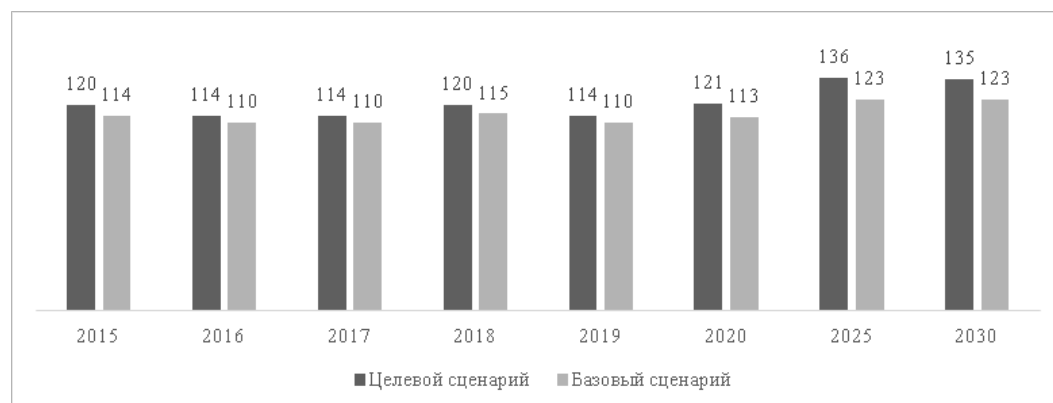


Рис. 2. Прогноз темпа роста количества туристов в Калининградской области в 2015–2030 гг., %

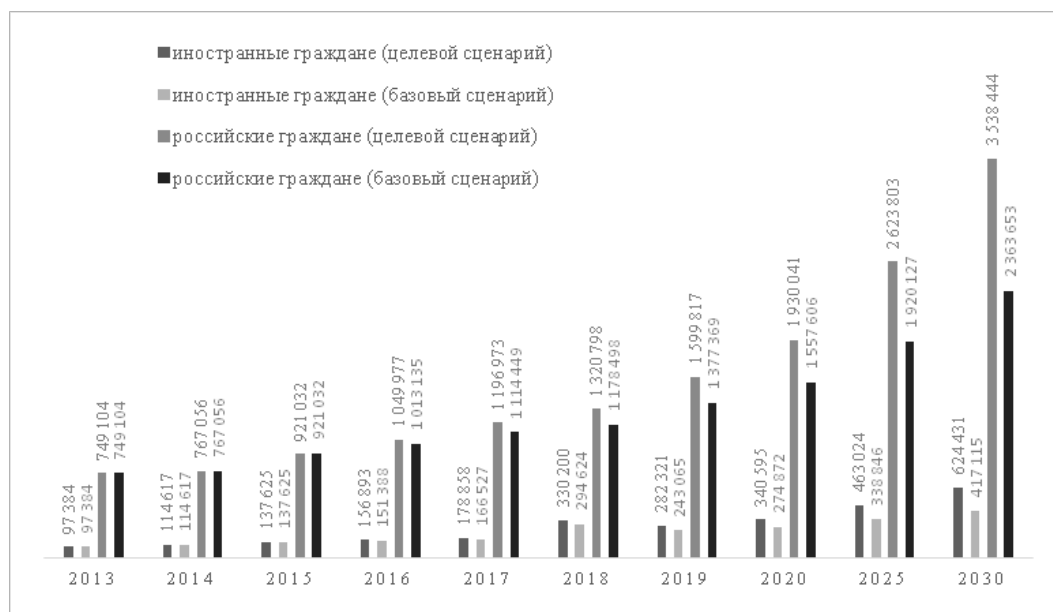


Рис. 3. Прогноз количества российских и иностранных туристов в Калининградской области в 2015–2030 гг., чел.

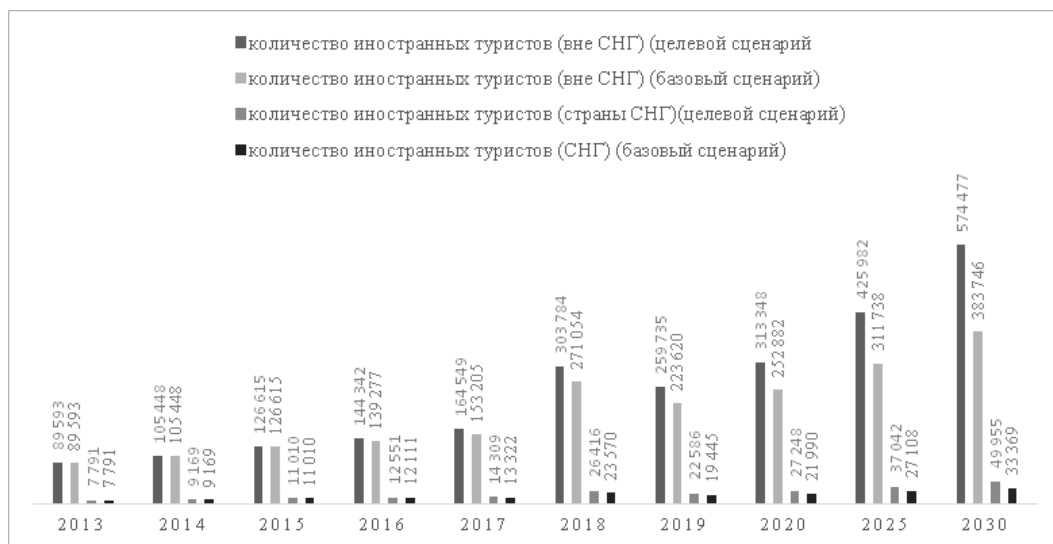


Рис. 4. Прогноз количества иностранных туристов в Калининградской области в 2015–2030 гг. (по странам, входящим в СНГ, и всем остальным)

Таблица 1

Структура въездного туризма в Калининградскую область по странам в 2013 г., %

из стран вне СНГ	92
из стран СНГ	8

Источник: Официальный сайт Министерства по туризму Калининградской области. <http://tourism.gov39.ru/> Дата обращения: 20.07.2015 г.

в двух сценариях за исключение 2018 года, когда будет проходить ЧМ-2018, после чего по экспертным оценкам, возможен выход на 15% долю иностранных туристов в структуре туристического потока Калининградской области (рис. 3).

При этом в расчетах прогноза иностранных туристов важно было определить структуру иностранных туристов, для этого использовались последние имеющиеся официальные данные с сайта Министерства по туризму Калининградской области (табл. 1).

Именно эта структура использовалась на протяжении всего периода, на который строился этот прогноз (рис. 4).

Таким образом, проведенные расчеты показывают, что реализация базового (оптимистического) сценария важно наличие политической воли на уровне регионального руководства. Кроме того, реализация инвестиционных проектов, предусмотренных в этом сценарии во многом зависит от общей экономической ситуации в стране.

Таким образом, в результате проведенного исследования можно сделать вывод, подтверждающий исследования других авторов [2, с. 464; 3, с. 276; 7, с. 147]: о том, что к сожалению, индустрия туризма во многом зависит от динамики потребительского поведения, темпов инфляции и изменения реальных доходов населения. Совершенно очевидно, что в ближайшей перспективе эта тенденция не будет положительной, не только в России, но и в Европе. Вместе с тем, долгосрочный прогноз, сделанный авторами статьи, показывает, что динамика туристического потока все же обеспечит прирост доходов регионального бюджета и частных инвесторов от развития туризма в Калининградской области. Эта отрасль будет показывать не высокие, но стабильные темпы роста.

Все это свидетельствует о том, что индустрия туризма в самой западной регионе России является привлекательным направлением инвестирования, как для российских, так и европейских инвесторов.

Библиографический список

1. Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года» (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2013 г. № 461-р).
2. Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу, утвержденная Постановлением Правительства Калининградской области № 583 от 2 августа 2012 года.
3. Постановление Правительства Калининградской области «О государственной программе Калининградской области «Туризм» № 993 от 24 декабря 2013 г.
4. Щербакова С.А. Современные проблемы развития туризма в регионах // Региональные исследования. – 2011. – № 4. – С. 146–148.
5. Campo Sara, Díaz Ana M., Yagüe María J.. (2014) Market orientation in mid-range service, urban hotels: How to apply the MKTOR instrument // International Journal of Hospitality Management, Vol. 43, October 2014. – P. 76–86.
6. Denada Olli. (2013). The Challenges for the European Tourism Sustainable// Mediterranean Journal of Social Sciences. Vol. 4. № 9. P.464–64: Special Issue – October 2013 DOI: 10.5901/mjss.2013.v4n9p464.
7. Kropinova E.G., Zaitseva N.A., & Moroz M. (2015) Approaches to the assessment of the contribution of tourism into the regional surplus product. Mediterranean Journal of Social Sciences, Vol. 6, № 3 S5 (2015), P. 275-282. DOI 10.590/mjss2015.v6.n3s5p275.

Кирсанова О.Г., Шербакова С.А. (Смоленск)

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Kirsanova O.G., Shcherbakova S.A.

LOGISTICS FACTOR OF DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE SMOLENSK REGION

Аннотация. В статье анализируются предпосылки для формирования конкурентоспособного и инвестиционно-привлекательного туристского сектора Смоленского региона. Дана характеристика ключевых факторов, формирующих туристскую логику Смоленской области. Проведён STEP-анализ для выявления возможностей повышения эффективности одного из главных факторов туристской логики – дорожного хозяйства и придорожной инфраструктуры Смоленской области. Предложены пути по повышению конкурентоспособности сферы туризма Смоленщины на национальном уровне.

Abstract. The article analyzes the prerequisites for the competitiveness and investment attractiveness of the tourism sector of the Smolensk region. The characteristics of the key factors shaping tourist logistics Smolensk region. STEP-analysis was conducted to identify opportunities to improve the effectiveness of one of the main factors of tourist logistics – road management and road infrastructure of the Smolensk region. Ways to enhance the competitiveness of the tourism industry of the Smolensk region at the national level.

Ключевые слова: туризм, конкурентоспособность в туризме, туристская логистика, Смоленская область.

Key words: tourism competitiveness in tourism, travel logistics, Smolensk region.

Введение. Смоленская область традиционно относится к регионам, для которых характерен слаборазвитый уровень социально-экономического развития [5].

Тем не менее, на наш взгляд, в Смоленской области имеются все необходимые ресурсы, которые позволят вывести регион из состояния перманентного застоя и создать предпосылки для дальнейшего развития и наращивания социально-экономической эффективности. К числу приоритетных предпосылок следует отнести высокий туристский потенциал Смоленского региона. Выгодное географическое положение, разнообразные природно-рекреационные ресурсы, богатый культурно-исторический потенциал обращают внимание на необходимость разработки и реализации программ, направленных на повышение инвестиционной привлекательности туристской отрасли и формированию конкурентоспособных предложений инновационных туристских продуктов [2, с.154].

Следует отметить, что в настоящее время туристский сектор экономики Смоленской области находится в состоянии, приближающемся к депрессивному, что доказывает не впечатляющая динамика внутренних и внешних туристских потоков, сокращение численности иностранных туристов, посещающих исторические и природно-рекреационные дестинации Смоленщины, недо-

статочное финансирование инфраструктуры сферы туризма Смоленского региона.

В связи с этим актуальной является корректировка существующих и разработка новых направлений развития туристского потенциала Смоленской области, основанная на предложении конкурентных туристских продуктов, ориентации деятельности региональных туроператоров на формирование мотивации к въездному и внутреннему туризму.

Целью настоящего исследования является разработка предложений, направленных на формирование конкурентоспособной сферы туризма Смоленской области на основе грамотной туристской логики.

При проведении исследования применялись следующие научные методы: наблюдение, сравнение, контент-анализ, статистические методы, а также методы экспертных оценок и социологический опрос.

Результаты исследования. На основе проведенного исследования был получен ряд результатов, который позволил подтвердить выдвинутую гипотезу о наличии в Смоленской области необходимых предпосылок для формирования конкурентоспособного и инвестиционно-привлекательного туристского сектора. Следует отметить, что развитию данного сектора содействуют следующие факторы:

- природно-географический потенциал области: приграничное положение региона, позволяющее привлекать туристов не только из соседних областей (особенно из Московской области и города Москвы), но также из стран ближнего и дальнего зарубежья; наличие природно-рекреационных ресурсов и т.п. (табл. 1);
- инфраструктурный потенциал: доступность всех видов транспорта, за исключением водного, что позволяет формировать выгодные туристско-экскурсионные предложения, основанные на предложении комфортных условий перемещения туристов по территории Смоленской области;
- культурно-исторический потенциал: наличие большого числа объектов, составляющих культурно-историческое наследие не только Смоленской области, но и Российской Федерации в целом;
- инновационный потенциал, позволяющий разработать и предложить

к реализации конкурентоспособные туристские предложения (например, горнолыжный (строительство горнолыжного комплекса начнётся во 2 квартале 2016 г.), событийный, экологический туризм, автотуризм и т.п.).

Тем не менее, оценивая динамику и направленность туристских потоков, следует отметить, что наблюдается значительный перевес числа туристов, выезжающих за пределы Смоленской области по отношению к внутреннему туризму и въездным туристским потокам. Данное обстоятельство сопряжено с такими факторами, как низкий уровень обслуживания туристов, недостаточное развитие логистики перемещения туристских потоков и организации сети придорожного обслуживания.

Данные опроса гостей Смоленской области позволили выявить ряд ключевых проблем, которые, на наш взгляд, тормозят развитие туристского сектора экономики региона, а вследствие этого препятствуют повышению туристской привлекательности и формированию положительного имиджа региона (табл. 2).

Таблица 1

Рейтинг Смоленской области по природному и туристско-рекреационному потенциалу (среди регионов Центрального федерального округа)

Место	Название субъекта	Природно-рекреационный потенциал (в удельных единицах)	Место	Название субъекта	Туристско-рекреационный потенциал (в удельных единицах)
1	Воронежская обл.	0,988	1	Московская обл.	0,999
2	Тверская обл.	0,781	2	Владимирская обл.	0,921
3	Ярославская обл.	0,602	3	Ярославская обл.	0,856
4	Орловская обл.	0,587	4	Тульская обл.	0,576
5	Смоленская обл.	0,521	5	Белгородская обл.	0,523
6	Липецкая обл.	0,486	6	Курская обл.	0,489
7	Брянская обл.	0,452	7	Калужская обл.	0,476
8	Тамбовская обл.	0,449	8	Смоленская обл.	0,459
9	Владимирская обл.	0,365	9	Ивановская обл.	0,408
10	Московская обл.	0,359	10	Тверская обл.	0,397
11	Белгородская обл.	0,325	11	Костромская обл.	0,385
12	Курская обл.	0,319	12	Липецкая обл.	0,372
13	Калужская обл.	0,312	13	Рязанская обл.	0,351
14	Рязанская обл.	0,303	14	Орловская обл.	0,329
15	Ивановская обл.	0,175	15	Брянская обл.	0,281
16	Костромская обл.	0,134	16	Воронежская обл.	0,243
17	Тульская обл.	0,079	17	Тамбовская обл.	0,198

Источник: [3]

Таблица 2

Ключевые проблемы, негативно влияющие на развитие сферы туризма в Смоленской области (ответы респондентов, %)

Рейтинг	Проблема, причины	Мнение туристов		
		важно	не важно	затруднились ответить
1	Дороги Смоленской области	73,6	20,4	6,0
2	Транспорт (межрегиональный и внутрирегиональный)	63,2	30,8	6,0
3	Сувенирная продукция	40,0	46,3	17,7
4	Культурно-досуговые учреждения	34,0	51,0	15,0
5	Гостиницы и иные средства размещения	25,3	64,7	10,0
6	Предприятия общественного питания	12,6	80,4	7,0

Источник: составлено авторами по результатам опроса.

Как видно из таблицы 2, наибольшую негативную оценку получило дорожное хозяйство области, которое является одним из основных компонентов, используемых туристской логистикой, поскольку именно по дорогам осуществляется перемещение туристских потоков. Следует отметить, что при оценке данного параметра учитывалось не только качество дорожного полотна, но также и наличие объектов придорожного сервиса, который в Смоленской области развит в меньшей степени (отсутствие санитарных узлов общего пользования, кроме тех, которые предоставляются АЗС, расположенными преимущественно на трассах федерального и межрегионального значения, тогда как большинство туристских маршрутов проходит по дорогам межмуниципального назначения, мусоросборники, площадки отдыха, в том числе огороженные игровые площадки для детей и др.).

Негативную оценку получил транспорт, которым осуществляются межрегиональные и внутрирегиональные перемещения туристских потоков. Высокий уровень износа автобусов совершенно естественно снижает уровень привлекательности туристских предложений, предлагаемых туроператорами региона. Средний возраст транспортного средства составляет, как правило, 10–15 лет.

Культурно-досуговые учреждения, по мнению респондентов, имеют недостаточно высокий уровень своего развития. Действительно, ограниченность бюджетного финансирования ведёт к устареванию экспозиций и снижает возможность внедрения интерактивных форм работы с экскурсантами и разработки конкурентоспособных предложений со стороны музейно-выставочных комплексов, расположенных в районах Смоленской

области. Многие объекты туристско-экскурсионного показа в регионе (памятники, музеи, усадьбы, дома культуры и т.п.) требуют осуществления капитального ремонта или реконструкции.

Невысокие оценки гостиниц и предприятий общественного питания, на наш взгляд, обусловлены тем, что в настоящее время сократилась продолжительность пребывания туристов на Смоленской земле. Если раньше средняя продолжительность пребывания туриста составляла 3–5 дней, то в настоящее время популярны туры «выходного дня» или транзитное пребывание туристов в регионе с «беглым» осмотром имеющихся достопримечательностей без длительных остановок в гостиницах.

Проблемой для Смоленской области является привлечение инвестиций в отрасль туризма, что отражает активность туристской деятельности (табл. 3). Отсутствие гостиниц туристского класса привело к снижению конкуренции в этом сегменте регионального рынка туризма. Существующие гостиницы не стремятся улучшать качество предоставляемых услуг, вяло ведут реконструкцию, не проводят активную рекламную политику. Эта же проблема касается и баз отдыха, туристских комплексов региона. Для успешного развития туризма необходим приток инвестиций как российских, так и зарубежных, в первую очередь, в развитие туристской инфраструктуры для формирования сети гостиниц туристского класса и, в частности, малых гостиниц, а также moteley, расположенных на дорогах федерального значения, обеспечивающих комфортные условия проживания при невысоких ценах [4].

Ограниченный выбор предприятий общественного питания в области не формирует

Объем платных услуг и инвестиции в регионах ЦФО, 2014 г.
(без учёта г. Москва)

Субъект РФ	Объем платных туристских услуг, млн руб.	Объем платных услуг гостиниц и аналогичных средств размещения, млн руб.	Инвестиции в основной капитал, направленные на развитие КСР (гостиниц, прочих мест для временного проживания), млн руб.
Московская область	7004,0	7215,0	3376,2
Владимирская область	1280,7	1507,7	47,7
Липецкая область	1009,3	735,6	5,0
Тверская область	971,4	1071,8	352,0
Белгородская область	859,3	894,3	19,0
Тульская область	828,0	633,8	15,3
Воронежская область	823,6	895,1	42,6
Курская область	741,4	321,8	26,6
Ивановская область	690,9	415,3	3,0
Орловская область	667,5	300,7	2,5
Калужская область	625,8	1169,1	97,9
Брянская область	604,6	557,3	...
Ярославская область	500,1	883,1	237,4
Рязанская область	481,7	533,0	3,1
Костромская область	446,0	390,2	9,4
Тамбовская область	419,6	252,7	10,4
Смоленская область	126,1	468,7	0,9

Источник: [6;7]

дополнительной привлекательности региона. Исключением является Смоленск, здесь представлен достаточный спектр услуг питания в кафе и ресторанах города.

В регионе не решена проблема производства и реализации сувенирной продукции, изделий народных промыслов для туристов. Отсутствует необходимый ассортимент. Для решения поставленной задачи необходимо восстановить работу предприятий области по производству сувенирной продукции, принять меры по открытию дома ремесел и творческих мастерских народных умельцев.

Другими словами, следует отметить, что Смоленская область имеет несомненные предпосылки для разработки конкурентоспособных туристских предложений, основанных на использовании природно-рекреационных ресурсов и накопленного культурно-исторического потенциала. Тем не менее, факторы, формирующие так называемую туристскую логику, а именно, организация перемещения, размещения, питания и отдыха туристов нуждаются в кардинальном переосмотре и дальнейшей модернизации [1, с. 27].

Так, пристального внимания требуют, по мнению респондентов, следующие факторы туристской логики (табл. 4).

Из таблицы очевидно, что один из главных факторов, влияющих на туристскую логику и сдерживающий развитие туризма в Смоленской области – недостаточная развитость сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также низкий уровень придорожного сервиса [8; 9; 11].

В сентябре 2015 г. с использованием метода STEP-анализа на основе экспертных оценок¹ было проведено исследование, позволяющее проанализировать текущее положение и выявить наличие возможностей повышения эффективности функционирования региональной сети автомобильных дорог Смоленской области [10].

С точки зрения оценки уровня благоприятности факторов, выделенных согласно методике STEP, были получены следующие результаты (табл. 5).

Анализ данных, полученных в результате проведенного STEP-анализа, позволяет

¹ В качестве экспертов выступили сотрудники СОГБУ «Смоленскавтодор». Содержание опросных листов разработано авторами статьи.

Таблица 4

*Факторы, формирующие туристскую логику
в Смоленской области (ответы респондентов, %)*

Рейтинг	Факторы	Мнение туристов		
		важно	не важно	затруднились ответить
1	Уборка улиц	92,6	6,2	1,2
2	Модернизация сети автомобильных дорог	80,2	17,0	2,8
3	Организация удаления мусора и его переработки	73,1	20,7	6,2
4	Обеспечение безопасности жителей и гостей области	69,2	25,2	5,6
5	Развитие доступной транспортной сети	68,7	30,0	1,3
6	Благоустройство парков и зон отдыха	60,5	35,0	4,5
7	Развитие сервиса в индустрии гостеприимства	57,0	40,2	2,8

Источник: анализ и статистическая обработка полученных результатов авторами.

Таблица 5

Результаты STEP-анализа

S – социальная среда	T – технологическая среда
С позиции оценки перспектив развития дорожного хозяйства области, эксперты выделяют наличие ряда проблем, таких как: - рост стоимости потребительской корзины, требующий адекватного роста заработной платы (при этом по прогнозам уровень негативного воздействия данного фактора сохранится); - сложность содержания региональных объектов, находящихся на балансе учреждения (уровень негативного воздействия данного фактора усилится); - влияние предпочтений пользователей в соответствии со стандартами качества (влияние, по мнению экспертов существенно увеличится, что объективно обусловлено происходящими преобразованиями на макроуровне). Изменение социальной среды, как видно, формирует предпосылки и условия для внедрения кластерных механизмов управления в сферу транспортно-распределительной логистической системы региона. При этом эксперты прогнозируют изменение предпочтений пользователей транспортно-логистических услуг, что позволит разработать новые подходы к управлению, выработать стратегии качественного развития и модернизации отрасли и окажет влияние на уровень технологического развития дорожного хозяйства.	С точки зрения оценки влияния технологической компоненты эксперты равномерно распределяют баллы по выделенным параметрам, подчеркивая важность технической и технологической модернизации ремонтно-строительных работ в сфере дорожного хозяйства, что позволит не только создавать качественную продукцию в отрасли, но и минимизировать затраты, связанные с ее выполнением
E – экономическая среда	P – политическая среда
По критерию оценки благоприятности экономической среды эксперты отмечают, что в наибольшей степени негативно влияют такие факторы, как: - рост цен на энергоносители, сырье, материалы и транспортные расходы. При этом прогнозируется увеличение негативной направленности влияния данного фактора; - высокая суммарная налоговая нагрузка на организации-подрядчики, возможность ее усиления, вместе с тем прогнозируется снижение ее негативного влияния; - прогнозируется также существенный рост негативного влияния такого фактора, как экономическая нестабильность; - эксперты прогнозируют принятие стратегии развития дорожного хозяйства области	По позиции оценки благоприятности политической среды следует отметить, что с точки зрения экспертов в настоящее время тормозят развитие дорожного хозяйства такие факторы, как: - отсутствие поддержки сферы дорожного хозяйства со стороны государства (региональных органов власти); - приверженность решений руководителей сферы дорожного хозяйства различных уровней мнению более высокого руководства; - государственный и криминальный рэкет. При этом экспертами прогнозируется повышение уровня государственной поддержки отрасли; снижение уровня коррупции; усиление роли единой государственной политики в отрасли дорожного хозяйства

Источник: составлено авторами.

сделать вывод о том, что, несмотря на наличие ряда трудностей, возможности развития дорожного хозяйства региона и формирования благоприятной придорожной инфраструктуры существуют. Совершенствование дорожного хозяйства заметно облегчит применение туристской логистики, сняв затруднения при прокладке туристских маршрутов по территории области, высвободит значительное время для проведения экскурсий и отдыха туристов за счет увеличения скорости транспортных средств и уменьшения времени в пути, при одновременном повышении комфортности поездок.

При этом следует отметить, что наличие хорошо налаженных транспортных артерий позволит обеспечить использование колоссального туристско-рекреационного потенциала Смоленщины, формирование дополнительных рабочих мест, благоустройство территорий муниципальных образований, приведет к получению социально-экономического эффекта и формированию региональной экономики открытого типа, превратив Смоленскую область в привлекательную туристскую дестинацию не только национального, но и международного уровня.

Библиографический список

1. Гвозденко А.А. Логистика в туризме: Учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 272 с.
2. Кирсанова О.Г., Самородский В.А. Повышение инвестиционной привлекательности Смоленской области посредством формирования благоприятного имиджа // Приоритеты развития АПК в современных условиях: сборник материалов международной научно-практической конференции, посвященной 40-летию ФГБОУ ВПО «Смоленская ГСХА». – Смоленск: ФГБОУ ВПО «Смоленская ГСХА», 2014. – С. 153–157.
3. Кружалин В.И. и др. Технологии управления и саморегулирования в сфере туризма / В.И. Кружалин, Н.В. Шабалина, Е.В. Аигина, В.С. Новиков. – М., 2014.
4. Щербакова С.А. Формирование имиджа Смоленской области в туристском пространстве России // Региональные исследования. – 2013. – №4. – С.109–113.
5. Мониторинг развития регионов России Независимого института социальной политики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.socpol.ru>.
6. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gks.ru>.
7. Федеральное агентство по туризму (Ростуризм). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.russiatourism.ru>.
8. Федеральное дорожное агентство. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://rosavtodor.ru>.
9. Дороги России. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.dorrus.ru/part/267>.
10. Государственная компания «Автодор». Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://russianhighways.ru>.
11. Ассоциация компаний придорожного сервиса и туризма. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://doroga.problema.ru>.

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

К 75-летию А.И. Чистобаева



27 декабря 2015 года исполняется 75 лет видному российскому географу-обществовед-у, доктору географических наук, профессору Чистобаеву Анатолию Ивановичу.

А.И. Чистобаев родился в 1940 году в Калининской области, в 1963 году он окончил географический факультет Ленинградского государственного университета имени А.А. Жданова. Первые 10 лет после получения университетского диплома он отдал работе на Севере – сначала в должности младшего научного сотрудника, а затем заведующего сектором размещения производства отдела экономики Коми филиала АН СССР в Сыктывкаре. В 1974 году А.И. Чистобаев переезжает в Ленинград и 6 лет работает в Отделе территориального планирования комплексного развития Северо-Западного филиала ЦЭНИИ при Госплане РСФСР.

С 1980 года научно-педагогическая деятельность Анатолия Ивановича Чистобаева связана с его альма-матер – Ленинградским/ Санкт-Петербургским государственным

университетом: в 1980 году он становится доцентом кафедры экономической географии географического факультета Ленинградского государственного университета им. А.А. Жданова и защищает диссертацию на соискание степени доктора географических наук по теме «Развитие экономических районов СССР: теория и практика предплановых исследований», оставившей заметный след в учении о проблемном районировании и территориально-производственном комплексобразовании. В 1984–1986 гг. А.И. Чистобаев – профессор кафедры экономической географии географического факультета ЛГУ, а в 1986–2006 гг. – директор Научно-исследовательского института географии Ленинградского/Санкт-Петербургского государственного университета. С 2002 года и по настоящее время А.И. Чистобаев – профессор кафедры региональной политики и политической географии Санкт-Петербургского государственного университета.

Сочетание фундаментальных и прикладных научных исследований с работой в высшей школе – выступает лейтмотивом всей научно-педагогической деятельности Анатолия Ивановича Чистобаева, что позволяет ему творчески синтезировать передовые достижения географической науки и практики с целями подготовки современных высококвалифицированных специалистов. А.И. Чистобаев является признанным крупнейшим специалистом в России и на постсоветском пространстве в области теории экономической и социальной географии, прогнозирования социально-экономического развития регионов, территориальных комплексных программ, регионоведения и региональной политики, пространственного планирования, параметризации индикаторов устойчивого регионального развития, целевых экологических программ. Результаты научных исследований А.И. Чистобаева всегда были актуальны и сейчас востребованы в практике стратегического планирования и регионального управления на уровне субъектов и муниципальных районов России.

А.И. Чистобаев является автором более 550 научных публикаций, из которых 10 монографий, а также классических университетских учебников, учебно-методических материалов, научно-художественных и научно-популярных изданий. Анатолий Иванович Чистобаев читает базовые учебные курсы по региональной политике для бакалавров, специалистов и магистров факультета географии и геоэкологии. Под его научным руководством 32 аспиранта (среди них – 5 иностранных) успешно защитили кандидатские, а 4 докторанта – докторские диссертации. Кроме того, А.И. Чистобаев активно участвует в оппонировании кандидатских и докторских диссертаций, что обуславливает его огромный вклад в формировании российской географической элиты. Фундаментальные знания, профессионализм, свободное владение материалом, высокая методологическая и методическая квалификация, бескомпромиссная требовательность к учебной и научной работе студентов, аспирантов и докторантов – имманентные черты педагогического таланта А.И. Чистобаева, которые ставят его в один ряд с классиками географического преподавания Ленинградского/Санкт-Петербургского государственного университета.

А.И. Чистобаев ведёт большую общественную работу, являясь председателем совета Д 212.232.20 по защите докторских и кандидатских диссертаций при Санкт-Петербургском государственном университете, членом Учёного совета Географического общества СССР – Русского географического общества (с 1982 года), членом учёного совета Ленинградского/Санкт-Петербургского государственного университета (с 1987 года), членом научного совета по фундаментальным проблемам географии при Президиуме РАН (с 1989 года), заместителем председателя научного совета «Экология и природные ресурсы» при Санкт-Петербургском научном центре РАН (с 1996 года), членом экспертного совета Ассоциации российских географов-обществоведов (с 2010 года), членом редакционных коллегий журналов «Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: геология и география» (с 1990 года), «Экология и образование» (с 1996 года) и редакционных советов журналов «География в школе» (с 2004 года), «Проблемы региональной экологии» (с 2005 года), заместителем главного редактора журнала «Региональные исследования» (с 2001 года). Примечательно, что выход в свет юбилейного, пятидесятого номера журнала «Региональные исследования», который вы сейчас читаете, совпал с юбилейной датой в жизни Анатолия Ивановича, а самый первый номер журнала в уже далеком 2002 году начинался его статьей «География и регионалистика».

Научно-педагогическая деятельность А.И. Чистобаева удостоена многими почётными званиями, правительственными и профессиональными наградами и премиями, среди которых – «Заслуженный деятель науки Российской Федерации (1999 год), Диплом лауреата I степени СПбГУ «За научные труды»; медали «Ветеран труда» (1991 год) и «В память 300-летия Санкт-Петербурга» (2003 г.); благодарность Президента Российской Федерации за большой вклад в подготовку высококвалифицированных специалистов и многолетнюю плодотворную деятельность (2005 год).

Поздравляем Анатолия Ивановича с юбилеем и желаем доброго здоровья и дальнейших успехов в решении важнейших научных проблем на благо нашей Родины.

Друзья и коллеги

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Бабурин Вячеслав Леонидович – доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической и социальной географии России географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова. E-mail: vbaburin@yandex.ru

Белозеров Виталий Семенович – доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой социально-экономической географии, геоинформатики и туризма Северо-Кавказского федерального университета, г. Ставрополь. E-mail: vsbelozеров@yandex.ru

Благовестова Татьяна Евгеньевна – кандидат географических наук, доцент Смоленского филиала Московского государственного университета путей сообщения. E-mail: t_blagovestova@mail.ru

Вакуленко Елена Сергеевна – кандидат экономических наук, доцент департамента прикладной экономики факультета экономических наук Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», г. Москва. E-mail: evakulenko@hse.ru

Винокуров Александр Иванович – кандидат психологических наук, проректор по научной работе Смоленского государственного института искусств. E-mail: alvinocurov@yandex.ru

Дёгтева Жанна Федоровна – преподаватель кафедры географии Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, г. Якутск. E-mail: laburb@mail.ru

Добролюбова Юлия Сергеевна – выпускница кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, эксперт международной консалтинговой компании в сфере устойчивого развития «South Pole Group». E-mail: y.dobrolyubova@thesouthpolegroup.com

Зайцева Наталия Александровна – доктор экономических наук, профессор кафедры гостиничного и туристического бизнеса Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, г. Москва. E-mail: Zaytseva.NA@rea.ru

Земцов Степан Петрович – кандидат географических наук, старший научный сотрудник лаборатории исследований корпоративных стратегий и поведения фирм Института прикладных экономических исследований Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, г. Москва

Кирсанова Олеся Геннадьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Смоленского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. E-mail: larsuna@mail.ru

Ковалев Юрий Павлович – кандидат географических наук, доцент кафедры географии и туризма Смоленского гуманитарного университета. E-mail: ykovalev56@gmail.com

Кропинова Елена Геннадиевна – кандидат географических наук, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма Балтийского федерального университета им. И. Канта, г. Калининград. E-mail: EKropinova@kantiana.ru

Кузнецов Алексей Владимирович – член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, заместитель директора по научной работе, руководитель Центра европейских исследований Института мировой экономики и международных отношений РАН, г. Москва. E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Кузнецова Ольга Владимировна – доктор экономических наук, главный научный сотрудник Федерального исследовательского центра «Информатика и управление» РАН; профессор кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова. E-mail: kouznetsova_olga@mail.ru

Неретин Александр Сергеевич – младший научный сотрудник Института географии РАН, г. Москва. E-mail: sanyaneretin@yandex.ru

Перекрест Снежана Сергеевна – кандидат социологических наук, Смоленский государственный институт искусств. E-mail: 14sneyana@mail.ru

Рязанов Влас Александрович – кандидат географических наук, ведущий эксперт Центра экономического моделирования и прогнозирования ЗАО «Прогноз», г. Москва.

Смирнов Илья Петрович – ассистент кафедры социально-экономической географии и территориального планирования Тверского государственного университета.

Ткаченко Александр Андреевич – доктор географических наук, профессор кафедры социально-экономической географии и территориального планирования Тверского государственного университета. E-mail: at.tver@mail.ru

Фомкина Александра Андреевна – аспирантка кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: alpresents@mail.ru

Чихичин Василий Васильевич – кандидат географических наук, доцент кафедры социально-экономической географии, геоинформатики и туризма Северо-Кавказского федерального университета, г. Ставрополь. E-mail: wawachi@yandex.ru

Щербакова Светлана Александровна – кандидат географических наук, заведующая кафедрой географии и туризма Смоленского гуманитарного университета. E-mail: sollos@mail.ru

Яковлева Светлана Ивановна – доктор экономических наук, профессор кафедры социально-экономической географии и территориального планирования Тверского государственного университета. E-mail: Sv_Yakowleva@mail.ru

УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ «РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ» В 2015 ГОДУ

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ № THEORY AND METHODOLOGY OF REGIONAL STUDIES

Блануца В.И. Становление информационно-сетевой географии как ответ на вызовы XXI века	1
Блануца В.И. Пространственная диффузия нововведений: сфера неопределенности и сетевая модель	3
Голубченко И.В., Оборин М.С. Георегиалистика: общие подходы и примеры применения	1
Демидова Е.Е. География социальных девиаций: постановка проблемы, примеры региональных исследований	3
Добролюбова Ю.С. Обзор зарубежных социально-экологических рейтингов городов и их сравнение с российскими аналогами	4
Сафиуллин Р.Г., Сафиуллина Р.М., Ибрагимова З.Ф. Территориально-структурная трансформация города-миллионера: теоретические подходы и методы	1
Замятина Н.Ю. Культурные факторы географической дифференциации социально-экономического развития: зарубежные подходы	2
Наумов А.С. Районная парадигма в географии мирового сельского хозяйства: история и современность	2
Павлюк С.Г. Методика дифференциации городского пространства (на примерах городов России, Западной Европы и США)	2
Савоскул М.С. Обзор теорий международной миграции населения второй половины XX в.	4
Трейвиш А.И. Геопространство, информация, мобильность и модернизация общества	2
Фетисов А.С. Хозяйственные ритмы «большой пространственной и исторической протяженности»	2
Шувалов В.Е. Районирование в российской социально-экономической географии: современное состояние и направления развития	3

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ SOCIAL AND ECONOMIC ISSUES OF THE REGIONAL DEVELOPMENT IN RUSSIA

Благовестова Т.Е. Типология регионов центрального федерального округа по уровню развития социальной инфраструктуры в 1990–2013 гг.	4
Зубаревич Н.В. Кризисы в постсоветской России: региональная проекция	1
Кузнецова О.В. Сетевая торговля: межрегиональные различия и роль иностранных компаний в их формировании	4
Ляшенко Е.В. Деформации тарифно-транспортного поля России (на примере магистральных пассажирских авиасообщений)	3
Неретин А.С. Роль местного железнодорожного сообщения в обеспечении мобильности населения малолюдных районов (на примере Костромской области)	4
Несговорова Н.П., Христолюбский В.С., Савельев В.Г. Эколого-экономический механизм регулирования в сфере природопользования и охраны окружающей среды Курганской области	1
Рябинина Л.И., Суржиков В.И. Территориальная дифференциация социально-экономического развития Приморского края в условиях инвестиционной активности	1
Рязанов В.А. Эволюция факторов социально-экономического развития индустриальных регионов Европейской России. Опыт эконометрического анализа	4
Савченко Ю.Ю. Развитие регионального рынка услуг высшей школы (на примере Алтайского края)	1
Яковлева С.И. Картографическое обеспечение региональных стратегий России	4

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENTS OF THE BORDER REGIONS IN RUSSIA

№

Винокуров А.И., Ковалев Ю.П., Перекрест С.С. Демографические процессы в методологии кросс-культурного анализа российско-белорусского приграничья (на материалах Смоленской, Витебской и Могилевской областей)	4
---	---

РЕГИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ REGIONAL ANALYSIS

Ачкасова Т.А. Основные морфологические структуры территориальных инновационных систем	2
Попов Ф.А. Дробление политического пространства мира: основные формы и современные тенденции	2
Рогачев С.В. Каскадная стратификация стран мира: гипсометрический базис общественных надстроек	2

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ REGIONAL PROBLEMS ARE IN THE MODERN WORLD

Белозеров В.С., Супрунчук И.П. Пространственно-временные черты террористической деятельности в Европе в 1970–2010-х гг.	3
Заяц Д.В., Зорина Д.С. Диспропорции экономического развития постсоветского пространства	1
Зиновьев А.С. Геополитический раскол в электоральной географии Литвы	3
Кузнецов А.В. Риски этнокультурной «мозаики» в европейском союзе	4
Подгорнев П.В. Структурные и географические особенности фармацевтической промышленности Западной Европы в начале XXI в.	3

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВА REGIONAL PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF ECONOMY

Богачев Д.В. Основные особенности развития вертикально интегрированных компаний в Агропромышленном комплексе России	1
Часовский В.И. Рыночные формы организации промышленного производства в модернизации экономики России	1

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И РАССЕЛЕНИЯ REGIONAL RESEARCHES OF POPULATION

Глушкова В.Г., Хорева О.Б. Миграционная политика в экономически развитых странах мира	1
Куричева Е.К., Попов А.А. Развитие жилищного строительства в 2010-е гг. как фактор трансформации московской агломерации	1
Манакон А.Г. Использование метода временных срезов в исторической географии населения	1
Махрова А.Г., Кириллов П.Л. Сезонная пульсация расселения в московской агломерации под влиянием дачной и трудовой маятниковой миграции: подходы к изучению и оценка	1

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАРУБЕЖНОГО МИРА REGIONAL PROBLEMS OF THE WORLD

Елманова Д.С. Высшее географическое образование во Франции	2
Романова Е.В. Национальная инновационная система ФРГ	2
Смирнягин Л.В. Структурные сдвиги в экономике США и их географические последствия	2
Тихоцкая И.С. Японская инновационная концепция рециклирования ресурсов и создание общества с устойчивым материальным циклом	2

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ REGIONAL RESEARCHES OF POPULATION

№

Абылкаликов С.И. Миграционная активность и приживаемость населения регионов России	3
Бабурин В.Л., Земцов С.П. Эволюция системы городских поселений и динамика природных и социально-экономических процессов в Российской Арктике	4
Боровикова Т.В., Филинов В.А. Оценка интеллектуального потенциала региона (на примере Смоленской области)	3
Вакуленко Е.С. Эконометрический анализ факторов внутренней миграции в России	4
Дегтева Ж.Ф. Пространственная организация и динамика этнической структуры Якутии	4
Дружинин А.Г. Этнодемографические трансформации в центрально-периферийной структуре Ростовской области (постсоветские тренды)	3
Ефремова В.А. Отечественный и зарубежный опыт изучения городов, теряющих население: тематика, методы и центры исследований	3
Микрюков Н.Ю. Монопрофильные поселения России в системах городского расселения	3
Мкртчян Н.В. Миграция в Москве и Московской области: региональные и структурные особенности	3
Смирнов И.П. Средние города как опорные центры развития территории	3
Ткаченко А.А., Смирнов И.П., Фомкина А.А. Подходы к оценке территориально-урбанистической структуры нестоличных областей центральной России	4
Чихичин В.В., Белозеров В.С. Этническая карта Ставрополя: пространственно-временная динамика за последние полвека	4

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF WORLD ECONOMY

Акимова В.В. География мировой солнечной энергетики	2
Гончаров Р.В. Географические аспекты эволюции корпоративной структуры нефтегазового комплекса	2
Горкин А.П., Демидова Е.Е., Кадилова Л.А. Национальное богатство и территориально неограниченные ресурсы стран мира	2
Сокольский В.М. Структурно-территориальная трансформация мировой химической промышленности как индикатор «третьего промышленного перелома»	2

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ HISTORY-GEOGRAPHY RESEARCHES REGIONAL DEVELOPMENT

Голичев В.Д., Голичева Н.Д. Социально-экономические последствия Великой Отечественной войны и ее «демографическое эхо» на Смоленщине	1
Кулагин О.И. «Эффект колеи» зависимости в лесной промышленности Карелии как фактор социально-экономического развития региона в конце XIX–XX вв.	1

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА REGIONAL REGIONAL PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TOURISM

Александрова А.Ю. Рейтинги глобальных городов мира как туристских дестинаций и место в них Москвы	3
Горина К.В., Козырева К.С., Новиков А.Н. Туристское позиционирование религиозных объектов Забайкальского края в информационном пространстве разных территориальных уровней	1
Гущина М.В., Сазыкин А.М. Территориальная дифференциация Океании по потенциальным возможностям развития туризма	3

	№
Зайцева Н.А., Кропинова Е.Г. Разработка сценариев развития туризма в Калининградской области до 2030 года	4
Зырянов А.И., Сафарян А.А. Рекреация и туризм как этапы развития территории	3
Кирсанова О.Г., Щербакова С.А. Логистический фактор развития туризма в Смоленской области	4
Турченко Е.С. Основные направления и динамика выездного и въездного туризма в Псковской области	3
Цыганов С.А., Юрченко Е.Е., Юрченко С.А. Конкурентоспособность стран мира на мировом туристическом рынке	1

ИСТОРИЯ НАУКИ THE HISTORY OF SCIENCE

Кирчанов М.В. Советская география как научная «прародина» современного российского регионоведения (проблемы генезиса регионоведческих исследований)	1
Кузина И.М. 80-летняя история кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ	2

ЛЮДИ НАУКИ MEN OF SCIENCE

Петрова Е.Г., Шувалова О.В. «Информационная революция» Олега Владимировича Витковского	3
Слука Н.А., Ткаченко Т.Х. Познание общественного пространства: от рекреации к мировому развитию (памяти профессора Н.С. Мироненко)	1

ПРИГЛАШЕНИЕ К ДИСКУССИИ THE INVITATION TO DISCUSSION

Гладкий А.В., Голубчиков Ю.Н. Интеграционная парадигма географической науки	1
Шупер В.А. Научный рационализм и пути развития географии (по поводу статьи А.В. Гладкого и Ю.Н. Голубчикова)	3

НАШИ ЮБИЛЯРЫ ANNIVERSARY

К 75-летию А.И. Чистобаева	4
---	---

ПОТЕРИ НАУКИ LOSS SCIENCE

Лаппо Г.М. Слово прощания – памяти Владимира Павловича Максаковского (1924–2015)	1
---	---

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

Журнал «Региональные исследования» выходит в свет 4 раза в год, его объем и рубрики варьируются в зависимости от содержания поступившего материала и тематики номера.

Журнал публикует научные статьи по методологии, теории, методике и практике региональных исследований в России и за рубежом. Статьи, принимаемые к публикации в журнале, должны, как правило, излагать наиболее существенные, законченные и еще не опубликованные результаты научных исследований.

При публикации предпочтение отдается следующей тематике статей: региональный анализ, региональная диагностика, региональное развитие, региональная политика, экономическая, социальная, культурная, политическая и рекреационная география, региональная и пространственная экономика, региональная социология, политическая регионалистика, а также обзоры литературы и рецензии, информация о проведенных значимых научных мероприятиях по проблемам социально-экономической географии и региональных наук.

Редакция просит авторов при подготовке статей руководствоваться изложенными ниже правилами. Статьи, оформленные без их соблюдения, будут возвращаться авторам без рассмотрения по существу.

- материалы предоставляются в электронном виде (текстовый файл формата MS Word с расширением файла *.doc.; текст – без использования знаков переноса)
- объем материалов не должен превышать 1,0 авторского листа (40 тыс. знаков)
- иллюстрации и рисунки предоставляются файлами в черно-белом варианте (grayscale) с разрешением не менее 300 dpi и расширением *.pdf., *.tif., *.jpg., *.psd.)
- каждый рисунок (таблица) должен быть сгруппирован и пронумерован, иметь название и ссылку в тексте
- все изображения (таблицы) должны быть предоставлены в масштабе 1:1 и иметь размер не более 140 x 230 mm
- автор обязан указать источники всех цитат, иной информации, пояснить использованные аббревиатуры (кроме общеупотребительных)
- статьи должны быть структурированы. Рекомендуемая стандартная рубрикация разделов: введение и постановка проблемы; обзор ранее выполненных исследований; полученные результаты и их обсуждение; выводы
- авторы несут ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, имен собственных, географических названий и прочих сведений, а также за использование данных, не предназначенных для открытой печати
- принимаемые материалы должны быть снабжены аннотацией (5–6 строк) на русском и английском языке, перечнем ключевых слов на русском и английском языке

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

При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Рукописи подвергаются рецензированию. Рукописи могут быть возвращены на доработку. При незначительных замечаниях рукопись может быть отредактирована, без возвращения автору.

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

Редколлегия