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)

Международный редакционный совет:
Акад. РАН, д.г.н., проф. Бакланов П.Я. (Владивосток); д.г.н., проф. Белозеров В.С. (Ставрополь); д.э.н, проф. Вишневский А.Г. (Москва); д.г.н., проф. Гладкий А.В. (Украина); член-корр. РАН, д.г.н., проф. Добролюбов С.А. (Москва); 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. Федоров Г.М. (Калининград); д.г.н., проф. Шарыгин М.Д. (Пермь); д.э.н., проф. Швецов А.Н. (Москва)

Редакционная коллегия:
к.г.н. Агирречу А.А. (Москва); д.г.н., проф. Алексеев А.И. (Москва); д.г.н., проф. Бабурин В.Л. (Москва); д.г.н., проф. Битюкова В.Р. (Москва); д.э.н., проф. Вардомский Л.Б. (Москва); д.э.н., проф. Власова Н.Ю. (Екатеринбург); к.г.н., доц. Ковалев Ю.П. (Смоленск); д.э.н., проф. Климанов В.В. (Москва); д.э.н., проф. Кузнецова О.В. (Москва); д.г.н., проф. Мажар Л.Ю. (Смоленск); д.г.н., проф. Пилясов А.Н. (Москва); д.г.н., проф. Потоцкая Т.И. (Смоленск); д.г.н., проф. Родионова И.А. (Москва); д.г.н. Тархов С.А. (Москва); д.г.н., проф. Ткаченко А.А. (Тверь); д.г.н. Трейвиш А.И. (Москва); д.г.н., проф. Шупер В.А. (Москва)

Ученый секретарь редколлегии:
к.г.н. Яськова Т.И.

Адрес редакции:
214014, Смоленск, ул. Герцена, 2
Смоленский гуманитарный университет
Тел.: (4812) 68–36–88
e-mail: region_issled@mail.ru

ISSN 1994-5280

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

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

№ 1 (55), 2017

Подписано в печать 21.03.2017
Формат 70x108 1/16. Гарнитура «Times»
Тираж 300 экз.

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

© РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ, 2017

region_issled@mail.ru

СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS

РЕГИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ
REGIONAL ANALYSIS

Зубаревич Н.В. Концентрация населения и экономики в столицах постсоветских стран 4
Zubarevich N.V. Population and economic development concentration in the capital cities of post-Soviet counties

Блануца В.И. Территориальная структура специализации российских регионов на телекоммуникационных услугах 16
Blanutsa V.I. Territorial structure of Russian regions' specialization in telecommunication services

Тархов С.А. Распространение высокоскоростных железных дорог в странах мира 25
Tarkhov S.A. High-speed railways development around the world

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ
REGIONAL RESEARCH OF POPULATION

Манаков А.Г., Дементьев В.С. Динамика сельского расселения Псковской области в 1959–2010 гг. 55
Manakov A.G., Dementiev V.S. Dynamics of rural settlement of the Pskov oblast in 1959–2010

Батунова Е.Ю. Учёт депопуляционных процессов в документах территориального планирования городов юга России 64
Batunova E.Yu. Consideration of depopulation processes in urban planningin southern Russia

УРБАНИЗАЦИЯ И ГЕОГРАФИЯ ГОРОДОВ
URBANISATION AND URBAN GEOGRAPHY

Дружинин А.Г. Динамика численности населения приморских городов России в постсоветский период 73
Druzhinin A.G. Population dynamics in the coastal cities of Russia in the post-Soviet period

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВА
REGIONAL PROBLEMS OF ECONOMIC DEVELOPMENT

Павленко И.В., Ермакова Г.А., Сердобинцев Д.В.
Процессы интеграции и кооперации – вектор развития регионального агропромышленного комплекса 81
Pavlenko I.V., Ermakova G.A., Serdobintsev D.V.
Integration and co-operation processes – the development vector of regional agroindustrial complex

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

Макаров П.Ю., Абдряшитова А.И. Брендинг как инструмент экономической политики региона: проблемы управления 91
Makarov P.Yu., Abdryashitova A.I. Branding as a tool for economic policy of the region: management issues

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА
REGIONAL PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TOURISM

Борсук А.А. Оценка культурно-исторических ресурсов как фактора развития познавательного туризма Брянской области 101
Borsuk A.A. Assessment of cultural and historical resources as a factor of cognitive tourism development in Bryansk oblast

Куница М.Н. Туристский образ крупного города: особенности и роль в региональном менеджменте туризма 110
Kunitsa M.N. Tourist image of the large city: features and role in regional tourism management

Сведения об авторах 119

РЕГИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

УДК 911.375:711.432

Зубаревич Н.В. (Москва)

КОНЦЕНТРАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ЭКОНОМИКИ В СТОЛИЦАХ ПОСТСОВЕТСКИХ СТРАН

Zubarevich N.V.

POPULATION AND ECONOMIC DEVELOPMENT CONCENTRATION IN THE CAPITAL CITIES OF POST-SOVIET COUNTIES

Аннотация. *В статье рассмотрены факторы и тенденции концентрации населения и экономики в столицах 11 стран бывшего СССР. Выявлены различия в динамике концентрации населения за постсоветский период: частичная деконцентрация в кризисных 1990-х и ускорение концентрации с 2000-х гг. Показаны сильные различия в концентрации экономики, промышленности и инвестиций в столицах, что во многом обусловлено размерами стран и структурой их экономики. Показано отсутствие общих трендов концентрации экономики в столицах. Выявлена высокая концентрация жилищного строительства и розничной торговли почти во всех столицах, значительно превышающая концентрацию населения. Рассмотрена степень неравенства доходов населения столиц и всей страны, во многом определяющая направления трудовых миграций – в столицы или за пределы страны.*

Abstract. *The article reviews factors and key trends of the population and economic development concentration in the capitals of 11 ex-Soviet states. Contradictory trends of the population concentration during the crisis period of 1990-th and since 2000-th are shown. The levels of economic concentration in the capitals as well as industrial output and investment concentration are extremely different and supplemented by the diversity of trends due to the influence of many factors. The higher level of housing construction and retail concentration is revealed for almost all capitals. Population money incomes inequality between the capitals and the whole country differs essentially and seems to be a significant factor of labor migration to the capital or abroad.*

Ключевые слова: *столицы постсоветских стран, концентрация населения, пространственная концентрация экономики, пространственное неравенство.*

Key words: *share of the capitals, population concentration, spatial concentration of economic development, spatial inequality.*

Введение и постановка проблемы. Столицы чаще всего являются крупнейшими городами своих стран, они притягивают мигрантов, концентрируют более современные виды экономической деятельности, широкий спектр сервисных функций. Именно в столицах сильнее проявляется позитивное воздействие агломерационного эффекта, который для городов проявляется как совокупный эффект масштаба и разнообразия [13]. Развитие столиц и их агломераций более устойчиво и динамично, что способствует концентрации в них населения и экономики.

Четверть века назад столицы бывших республик в составе СССР стали центрами новых независимых государств. Власти этих стран получили возможность самостоятельно распоряжаться ресурсами, стимулировать развитие столичных функций. Кроме того, при переходе к рыночной экономике усилилось воздействие агломерационного эффекта, преимущества столиц как крупнейших городов стали более явными, что также стимулировало концентрацию. Очевидно, что она имеет пределы, это показывают тенденции развитых западных стран, но постсоветские страны к ним не относятся. Анализ развития их столиц позволяет проверить несколько гипотез.

Первая гипотеза – в постсоветский период концентрация населения и экономики в столицах выросла во всех странах бывшего СССР.

Вторая гипотеза – тенденции концентрации населения и экономики в столицах различались во времени. Все страны прошли

через тяжелейший трансформационный кризис после распада СССР, длившийся почти десятилетие, а некоторые – и через политические кризисы вплоть до вооруженных столкновений на их территории. Только с 2000-х гг. начался относительно устойчивый рост экономик постсоветских стран, который прерывался двумя кризисами (2008–2009 гг. и текущим кризисом с 2014 г.), но они были менее сильными и длительными. Разная политико-экономическая ситуация – сильный и длительный экономический спад с резким снижением управляемости в 1990-х и более устойчивый рост в последующие годы – должна влиять на процессы концентрации населения и экономики в столицах, тормозя их или ускоряя.

Третья гипотеза – скорость концентрации зависит от экономических ресурсов. В 2000-е гг. часть постсоветских стран (Россия, Казахстан, Азербайджан, Туркмения) получала огромную сырьевую ренту благодаря быстрому росту цен на нефть и газ. Это дало возможности больше инвестировать, прежде всего, в развитие столиц как «витрины» государства, а в Казахстане огромные бюджетные средства вкладывались в новую столицу Астану. Рента позволяла быстрее наращивать платежеспособный спрос населения и бизнеса, в том числе на услуги, которые концентрируются в столицах, что должно стимулировать их развитие, концентрацию экономики и населения.

Четвертая гипотеза – тенденции концентрации сильно зависят от различий между странами, существующими с советских лет: в демографической и миграционной ситуации, уровне урбанизации, численности населения столиц, изначальной концентрации населения и экономики в столицах, уровне экономического развития стран и структуре их экономики. Эти различия могут существенно влиять на изменения роли столиц, для некоторых стран первые три гипотезы могут не подтвердиться.

Влияние разных факторов на концентрацию населения и экономики в столицах противоречиво, его можно сформулировать следующим образом:

- *Численность населения столиц* (эффект масштаба): чем крупнее столица, тем, при прочих равных, она более способна концентрировать население и экономику страны.
- *Исходная концентрация населения в столице* до распада СССР (эффект базы): чем она выше, тем медленнее скорость концентрации в постсоветский период из-за приближения к предельному уровню.
- *Демографическая ситуация*: чем выше естественный прирост в стране, тем медленнее население концентрируется в столицах, поскольку уровень рождаемости в сельской местности выше, чем в крупных городах; концентрация ускоряется только при росте мобильности сельского населения.
- *Миграции* (в том числе трудовые) за пределы страны: чем они больше, тем медленнее идет концентрация населения в столице или она сменяется деконцентрацией.
- *Уровень и стадия урбанизации*: в странах с высоким уровнем урбанизации концентрация населения и экономики в столицах может замедляться или прекращаться за счет опережающего роста внешней зоны столичной агломерации (в урбанизированных западных странах возможна и деконцентрация, но страны СНГ к ним не относятся); в странах с пониженным уровнем урбанизации столицы растут быстрее, хотя это может не сопровождаться увеличением их доли в населении.
- *Уровень экономического развития*: в менее развитых странах экономика периферий в основном теневая, в столицах более развита легальная (учитываемая статистикой), поэтому уровень концентрации экономики по официальным данным может быть намного выше, чем населения; в относительно развитых странах различия в концентрации экономики и населения в столицах не так велики.
- *Структура экономики* (нефтяная рента): в странах с рентной экономикой столичный статус обеспечивает больше преимуществ, т.к. рентные доходы концентрируются преимущественно в столицах; сильное центро-периферийное неравенство стимулирует концентрацию населения, потребления (розничной торговли) и жилищного строительства в столицах.

Обзор ранее выполненных исследований. В географических сравнительных исследованиях чаще рассматривались Россия, Украина и Беларусь. В фокусе внимания процессы урбанизации и изменения структуры городского расселения, демографические и миграционные тенденции [10, 14]. Наряду с исследованиями по России [7, 8], они показывают, что даже в более развитых постсоветских странах процесс урбанизации не завершен, продолжается концентрация населения в крупнейших городах и их пригородных зонах за счет миграций населения, в том числе из средних и малых городов. Центро-периферийная модель концентрации населения в трех странах типична не только для агломераций столичных городов, но и для региональных центров [1, 6]. Тенденции урбанизации и пространственной поляризации расселения в отдельных постсоветских странах рассмотрены для Украины [5, 15, 16] и Беларуси [12]. Столицы всех постсоветских стран рассматривались только в одном исследовании, сравнивалась их численность населения, динамика за 1990–2014 гг. и доля столиц в населении страны [2].

Экономическое развитие постсоветских стран изучают международные организации и структуры ЕвразЭС, но без регионального анализа. Автору не удалось найти исследований, в которых измеряется и сопоставляется концентрация экономики в столицах постсоветских стран.

Информационная база и методика анализа. В статье рассмотрены 11 постсоветских стран, без государств Балтии и Туркменистана. Страны Балтии отличаются от других постсоветских стран по уровню и тенденциям урбанизации, экономического развития, направлениям и объему миграций, их сложно соотносить с остальным постсоветским пространством. Туркменистан исключен из-за минимальной доступности статистической информации и низкого доверия к ней.

Источником данных являются сайты государственных статистических органов. Объем информации различается по странам: полные ряды региональных данных за период с 1990 по 2015 г. удалось собрать только для России и Казахстана, менее полные – для Белоруссии, для остальных стран есть лакуны во временных рядах и по отдельным индикаторам, особенно по валовому региональному продукту и душевым денежным доходам населения регионов. Меньше всего данных по экономическим индикаторам за 1990-е гг., что не позволило измерить сдвиги в доле столиц за весь постсоветский период. Главная проблема малочисленности сравнительно-географических исследований постсоветских стран – дефицит статистической информации. Для городов, включая столицы, он еще более острый.

Постепенно утрачивается единство методологии статистического учета и системы индикаторов. Например, в Азербайджане используется показатель «выпуск продукции» как аналог ВРП. Вызывает вопросы и качество статистики: в годовых рядах встречаются резкие краткосрочные колебания или, наоборот, длительное отсутствие изменений. Такую динамику сложно объяснить, но другой статистики нет.

Роль столиц рассматривалась в трех ракурсах. Первый – изменения доли столиц в населении страны за постсоветский период. Для выявления концентрации в формальных и неформальных (вторых) столицах рассматривались Москва и С.-Петербург в России, Астана и Алматы – в Казахстане. Оценивалась также концентрация населения в двух агломерациях: Московской столичной (к ней отнесены Москва и Московская область) и Бакинской (Апшеронский экономический район, включающий Баку, Сумгаит и Апшерон). Для остальных агломераций расчеты не проводились, т.к. существующее административное деление не совпадает с территориальными границами агломераций Алматы, Киева, Минска, Ташкента, соответствующие области намного больше по площади, чем агломерации этих городов. Второй ракурс – измерение вклада столиц в экономическое развитие страны (доля в валовом продукте, объем промышленного производства, инвестициях, жилищном строительстве, розничной торговле). Третий ракурс – оценка «разрыва» в уровне жизни населения и его динамики, изменяемых через соотношение среднедушевых денежных доходов в столице к средним по стране.

Результаты исследования и их обсуждение. Анализ результатов исследования можно разделить на три тематических блока.

1. Концентрация населения в столицах. Расчеты показывают, что уровень и ско-

Таблица 1

Численность населения столиц и их доля в численности населения страны, %

	Численность населения, тыс.чел.	Динамика численности, %		Доля столицы в населении страны, %			
	2015 г.	2000 к 1990	2015 к 1990	1990 г.	2000 г.	2010 г.	2015 г.
Московская агломерация	19649	106	117	10,6	11,4	13,1	13,4
в т.ч. Москва	12330	112	122*	6,1	6,9	8,1	8,4
С.-Петербург	5226	94	111	3,4	3,2	3,4	3,6
Киев	2897	100	112	5,1	5,2	6,1	6,3**
Бакинская агломерация	2784	102	127	29,9	27,2	28,5	28,6
в т.ч. Баку	2226	100	123	25,3	22,5	22,9	23,0
Ташкент	2393	102	112	10,3	8,7	8,0	7,6
Минск	1960	105	116	15,7	16,9	19,4	20,4
Алматы	1703	98	151	6,9	7,6	8,6	9,4
Астана	873	131	221	1,8	2,6	4,0	4,9
Тбилиси	1111	85	103	23,3	24,0	26,0	29,9
Ереван	1072	104	86	36,5	32,8	35,1	35,6
Бишкек	959	120	126	14,5	15,6	15,6	15,9
Душанбе	789	95	136	11,6	9,2	9,6	9,4
Кишинев	681	88	103	17,2	18,0	18,6	19,1

* в новых границах Москвы.
** данные за 2013 г., в 2015 г. – 6,8% (территории, по которым ведется учет Укрстата).

рость концентрации в столицах слабо связаны с численностью их населения (табл. 1). Максимальный уровень концентрации сохраняется в странах Закавказья, но в Баку и Ереване он снизился из-за сильного миграционного оттока 1990-х гг. В Тбилиси, наоборот, концентрация выросла, в том числе из-за миграционного притока беженцев из Абхазии, многие из которых расселялись в столице.

Концентрация в столичных агломерациях сильнее зависит от размера центра. Влияние огромной Москвы максимально, близость к Москве обеспечивает рост населения в большей части городов и районов Московской области, причем многие города росли быстрее, чем сама Москва [6]. Это же исследование показывает, что в Киевской области в 2000-е гг. увеличили население всего несколько городов, не было роста ни у одного района, многие из них сократили численность жителей на 10% и более. В Минской области в этот период вместе с Минском увеличивали население только несколько городов и пристоличный Минский район. По нашим расчетам, доля внешней зоны агломерации Баку в населении страны не менялась в 1990-х гг., а за 2000-е выросла с 4,6% до 5,6%. Быстрый рост экономики Азербайджана в период нефтяного бума стимулировал миграционный приток в столичную агломерацию, но его реальные масштабы занижены из-за проблем регистрации.

Нет заметной связи концентрации населения в столицах с уровнем урбанизации. В странах с высоким уровнем урбанизации концентрация продолжает расти, ее скорость выше всего в Минске. В странах со средним уровнем урбанизации тренды концентрации в столицах разные и во многом обусловлены миграциями. Это характерно не только для стран Закавказья, доля Кишинева также растет медленно из-за больших масштабов трудовой миграции из Молдовы в страны ЕС. Наоборот, в Казахстане процесс концентрации населения в обеих столицах, которая исходно была низкой, идет намного быстрее благодаря стимулированию развития Астаны и созданию в ней новых рабочих мест; значительно более высокие доходы населения обеих столиц усиливают миграционный приток из других регионов Казахстана.

В менее развитых и менее урбанизированных Киргизии, Узбекистане и Таджикистане роста концентрации населения в столицах практически не происходит, если судить по данным статистики. Этому препятствует демографическая ситуация: из-за более высокой рождаемости в сельской местности

и относительно невысокой мобильности численность сельского населения растет быстрее, чем городского. Кроме того, в 1990-х гг. уровень концентрации в столицах снизился из-за миграционного оттока русскоязычного населения, проживавшего в основном в крупных городах. Еще одна причина – титульное население этих стран с 2000-х гг. активно вовлечено в трудовые миграции в Россию, для Киргизии они облегчены вступлением страны в ЕвразЭС. В результате концентрация населения в Ташкенте снижается весь постсоветский период, в Душанбе она все еще ниже, чем в 1990 г., а в Бишкеке растет очень медленно.

Однако статистика населения в административных границах столиц стран Средней Азии не отражает реальную концентрацию в агломерациях. Карта Душанбе в Google map показывает, что за пределами административной границы столицы простирается плотно заселенная субурбия, куда перебираются мигранты из села, там же строят дома и трудовые мигранты, заработавшие деньги в России. Аналогичная «квази-субурбанизация» типична и для российской республики Дагестан: официальная численность населения Махачкалы 588 тыс. чел, но вокруг разрослись сверхплотно заселенные пригороды, население агломерации приближается к миллиону. Похожая картина и в Бишкеке – по оценкам, численность его населения с пригородами больше официальной на 200 тыс. чел. Таким образом, в менее урбанизированных странах пригороды столиц растут быстрее за счет миграций, собирающих вокруг столиц население со всей страны. Сложнее оценить процессы в агломерации Ташкента, поскольку в Узбекистане ограничены миграции населения в столицу, даже учебные.

Расчеты подтверждают гипотезу о разных тенденциях в 1990-е и 2000-е гг. (табл. 1). В 1990-х процессы концентрации населения в столицах постсоветских стран замедлились или пошли вспять. Концентрации препятствовал сильный и длительный экономический спад, а в странах Закавказья и Центральной Азии – еще и миграционный отток русскоязычного населения, жившего преимущественно в крупных городах. К 2000 г. почти половина столиц сократила долю в населении страны по сравнению с 1990 г. (Ереван, Баку, Ташкент, Душанбе, и С.- Петербург), сократилась и численность населения более чем половины столиц (Тбилиси, Кишинев, Душанбе, Алматы, Баку, Киев, С.-Петербург). В отличие от С.-Петербурга, рост численности населения Москвы и его концентрация восстановились уже к середине 1990-х гг. Этому способствовал не только эффект масштаба (вдвое более высокая численность населения), но и институциональные преимущества столичного статуса – «прописка» штаб-квартир крупнейших компаний и банков и создание высокоплачиваемых рабочих мест. Максимальным ростом численности населения и его концентрации выделялась Астана, развитие новой столицы Казахстана стимулировалось и финансировалось государством.

С 2000-х гг. процессы концентрации ускорились, как и рост численности населения столиц. Отрицательную динамику численности за 2000–2015 гг. имел только Ереван, что можно объяснять продолжающейся эмиграцией, а концентрация населения снизилась только в Ташкенте (еще раз отметим отсутствие данных о его агломерации). Как и в предыдущем десятилетии, быстрее всего росла численность населения и его концентрация в новой столице Казахстана. Крупные столицы более развитых стран (Москва, Минск, Киев, Алматы) быстрее концентрировали население, поскольку более высокие доходы населения способствуют росту мобильности. Кроме того, для России, Украины и Беларуси характерна вторая стадия урбанизации (миграционный отток из малых и средних городов в крупные и депопуляция сельской местности), что усиливает концентрацию населения в столицах и их агломерациях.

Влияние рентной экономики на концентрацию населения менее очевидно. В 2000-х гг. доля столиц быстрее всего росла в Казахстане, в России – не так быстро, а в Азербайджане – минимально, концентрация более заметна во внешней зоне Бакинской агломерации. Ее рост идет за счет миграций из села и схож с тенденциями стран Центральной Азии и республики Дагестан в России.

2. Концентрация экономики в столицах. Доля столиц в *экономике* страны измеряется как доля в суммарном валовом региональном продукте (ВРП). Статистика ВРП доступна только по семи странам, ее ряды разные по длительности. В этих странах концентрация экономики в столицах в 1,5–3 раз

Таблица 2

Доля столиц в населении страны, суммарном ВРП, объеме промышленного производства и инвестиций, %

	Население	ВРП			Промышленность		Инвестиции
	2015 г.	1999 г.	2006 г.	2014–2015 гг.	2005 г.	2013–2015 гг.	2013–2015 гг.
Ереван	36	н.д.	н.д.	н.д.	47	41	н.д.
Тбилиси	30	н.д.	47	48	38	39	н.д.
Баку	23	н.д.	80	73	83	89	н.д.
Минск	20	н.д.	н.д.	н.д.	20	17	22
Кишинев	19	н.д.	н.д.	н.д.	53*	58	66
Бишкек	16	н.д.	33	38	28	20	25
Душанбе	9	н.д.	н.д.	н.д.	6	10	29**
Алматы	9	18	22	21	5	4	8
Москва	8	18	23	22	9	12	11
С.-Петербург	4	4	4	5	4	5	3
Ташкент	8	н.д.	15	15	11	22	21**
Киев	7	н.д.	18	23	12	15	н.д.
Астана	5	4	9	10	1	2	10

* 2007 г.
** 2012–2013 гг.

выше по сравнению с концентрацией населения (табл. 2). Столичный статус в постсоветских странах влияет на концентрацию экономики сильнее, чем агломерационный эффект.

Имеют значение размер территории стран и специализация экономики столиц. В небольших по территории странах Закавказья с крупными по численности населения столицами концентрация экономики выше и достигает максимума в Баку, который является центром нефтедобычи. Только в 2010-х гг. доля столицы Азербайджана стала снижаться, как и всей Бакинской агломерции. Возможно, концентрация достигла предела, началось оживление экономики других регионов. В 2010-х гг. прекратился рост концентрации экономики и в столицах Грузии и Киргизии.

В больших по территории странах концентрация экономики в столицах ниже по объективным причинам, а ее изменения нестабильны. До 2008 г. в России, Казахстане, Украине и Узбекистане концентрация росла на фоне быстрого экономического роста, конкурентные преимущества столиц как крупнейших городов помогали им развиваться быстрее. В кризис 2008–2009 гг. доля Москвы и Московской агломерации в экономике страны сократилась. Доля Ташкента снизилась еще сильнее, но уже после кризиса в 2009 г., что трудно объяснить. В Казахстане снижение концентрации экономики в столицах во второй половине 2000-х гг. было отчасти связано с кризисом, отчасти – с сокращением огромных инвестиций в Астану, однако в 2010-х гг. рост концентрации экономики в двух столицах возобновился. На Украине после торможения в 2008–2011 гг. рост концентрации экономики в Киеве ускорился. Таким образом, конкурентные преимущества столиц позволяют их экономике развиваться быстрее по сравнению со всей страной, однако процесс концентрации зависит от многих факторов – экономических циклов, достигнутого уровня концентрации, институциональных факторов, качества статистики, поэтому общего тренда для всех столиц постсоветских государств нет.

Концентрация *промышленности* в столицах различается и по уровню, и по динамике, общего тренда нет. Теоретически доля крупнейших столичных городов в промышленном производстве страны должна снижаться, промышленность «выталкивается» из них вследствие удорожания рабочей силы, более высоких земельных налогов и других издержек. Но в постсоветских странах, помимо выталкивающих факторов, действуют и притягивающие – концентрация более квалифицированных работников и платежеспособного спроса в столицах, пока еще низкие налоги на труд, землю и имущество, специальные преференции властей отдельным производителям и др. Кроме того, нужно учитывать и статистические искажения. В столицах больше крупных и средних

компаний, которые лучше учитываются статистикой, что приводит к завышению доли столиц. Возможны искажения из-за статистической «привязки» части производства крупных компаний к их штаб-квартирам в столице. Эти предостережения важны, поскольку изменения концентрации промышленности в столицах трудно объяснить.

Максимальна концентрация промышленности в Баку как центре нефтедобычи. В столицах остальных стран Закавказья концентрация промышленности ниже и сопоставима с долей населения. Кишинев также отличается высокой концентрацией промышленности, в три раза превышающей концентрацию населения. В постсоветские годы Молдова деиндустриализировалась, однако в Кишиневе сохранились инфраструктурные отрасли (тепло-, водо-, электроснабжение) и более развита пищевая промышленность, работающая в том числе и на внешние рынки. В целом в небольших странах концентрация промышленности в столицах выше и не сокращается.

В странах Средней Азии концентрация промышленности в столицах значительно ниже (10–20%), а динамика разная. Доля столицы Киргизии заметно сократилась за 2006–2013 гг. вследствие роста производства в регионах со специализацией на гидроэлектроэнергетике и цветной металлургии. Концентрация промышленности в Душанбе выросла почти вдвое, сравнявшись с долей в населении Таджикистана. Доля Ташкента также выросла вдвое, значительно превысив концентрацию населения. Для объяснения динамики не хватает информации, но вполне очевидно, что деиндустриализации этих столиц не происходит.

В крупных индустриальных странах концентрация промышленности в столицах еще ниже. Динамика разная, но тренд деиндустриализации столиц более заметен. Доля Минска в промышленности Беларуси с 2010-х гг. снижается и теперь ниже доли в населении. Концентрация промышленности в Москве сократилась в кризисные 1990-е гг., но затем резко выросла в середине 2000-х (с 5% в 2004 г. до 12% в 2007 г.). Это следствие статистической «привязки» к столице производства ряда нефтегазодобывающих компаний. Кроме того, в промышленности Москвы велика доля инфраструктурных отраслей, цены на продукцию которых росли быстрее. Если бы не эти статистические и ценовые искажения, деиндустриализации Москвы была бы более очевидной. Неполные данные по Украине показывают иной тренд: концентрация промышленности в Киеве росла и к 2013 г. вдвое превысила долю в населении. Статистический сдвиг может объясняться не только развитием промышленности, работающей на столичный рынок, но и ухудшением конъюнктуры в металлургии, которая концентрируется на востоке Украины. Проверить эту гипотезу невозможно, полных данных по индустриальным восточным регионам нет. Экономика двух столиц Казахстана неиндустриальная, их доля в объеме промышленного производства страны минимальна (2–4%). Попытки властей развивать промышленность Астаны результатов не дали, индустриальное производство по-прежнему концентрируется в нефтедобывающих и металлургических регионах.

Привлекательность столиц для *инвестиций* обусловлена тем, что это самые крупные рынки в стране. В странах с нефтяной рентой концентрация инвестиций в столицах ниже, они идут в капиталоемкую нефтегазовую промышленность (табл. 2). На степень концентрации влияют также размер страны, политика властей и другие факторы. В России и Казахстане концентрация инвестиций в столицах ниже из-за большой территории и нефтегазовой структуры экономики. Однако доля Москвы в инвестициях заметно выросла в кризисные 1990-е (с 6% в 1990 г. до 10% в 1995 г. и 13% в 2000 г.) на фоне сильного спада инвестиций во всей стране, который столица преодолела быстрее. Инвестиции в Московскую область как внешнюю зону агломерации стали быстрее расти только в 2004–2008 гг., «перетекая» за границы ядра. Суммарно на Московскую агломерацию приходится около 15% инвестиций в стране. Рост концентрации инвестиций в С.-Петербурге был заметным только в первой половине 2000-х гг. (с 2–3% в 1990-х до 5% в 2003 г.), когда городу уделялось особое внимание федеральных властей.

В нефтедобывающем Казахстане доля инвестиций в обе столицы (18%) близка к суммарной доле Московской агломерации и С.-Петербурга. При этом инвестиции в Астану росли быстрее благодаря политике властей Казахстана по ее развитию: в середине 2000-х гг. доля Астаны достигала 13%,

а в 2010-х гг. – стабилизировалась на уровне 10%, что вдвое больше доли в населении. Доля Алматы в инвестициях также была максимальной в середине 2000-х (14–16%), это период самого динамичного роста экономики Казахстана, когда старую столицу стали активно застраивать и развивать рыночные услуги. Данных по Азербайджану нет, но очевидно, что в небольшой по территории стране с нефтяной рентой доля Бакинской агломерации должна быть экстремально высокой, аккумулируя и столичные, и ресурсные инвестиции.

Концентрация инвестиций в столицах других постсоветских стран разная. В менее развитых странах, не имеющих ресурсодобывающих отраслей, она максимальна (Кишинев – 66%). В странах с добывающими отраслями или крупными предприятиями (гидроэлектроэнергетика, цветная металлургия), работающими на экспорт, доля столиц в инвестициях значительно ниже (Душанбе – 29%, Бишкек – 25%). В более развитой Белоруссии государство жестко контролирует экономику, рыночные силы действуют слабее, поэтому доля Минска в инвестициях (22%) примерно равна его доле в населении страны, только в период быстрого экономического роста 2001–2007 гг. она была выше (23–28%). Таким образом, общего тренда концентрации или деконцентрации инвестиций в столицах постсоветских стран нет, динамика и уровень зависят от многих факторов.

Концентрация населения в столицах приводит к росту спроса на жилье. Как показывают исследования России, Украины и Беларуси, доля крупнейших городов и их агломераций во *вводе жилья* в 2000-е гг. росла [10, 11]. В Московской агломерации жилищное строительство постепенно перемещалось из столичного ядра на периферию (в область), где больше свободных площадей под застройку, ниже издержки девелоперов и выше спрос на жилье из-за более низких цен [9]. Новый сдвиг – снижение доли двух столичных агломераций в связи с ростом строительства жилья в других крупных городах России, он подтверждается расчетами (табл. 3).

Концентрация жилищного строительства в столицах и, частично, в их агломерациях, рассмотрены на примере восьми стран. По доле столицы во вводе жилья лидирует Кишинев (3/4), она в 4 раза превышает его долю в населении.

Таблица 3

Доля столиц и их агломераций во вводе жилья в стране, %

	Доля во вводе жилья, %						Доля в населении, 2015 г.
	1990 г.	1995 г.	2000 г.	2005 г.	среднее 2006–2010 гг.	среднее 2011–2015 гг.	
Кишинев	н.д.	н.д.	н.д.	71	75	74	19
Бишкек	18	н.д.	27	25	31	38	16
Бакинская агломерация	21	25	40	55	45	27	29
в т.ч. Баку	17	19	32	41	38	19	23
Апшерон и Сумгаит	5	6	9	14	7	8	6
Киев и Киевская область	12	12	22	23	24	26*	10
в т.ч. Киев	7	5	15	15	14	15*	6
Киевская область	5	7	6	8	10	11*	4
Минск	н.д.	н.д.	н.д.	22	18**	22	20
Астана	н.д.	н.д.	11	20	20	18	5
Алматы	н.д.	н.д.	18	12	14	16	9
Московская агломерация	8	12	20	23	20	15	13
в т.ч. Москва	4	6	11	11	7	4	8
Московская область	4	6	9	12	13	11	5
С.-Петербург	2	2	4	5	5	4	4
Душанбе	н.д.	н.д.	н.д.	11	16	16*	9

* 2011–2013 гг.
** 2010 г.

Спрос формируется столичным населением и миграционным притоком в Кишинев, а также финансовыми ресурсами трудовых мигрантов, работающих за границей: они инвестируют не только в улучшение имеющегося жилья в регионах, но в приобретение жилья в столице. Доля Киева, Астаны, Бишкека и Душанбе во вводе жилья в 2,0–3,5 раз выше их доли в населении, эти города наиболее привлекательны для внутренних мигрантов. В Минске концентрация ввода жилья близка к концентрации населения и почти не изменилась за последнее десятилетие. Политика властей Беларуси ограничивает жилищное строительство в столице и стимулирует развитие городов-спутников [10]. В Ташкенте концентрация ввода жилья в столице (6% в 2013 г.) меньше его доли в населении, объемы жилищного строительства в пригородах неизвестны. Достоверность статистики по Узбекистану вызывает большие сомнения, но при жестких ограничениях внутренних миграций и жилищного строительства в столице такая диспропорция возможна.

Более длинные ряды данных по России, Украине, Азербайджану и Киргизии показывают, что к середине 2000-х гг. их столицы увеличили долю во вводе жилья в 2–3 раза по сравнению с советским периодом, в рыночной экономике агломерационный эффект усилился. Он имеет пределы: со второй половины 2000-х гг. концентрация жилищного строительства в ядрах некоторых столичных агломераций снижается, быстрее всего в Баку и Москве из-за отсутствия свободных площадей под застройку, с 2010-х гг. снижается доля Астаны. Другие столицы пока сохраняют достигнутый уровень концентрации жилищного строительства или его наращивают.

Во внешней зоне агломераций перелом тренда от быстрого роста к снижению концентрации произошел только в Московской области вследствие опережающей динамики строительства жилья в других крупных городах России. Доля Киевской области продолжает расти, в целом Киевская агломерация концентрирует жилищное строительство с запозданием из-за отсутствия рентных доходов в стране и более низкого платежеспособного спроса населения.

3. Различия в потреблении и доходах населения. Торговые функции – важнейшие для столиц, их доля в *розничной торговли* в 2–3,5 раз выше доли в населении, за исключением Минска (табл. 4). В кризисные 1990-е гг. концентрация выросла, т.к. торговля за пределами столиц сократилась и частично ушла «в тень». Максимальная концентрация в Ереване, Тбилиси и Кишиневе объясняется не только высокой долей этих столиц в населении страны, но и слабым развитием легальной торговли в регионах. Алматы остается важнейшим торговым центром Казахстана как бывшая столица и самый крупный город, она концентрирует четверть розничной торговли, более чем вдвое опережая Астану. С.-Петербург сильно

Таблица 4

Доля столиц и их агломераций в обороте розничной торговли, %

	1990 г.	1995 г.	2001 г.	2005 г.	2010 г.	Среднее 2013–2015 гг.	Доля в населении, 2015 г.
Ереван	н.д.	н.д.	82	87	84	83	36
Тбилиси	н.д.	н.д.	57	73	83	79	30
Кишинев	н.д.	н.д.		56	58	70	19
Бишкек	26	39	37	45	41	38	16
Минск	28		27	29	28	30	20
Алматы	н.д.	н.д.	36	41	30	26	9
Астана	н.д.	н.д.	5	6	9	11	5
Московская агломерация	13	27	33	28	24	23	13
в т.ч. Москва	10	23	29	23	17	17	8
Московская область	3	4	4	5	6	6	5
С.-Петербург	4	5	4	4	4	4	4
Ташкент	н.д.	н.д.	н.д.	25	24	22	8
Душанбе	н.д.	н.д.	н.д.	23	17	19	9
Киев		10	11	13	13	16	7

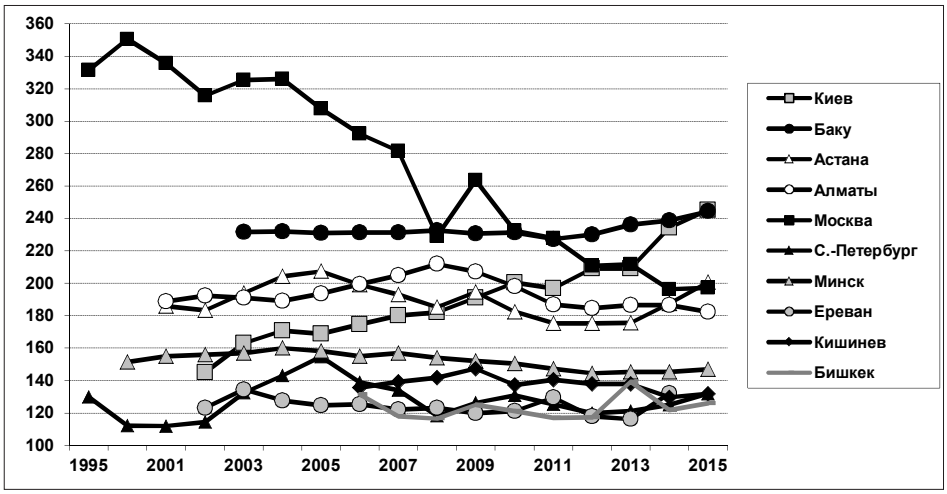


Рис. 1. Отношение среднедушевых денежных доходов в столице к средним по стране, %

отстает от Москвы, его доля в торговле сопоставима с долей в населении.

Как и жилищное строительство, концентрация торговых функций в столицах имеет пределы и сменяется деконцентрацией в более развитых и урбанизированных странах. Пока это заметно только в Москве и Алматы. В 2000-х гг. доля российской столицы в обороте розничной торговли снижалась вследствие развития современных форматов торговли в регионах – торговых сетей, гипермаркетов [4]. Они распространялись по центро-периферийной модели: вниз по иерархической системе городов (в города-миллионники, потом в менее крупные региональные центры и т.д.) и в ближние пригороды столицы. Однако, несмотря на развитие сетей в Московской области, доля внешней зоны столичной агломерации в розничной торговле незначительно выше доли в населении. Пригороды медленнее «перехватывают» торговые функции у ядра агломерации по сравнению с жилищным строительством.

В отличие от Москвы, доля Минска, Киева и Астаны в обороте розничной торговли росла до середины 2010-х гг. В столице Казахстана этому способствовал быстрый рост численности населения, в Киеве быстрее росли доходы населения на фоне низкого платежеспособного спроса в регионах Украины, в Беларуси причиной может быть традиционно более значительное потребление продукции ЛПХ в регионах.

В странах Средней Азии доля столиц в обороте розничной торговли также в 2–2,5 раз выше доли в населении, но с середины 2000-х она снижается. Возможно, частично выходит из «тени» торговля в регионах, но более вероятное объяснение – низкое качество статистики из-за преобладания торговли на открытых рынках, которую трудно измерить. Различия в концентрации торговли в столицах постсоветских стран и ее динамике зависят не только от совокупности объективных факторов, но и от качества статистики.

Достоверность региональной статистики *доходов населения* постсоветских стран еще ниже из-за значительной доли теневых доходов. Тем не менее, сопоставление среднедушевых доходов населения столиц со средними доходами по стране позволяет сделать некоторые выводы. В целом подтверждается гипотеза о более сильном опережении доходов столичного населения в странах с рентной экономикой (рис. 1). В 1990-х гг. максимальным неравенством отличалась Россия (превышение столицы более чем в 3 раза), но с 2000-х гг. оно устойчиво снижалось благодаря перераспределительной политике государства [3]. С.-Петербург в 1990-х гг. сильно отставал от столицы по доходам населения, сближение произошло только в первой половине 2000-х гг., когда северная столица получила особую поддержку федеральных властей. В 2010-х гг. туда перевели штабквартиры ряда сырьевых компаний, стало больше рабочих мест с высокой зарплатой.

В отличие от Москвы, отрыв Баку по доходам населения вырос, к 2015 г. Азербайджан стал лидером по неравенству доходов

жителей столицы и всей страны (2,5 раз). В Казахстане отрыв обеих столиц несколько меньше (1,8–2,1 раз), снижение неравенства в конце 2000-х гг. обусловлено и кризисом, и перераспределительной политикой государства. Однако в последние годы доходы в Астане, где концентрируются бюрократический аппарат и нефтяные компании, вновь растут быстрее.

Среди других столиц только Киев выделялся резко возросшим отрывом доходов населения от всей страны (почти 2,5 раз в 2014–2015 гг.). Это следствие падения уровня жизни в регионах, особенно на индустриальном востоке Украины, и растущей концентрации высокооплачиваемых легальных рабочих мест в столице. В Минске отрыв доходов населения меньше (1,4–1,6 раз), что объясняется зарегулированностью экономики и оплаты труда. Ереван, Кишинев и Бишкек незначительно опережают по доходам населения всю страну и менее привлекательны для мигрантов из регионов, поэтому в Армении, Молдове и Киргизии велика трудовая миграция за границу.

Выводы. Анализ тенденций концентрации населения и экономики в столицах постсоветских стран показал, что не все сформулированные в начале статьи гипотезы подтвердились. Общего тренда концентрации в столицах нет, поэтому первую гипотезу нужно переформулировать более корректно (и банально) – во всех столицах существенно выше концентрация экономики, инвестиций, жилищного строительства и торговли по сравнению с концентрацией населения, выше и доходы населения, но тренды концентрации или деконцентрации по этим параметрам разные и неустойчивые.

Вторая гипотеза подтверждается в части концентрации населения в столицах: она была слабой или отсутствовала в кризисный период 1990-х гг. и стала гораздо более явной в 2000-е гг. благодаря экономическому росту во всех постсоветских странах. Для экономических показателей гипотеза неверна, тенденции концентрации экономики, промышленности, инвестиций, жилищного строительства и розничной торговли разные и не вписываются в два временных периода.

Третья гипотеза также подтверждается только отчасти: влияние нефтяной ренты на концентрацию экономики и населения более заметно в Казахстане и России, но значительно слабее в Азербайджане из-за высокой исходной концентрации в столице.

Полностью подтвердилась четвертая гипотеза: конкурентные преимущества позволяют столицам развиваться быстрее, но тенденции зависят от многих факторов – экономических циклов, достигнутого уровня концентрации, институциональных особенностей и др., поэтому общих тенденций для всех столиц нет. Столицы не желают «ходить строем», у каждой своя специфика.

Таким образом, диверсификация тенденций для столиц постсоветских стран велика и вряд ли уменьшится в обозримом будущем.

Можно также сформулировать частные выводы, которые могут быть полезными для будущих исследований концентрации экономики и населения.

- Постсоветские страны с более высоким уровнем развития и урбанизации быстрее концентрируют население в своих столицах благодаря более высоким доходам населения, что всегда способствует росту мобильности, и давно идущим миграциям населения малых и средних городов в крупные, а также депопуляции сельской местности (за исключением Казахстана), в них поляризации пространства выражена сильнее всего.
- Массовые трудовые миграции за пределы страны замедляют концентрацию населения в столицах постсоветских стран, но не оказывают заметного влияния на концентрацию экономики, за исключением жилищного строительства.
- В небольших по территории странах концентрация промышленности в столицах, как правило, выше; в крупных индустриальных странах, а также в странах Средней Азии с менее развитой промышленностью роль столиц в промышленном производстве невелика. Однако общего тренда деиндустриализации столиц постсоветских стран в 2000-е гг. нет.
- Менее развитые страны запаздывают в концентрации населения и жилищного строительства в столицах, но быстрее концентрируют экономику вследствие опережающего развития в столицах сектора услуг.

Библиографический список

1. Антонов Е. Демографическая и экономическая асимметрия развития городов Урала, Сибири и Дальнего Востока в 1991–2014 гг. // The Journal of Siberian and Far Eastern Studies. 2016. № 2. С. 8–53.
2. Голубчиков О.Ю., Бадьина О.В. Макрорегиональные тенденции развития городов бывшего СССР // Региональные исследования. 2016. № 2. С. 31–42.
3. Зубаревич Н.В., Сафронов С.Г. Неравенство социально-экономического развития регионов и городов России в 2000-х годах: рост или снижение? // Общественные науки и современность. 2013. № 6. С. 15–26.
4. Иванов Д.С. Новая иерархия крупнейших городов России как центров услуг в свете развития современных форматов недвижимости // Методология и методика региональных исследований: из прошлого в будущее. Мат-лы школы-семинара молодых учёных. Смоленск: Универсум, 2010. С. 102–107.
5. Изменение городского пространства в Украине / Под ред. Л.Г. Руденко. Киев: Реферат, 2013. 160 с.
6. Карачурина Л., Мкртчан Н. Население центров и глубинки в России, Украине и Белоруссии // Демоскоп Weekly. 2016. № 699–700. 6–13 окт.
7. Махрова А.Г. Трансформация расселения в Московском регионе в постсоветский период // Вопросы географии. Сб. 135: География населения и социальная география. Отв. ред. А.И. Алексеев, А.А. Ткаченко. М.: Изд. дом. «Кодекс», 2013. С. 245–269.
8. Махрова А.Г., Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Поляризация пространства Центрально-Российского мегалополиса и мобильность населения // Вестник Моск. ун-та. Сер. 5. Геогр. 2016. № 5. С. 77–85.
9. Махрова А.Г., Кириллов П.Л. «Жилищная проекция» современной российской урбанизации // Региональные исследования. 2014. № 4. С. 134–144.
10. Нефедова Т.Г., Слепухина И.Л., Браде И. Миграционная привлекательность городов на постсоветском пространстве на примере России, Украины и Беларуси // Изв. РАН. Сер. географ. 2016. № 2. С. 27–38.
11. Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Города и сельская местность: состояние и соотношение в пространстве России // Региональные исследования. 2010. № 2. С. 42–57.
12. Пирожник И.И., Антипова Е.А. Пространственная структура городского расселения и характер урбанизации Беларуси в условиях глобализации // Региональные исследования. 2013. № 2. С. 82–93.
13. Fujuta M., Krugman P., Venables J.V. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2000.
14. Karachurina, L. and Mkrtchyan, N. (2015): Population change in the regional centres and internal periphery of the regions in Russia, Ukraine and Belarus over the period of 1990-2000s // Bulletin of Geography. Socioeconomic Series. 2015. № 28. Torun: Nicolaus Copernicus University. P. 91–111.
15. Mezentsev K., Pidgrushnyi G., Mezentseva N. Challenges of the Post-Soviet Development of Ukraine: Economic Transformations, Demographic Changes and Socio-Spatial Polarization // Understanding Geographies of Polarization and Peripheralization. Perspectives from Central and Eastern Europe and Beyond. Henn, S., Lang, T., Sgibnev, W., Ehrlich, K. (eds). Palgrave Macmillan, 2015. P. 252–269.
16. Mezentsev K. Trends in Urban Settlements Development in Ukraine: Strong and Vulnerable Cities // Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography, 2013. № 1(61). P. 31–36.

УДК 911.3

Блануца В.И. (Иркутск)

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА СПЕЦИАЛИЗАЦИИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ НА ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫХ УСЛУГАХ[1]

Blanutsa V.I.

TERRITORIAL STRUCTURE OF RUSSIAN REGIONS' SPECIALIZATION IN TELECOMMUNICATION SERVICES

Аннотация. *Предложен индекс специализации региона на телекоммуникационных услугах. Отобраны двенадцать показателей для определения четырех частных и одного интегрального индекса специализации. Выполнены расчеты по 85 регионам Российской Федерации. Установлено, что территориальная структура специализации на телекоммуникационных услугах характеризуется доминированием двух хабов и незначительным проявлением специализации в основном на крайнем западе и востоке Европейской России, а также наличием мощного ядра в Азиатской России и небольших проявлений на тихоокеанской окраине.*

Abstract. *The index of regional specialization on telecommunication services proposed. Twelve indicators, four sub-indexes and one integral index of specialization selected. The index values calculated for 85 regions. of the Russian Federation. It is established that the territorial structure of specialization on telecommunication services is characterized by the dominance of two hubs and a slight manifestation of specialization is mainly in the extreme West and East of European Russia, as well as the presence of a powerful core in the Asian part of Russia, and small manifestations on the Pacific border.*

Ключевые слова: *регион, телекоммуникационная услуга, индекс специализации, территориальная структура, Российская Федерация.*

Key words: *region, telecommunications service, index of specialization, territorial structure, the Russian Federation.*

Введение. Первые отечественные работы по географии связи были опубликованы в 20–30-х годах прошлого века; тогда рассматривалась преимущественно почтовая связь ([5; 11] и др.). Затем последовал длительный перерыв, закончившийся в 1963 г. публикацией И.А. Подгородецкого и С.Г. Слепяна [22]. Последовавшие далее (точнее, в 1961 – 2010 гг.) отечественные и зарубежные работы по географии связи проанализированы нами ранее [8]. Поэтому здесь лишь констатируем, что в нашей стране данной проблематике уделялось мало внимания (в среднем примерно одна статья в два года), а наибольшая публикационная активность зафиксирована в конце прошлого века, что связано с работами Н.В. Алисова и его последователей ([2; 3] и др.).

В 2011–2016 гг. ситуация в данной области кардинально не изменилась. Помимо работ автора, несколько статей есть только у А.В. Нагирной ([15] и др.). Косвенным свидетельством пониженного внимания отечественных исследователей к рассматриваемой проблематике может служить тот факт, что в последнем словаре по социально-экономической географии [29] нет ни одного термина по собственно географии связи. В то же время за рубежом количество соответствующих публикаций значительно выросло и появилось несколько новых подходов (например, к познанию инфраструктуры генерации «больших данных» [42] и идентификации динамического пространства информационных потоков [43]). Это позволяет предположить, что если по количеству публикаций отечественным ученым сложно конкурировать с англоязычными коллегами в силу значительного численного преимущества последних, то в плане разработки методологических подходов, по которым еще нет ни одной публикации, отставание можно существенно сократить. Один из таких подходов – оценка специализации регионов на телекоммуникационных услугах.

Под телекоммуникационной услугой понимается обеспечение потребности по приему и передаче на расстояние звуков, изображений и данных с помощью систем электросвязи. Сфера оказания телекоммуникационных услуг совместно со сферой производства соответствующего оборудования

[1] Статья подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 17-03-00307(а).

образуют отрасль телекоммуникаций [27]. Если к данной отрасли «добавить» потребителей услуг, инвесторов и регулятора (государство), то получится рынок телекоммуникаций [9]. Далее рассматривается только сфера оказания услуг.

Исходя из неодинаковой экономической активности регионов России [10; 12], можно предположить, что деятельность по оказанию телекоммуникационных услуг имеет разную интенсивность в различных регионах. Поскольку конечным потребителем рассматриваемых услуг является человек (наметившийся тренд существенного роста трафика, связанного с интернетом вещей, также связан со специфическими потребностями человека), то можно допустить, что количество (мощность) операторов (провайдеров) в регионе должно быть пропорционально численности населения региона. Однако в действительности операторы не всегда размещают свои центральные офисы и базовое оборудование в регионе оказания услуг. В итоге получается территориальная концентрация операторов в отдельных регионах. Отсюда вытекает проблема выявления регионов, специализирующихся на телекоммуникационных услугах, и анализа их распределения среди всех российских регионов (определения территориальной структуры).

Существующая официальная статистика по субъектам (регионам) Российской Федерации, представленная «Росстатом» в сборниках «Регионы России. Социально-экономические показатели» [28] и «Транспорт и связь в России» [36], с одной стороны, не позволяет в полной мере оценить степень специализации на телекоммуникационных услугах, а с другой – не отражает текущую ситуацию (например, в третьем квартале 2016 г. по некоторым показателям имелись последние данные только за 2013 или 2014 гг.). Отсюда вытекает задача поиска новых источников информации, позволяющих в режиме реального времени отслеживать специализацию российских регионов на телекоммуникационных услугах.

Для решения проблемы и задачи были уточнены виды телекоммуникационных услуг, выявлены источники оперативной информации по каждому виду, разработаны частный и интегральный индексы специализации региона, выполнены расчеты значений индексов по 85 регионам России и охарактеризована сложившаяся территориальная структура.

Виды телекоммуникационных услуг. В Российской Федерации отсутствует единая классификация телекоммуникационных услуг, но по ряду документов можно представить возможный спектр таких услуг. При вступлении во Всемирную торговую организацию Россия приняла на себя ряд обязательств, касающихся различных видов телекоммуникационных услуг [16]. В этот перечень (в него специально не были включены услуги по распространению телевизионных и радиопрограмм) вошли услуги по речевой телефонной связи, передаче данных на сетях с коммутацией пакетов или каналов, телексной связи, телеграфной связи, факсимильной связи, аренде частных сетей, электронной почте, голосовой почте, доступу в режиме on-line и поиску информации в базах данных, электронному обмену данными, расширенным факсам с хранением и поиском, кодированию и конвертированию протоколов, доступу в режиме on-line и/или обработке данных (включая трансакции). Перечисленные услуги в несколько урезанном виде повторяют классификацию телекоммуникационных услуг, принятую Статистическим управлением ООН (группы 752 и 843 по [24]).

В Общероссийском классификаторе видов экономической деятельности [17] различают деятельность по предоставлению услуг телефонной связи, передачи данных для целей передачи голосовой информации (IP-телефония), доступа к сети Интернет, в области документальной электросвязи, по трансляции телерадиоканалов по сетям кабельного телевидения, по присоединению и пропуску российского и международного трафика, по прочей деятельности на базе проводных технологий, подвижной связи для целей передачи голоса, данных и доступа к сети Интернет, открытого эфирного вещания, цифрового телерадиовещания, спутниковой и прочей беспроводной связи.

В рассматриваемой сфере выдают лицензии по следующим услугам [13]: телематическим (25,7% всех российских лицензий на 1 июля 2016 г.), передаче данных кроме передачи голосовой информации (18,6), эфирному вещанию (17,1), местной телефонной связи кроме таксофонов и средств

коллективного доступа (9,5), предоставлению каналов связи (8,3), передаче данных для целей передачи голосовой информации (7,4), кабельному вещанию (6,2), подвижной радиотелефонной связи (2,1), почтовой связи (1,6), внутризоновой телефонной связи (1,1), местной телефонной связи с использованием средств коллективного доступа (0,6), подвижной радиосвязи в выделенной сети связи (0,6), проводному радиовещанию (0,4), местной телефонной связи с использованием таксофонов (0,2), междугородной и международной телефонной связи (0,2), телефонной связи в выделенной сети связи (0,2), подвижной радиосвязи в сети связи общего пользования (0,1), телеграфной связи (0,1), подвижной спутниковой радиосвязи (0,02) и персонального радиовызова (0,01%).

Перечисленные виды телекоммуникационных услуг можно объединить в пять блоков, связанных с инфраструктурой (обозначим литерой A), Интернетом (B), телефонией (C), телерадиовещанием (D) и прочими услугами (E). Индексы специализации российских регионов, рассчитанные по каждому из этих блоков, назовем частными индексами.

Частные индексы специализации. Телекоммуникационные услуги общего пользования предоставляются всем гражданам Российской Федерации, что позволяет предположить соответствие между объемом таких услуг и численностью населения региона. Несмотря на некоторые региональные различия в объеме услуг, приходящихся на одного жителя, в целом по 85 регионам России имеет место отмеченное соответствие (коэффициент ранговой корреляции Спирмена r_S между объемом услуг связи населению [28] и численностью населения [20] равен 0,89). Отсюда можно предположить, что распределение операторов (провайдеров) таких услуг по регионам России также должно соответствовать численности населения региона. Однако на самом деле предоставление телекоммуникационных услуг в каждом регионе осуществляется как местными операторами, так и за счет ресурсов связи, расположенных в других регионах. В результате этого появляются регионы, доля которых в производстве общероссийского объема услуг выше, чем их доля в численности населения России. Такие регионы будем называть специализирующими на телекоммуникационных услугах. Для их выявления использовался индекс специализации $TSI(A)_j$, который рассчитывался по следующей формуле:

$$TSI(A)_j = \frac{tsq(A)_j}{pq_j} ,$$

где $tsq(A)_j$ – доля (%) j-го региона в общероссийском производстве телекоммуникационных услуг по блоку A; pq_j – доля (%) j-го региона в численности населения России. При $TSI(A)_j \geq 1{,}01$ регион j относился к числу регионов, специализирующихся на производстве услуг по блоку A (расчеты проводились с точностью до двух знаков после запятой). Аналогичным образом определялись остальные частные индексы специализации – $TSI(B)_j$, $TSI(C)_j$ и $TSI(D)_j$ (блок E не рассматривался).

Для оценки неравномерности производства определенной услуги по регионам России использовался индекс Херфиндаля-Хиршмана [38]:

$$HHI(A)_j = \sum_{j=1}^{n} S(A)_j^2 ,$$

где $S(A)_j$ – доля (%) j–го региона по блоку A; n – количество регионов. В случае сосредоточения производства услуги A в одном регионе получается $HHI(A)_j = 10000$, а при равномерном распределении по 85 регионам – $HHI(A)_j = 10000 : 85 = 117{,}65$. Высоконцентрированным рынком считается ситуация с HHI > 1800, умеренноконцентрированным – от 1000 до 1800 и низкоконцентрированным – менее 1000 [38]. Для нашего исследования весьма важно сравнение с неравномерностью распределения населения по российским регионам, которое оценивается в HHI = 239,59.

Оперативная оценка специализации российских регионов возможна только с использованием сетевых ресурсов, которые обновляются ежедневно или не реже одного раза в месяц. Эти данные, разумеется, менее надежны (достоверны), чем официальная (государственная) статистика, но помимо оперативности они отражают именно производство, а не потребление телекоммуникационных услуг. При этом следует отметить, что «Росстат» предпринимает попытки расширить список используемых показателей за счет новых форм отчетности [25].

Анализ существующих сетевых ресурсов в плане выявления источников региональных данных по производству телекоммуни-

кационных услуг операторами связи, интернет-провайдерами, телерадиовещательными компаниями, а также компаниями и частными лицами, генерирующими интернет-контент, позволил определить следующий список показателей для расчета четырех частных индексов специализации (по состоянию на 1 июля 2016 г.): (A1) количество автономных систем (HHI(A1) = 1012,39) [1], (A2) мощность точек обмена трафиком (количество автономных систем, осуществляющих взаимодействие через оцениваемую точку; 2376,51) [35], (A3) число компаний по прокладке кабельных сетей (362,27) [26], (B1) количество IP-адресов (по IPv4; 2286,08) [39], (B2) количество IP-сетей (по IPv4 и IPv6; 1467,77) [39], (B3) число зарегистрированных доменов в зонах «RU», «SU» и «РФ» (1235,98) [31; 32; 33], (B4) количество операторов IP-телефонии (474,25) [40], (C1) число операторов местной телефонной связи в коде abc (457,85) [21], (C2) количество операторов сотовой связи (424,09) [19], (D1) число телерадиовещательных компаний (457,07) [4], (D2) количество операторов кабельного телевидения (270,89) [18] и (D3) число операторов спутниковой связи (295,89) [30].

Приведенные значения индекса Херфиндаля-Хиршмана указывают на то, что по показателям A2 и B1 имеет место высокая концентрация производства услуги (сосредоточение в нескольких регионах), по A1, B2 и B3 – умеренная, а по остальным – низкая концентрация. При этом распределение производства всех рассматриваемых услуг по регионам России является более неравномерным, чем распределение населения. Далее для каждого показателя рассчитывался частный подиндекс специализации по той же формуле, что и частный индекс. Затем определялось значение частного индекса как среднеарифметическое от значений соответствующих подиндексов. Полученные оценки специализации 85 регионов на четырех блоках телекоммуникационных услуг приведены в таблице 1.

Таблица 1

Специализация регионов Российской Федерации на телекоммуникационных услугах в целом (TSI) и по четырем блокам (на 1 июля 2016 г.)

№ п/п	Регионы	Индексы специализации				
		TSI(A)	TSI(B)	TSI(C)	TSI(D)	TSI
1	Республика Адыгея	0,08	0,16	0,37	0	0,16
2	Республика Алтай	0,58	0,72	0,80	1,18	0,74
3	Республика Башкортостан	0,76	0,61	0,88	1,18	0,77
4	Республика Бурятия	0,59	0,37	0,86	1,30	0,63
5	Республика Дагестан	0,05	0,10	0,12	0,01	0,08
6	Республика Ингушетия	0,30	0,01	0,28	0	0,15
7	Кабардино-Балкарская Республика	0,02	0,08	0,15	0	0,07
8	Республика Калмыкия	0	0,04	0,45	0	0,11
9	Карачаево-Черкесская Республика	0,03	0,15	0,27	0	0,12
10	Республика Карелия	0,44	0,41	0,74	1,80	0,62
11	Республика Коми	0,27	0,38	0,93	0,90	0,51
12	Республика Крым	0,86	0,27	0	0,32	0,40
13	Республика Марий Эл	0,26	0,33	0,69	0,60	0,41
14	Республика Мордовия	0,30	0,45	1,01	0,78	0,55
15	Республика Саха (Якутия)	0,47	0,36	0,84	0,54	0,51
16	Республика Северная Осетия-Алания	0,12	0,33	0,41	0,19	0,27
17	Республика Татарстан	0,86	0,81	1,17	1,30	0,95
18	Республика Тыва	0,11	0,05	0,32	0	0,12
19	Удмуртская Республика	0,21	0,38	0,70	0,26	0,38
20	Республика Хакасия	0,34	0,47	0,92	1,26	0,60
21	Чеченская Республика	0	0,02	0,09	0	0,03
22	Чувашская Республика	0,39	0,46	0,90	0,99	0,58
23	Алтайский край	2,38	0,47	0,50	1,30	1,13
24	Забайкальский край	0,28	0,35	0,45	1,12	0,43
25	Камчатский край	0,52	0,58	0,91	1,29	0,70
26	Краснодарский край	0,66	0,60	0,80	1,06	0,70
27	Красноярский край	2,73	1,06	1,03	1,99	1,65
28	Пермский край	0,97	0,84	0,89	1,17	0,92
29	Приморский край	0,99	1,06	0,88	1,68	1,07
30	Ставропольский край	0,26	0,48	0,62	0,88	0,48
31	Хабаровский край	0,64	0,68	1,00	1,25	0,79
32	Амурская область	0,62	0,91	0,73	1,08	0,80
33	Архангельская область	0,37	0,38	1,44	0,75	0,63
34	Астраханская область	0,60	0,35	1,12	2,14	0,76
35	Белгородская область	0,29	0,42	0,81	0,78	0,50

Таблица 1. Окончание

36	Брянская область	0,19	0,50	0,79	0,76	0,49
37	Владимирская область	0,54	0,58	1,05	0,67	0,67
38	Волгоградская область	0,46	0,58	0,92	0,89	0,64
39	Вологодская область	0,29	0,58	1,13	0,79	0,62
40	Воронежская область	0,66	0,73	0,62	0,77	0,69
41	Ивановская область	0,15	0,35	0,72	0,26	0,36
42	Иркутская область	0,68	0,93	0,94	1,51	0,92
43	Калининградская область	0,83	1,03	1,92	1,56	1,20
44	Калужская область	0,39	1,08	1,13	0,80	0,86
45	Кемеровская область	0,71	0,69	0,85	1,21	0,78
46	Кировская область	0,40	0,45	0,99	0,70	0,57
47	Костромская область	0,35	0,56	1,57	1,38	0,78
48	Курганская область	0,63	0,70	1,02	1,97	0,87
49	Курская область	0,20	0,52	0,92	0,81	0,53
50	Ленинградская область	0,15	0,38	0,53	0,13	0,32
51	Липецкая область	0,24	0,57	0,56	0,89	0,50
52	Магаданская область	0,33	0,55	1,15	2,70	0,82
53	Московская область	0,32	0,83	1,68	0,41	0,81
54	Мурманская область	0,20	0,42	0,90	0,22	0,43
55	Нижегородская область	0,61	0,58	1,12	0,85	0,72
56	Новгородская область	0,37	0,64	1,05	0,99	0,68
57	Новосибирская область	2,86	1,55	1,41	1,97	1,96
58	Омская область	1,10	0,65	0,50	1,61	0,85
59	Оренбургская область	0,28	0,35	0,69	0,61	0,42
60	Орловская область	0,47	0,50	0,65	1,28	0,60
61	Пензенская область	0,36	0,45	1,18	1,22	0,65
62	Псковская область	0,58	0,46	1,36	0,70	0,70
63	Ростовская область	0,48	0,33	0,77	0,75	0,51
64	Рязанская область	0,73	0,69	0,79	1,01	0,75
65	Самарская область	1,13	0,94	1,34	0,98	1,08
66	Саратовская область	0,35	0,49	0,89	0,69	0,55
67	Сахалинская область	0,54	1,08	1,67	1,81	1,11
68	Свердловская область	1,57	1,54	1,01	1,05	1,39
69	Смоленская область	0,26	0,61	1,03	0,84	0,61
70	Тамбовская область	0,18	0,35	0,38	0,67	0,34
71	Тверская область	0,34	0,75	0,99	0,66	0,67
72	Томская область	2,76	1,30	0,68	1,71	1,66
73	Тульская область	0,20	0,66	1,08	0,82	0,62
74	Тюменская область	1,51	1,52	2,63	1,80	1,77
75	Ульяновская область	0,82	0,55	0,98	0,78	0,74
76	Челябинская область	1,21	1,27	0,99	1,53	1,22
77	Ярославская область	0,97	1,24	1,26	0,96	1,14
78	Город Москва	3,23	3,86	1,79	1,21	2,99
79	Город Санкт-Петербург	2,47	2,19	1,26	0,78	1,95
80	Город Севастополь	0,26	0,19	0	0,42	0,20
81	Еврейская автономная область	0,09	0,07	1,14	0	0,28
82	Ненецкий автономный округ	0,78	0,17	0	3,43	0,65
83	Ханты-Мансийский автономный округ	0,92	1,01	0,52	2,16	1,00
84	Чукотский автономный округ	0,78	1,25	1,50	0	1,03
85	Ямало-Ненецкий автономный округ	0,47	0,54	0,28	2,03	0,62

Интегральный индекс специализации. Наиболее простой способ перехода от нескольких частных индексов, измеренных по одной шкале, к интегральному индексу – расчет среднеарифметического значения специализации региона на четырех блоках услуг. Однако эти блоки не являются равнозначными. Поэтому каждому из них необходимо присвоить некоторый коэффициент, отражающий «значимость» блока во всем объеме телекоммуникационных услуг. Для этого было проведено обобщение аналитических обзоров по состоянию российского рынка таких услуг и появившимся трендам, включая мировые тенденции [14; 23; 34; 37]. Результатом обобщения стало упорядочение четырех блоков: B > A > C > D. На основании этого и при условии, что сумма четырех коэффициентов равна единице и искомые величины определяются с точностью до одного знака после запятой, были получены следующие коэффициенты: 0,4 для блока услуг B, 0,3 – A, 0,2 – C и 0,1 – D. Отсюда интегральный индекс специализации (TSI) j-го региона на телекоммуникационных услугах рассчитывался по следующей формуле:

$$TSI_j = 0{,}3 \times TSI(A)_j + 0{,}4 \times TSI(B)_j + 0{,}2 \times TSI(C)_j + 0{,}1 \times TSI(D)_j.$$

Результаты определения значений интегрального индекса для 85 регионов России приведены в последнем столбике таблицы 1.

Территориальная структура. Полученное знание о специализации регионов можно интерпретировать как минимум в трех направлениях: для оценки влияния телекоммуникационных услуг на пространственную организацию общества [41], идентификации неявных сетевых эффектов [6] и выявления латентной территориальной структуры [7]. Далее рассматривается только третье направление. При этом важно подчеркнуть, что полученное распределение российских регионов по индексам специализации отличается от ранжирования этих же регионов по основным социально-экономическим показателям (табл. 2). На основании отмеченного несовпадения можно предположить существование различий между территориальной структурой специализации регионов на телекоммуникационных услугах и известными структурами членения социально-экономического пространства России.

Выделение Москвы и Санкт-Петербурга на фоне остальных российских регионов прослеживается по многим социально-экономическим показателям. Если оперировать интегральным индексом TSI, то вторая столица немного уступает Новосибирской области, а территориальная структура в целом (рис. 1) является несколько необычной. Ее можно охарактеризовать как доминирование Москвы в Европейской России при существенном отставании (разница в значениях TSI более единицы) второго центра – Санкт-Петербурга – и наличии двух промежуточных специализирующихся регионов (Ярославская область между Москвой и Санкт-Петербургом и Самарская область между Москвой и Уралом) и окраинного анклава (Калининградская область), что дополняется Уральским (Свердловская, Тюменская и Челябинская области) и Сибирским (Алтайский и Красноярский край, Новосибирская и Томская области) ядрами при небольшом окраинном проявлении специализации на Дальнем Востоке (Приморский край, Сахалинская область и Чукотский автономный округ).

Анализ ситуации с учетом только высокого (TSI > 1,50) и очень низкого (TSI ≤ 0,50) уровня специализации позволяет охарактеризовать российское пространство как «противовес» двух групп регионов повышенного производства телекоммуникационных услугах – Москвы и Санкт-Петербурга относительно Красноярского края, Новосибирской, Томской и Тюменской области – при значительных «провалах» (очень низком уровне) вдоль сухопутной государственной границы (регионы с номерами 5, 6, 7, 9, 16, 18, 21, 24, 35, 36, 50, 54, 59 и 81 по табл. 1), а также на юге (№№ 1, 8, 12, 30 и 80) и в центре (№№ 13, 19, 41, 51 и 70) Европейской России. В случае рассмотрения каждого из четырех блоков телекоммуникационных услуг по отдельности территориальные структуры будут иными.

Заключение. Проведенное исследование позволяет сделать несколько выводов.

1) Наметившаяся мировая тенденция повышения значимости информационно-коммуникационных технологий в жизни человека нуждается в географическом

Таблица 2

Соответствие между распределением российских регионов по индексам специализации на телекоммуникационных услугах и ранжированием по основным социально-экономическим показателям (по данным «Росстата» [28]), измеренное с помощью коэффициента ранговой корреляции (r_S)

Показатели	Индексы специализации				
	TSI(A)	TST(B)	TSI(C)	TSI(D)	TSI
Численность населения	0,43	0,41	0,17	0,12	0,36
Валовой региональный продукт	0,51	0,57	0,29	0,34	0,53
Основные фонды в экономике (по полной учетной стоимости)	0,46	0,55	0,29	0,35	0,50
Продукция сельского хозяйства – всего	- 0,08	- 0,16	- 0,29	- 0,13	- 0,20
Оборот розничной торговли	0,04	0,09	0,18	0,17	0,08

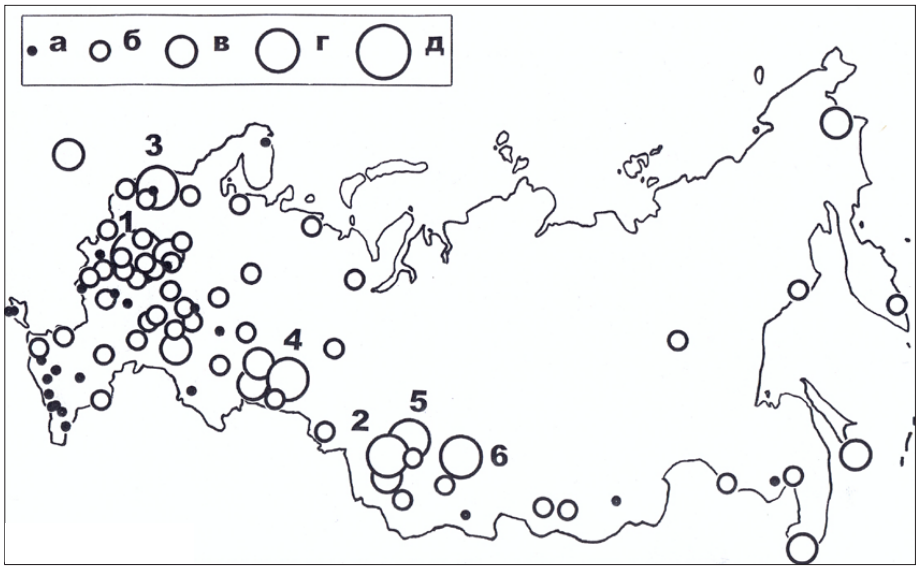


Рис. 1. Территориальная структура распределения регионов Российской Федерации по уровням специализации на телекоммуникационных услугах (на 1 июля 2016 г.)

Уровни специализации: а – $0 \le TSI \le 0{,}50$, б – $0{,}51 \le TSI \le 1{,}00$, в – $1{,}01 \le TSI \le 1{,}50$, г – $1{,}51 \le TSI \le 2{,}00$, д – $2{,}01 \le TSI \le 3{,}00$. Регионы с наибольшей специализацией ($TSI \ge 1{,}51$): 1 – г. Москва, 2 – Новосибирская область, 3 – г. Санкт-Петербург, 4 – Тюменская область, 5 – Томская область, 6 – Красноярский край. Пунсоны центрированы по региональным столицам, а в Московской и Ленинградской области – по городам с наибольшей численностью населения. Перечень регионов приведен в табл. 1.

осмыслении. За рубежом это уже происходит, а отечественные географы все еще мало внимания уделяют данной проблематике. Возрастающий дисбаланс между российскими и зарубежными журналами по количеству публикаций по географии связи предлагается частично компенсировать за счет интенсификации разработки принципиально новых методологических подходов.

2) Официальная статистика по субъектам Российской Федерации структурно не отражает процесс генерирования телекоммуникационных услуг и существенно запаздывает по времени, что недопустимо при анализе динамично развивающегося сектора. Возможный выход из такой ситуации – оперирование постоянно обновляемыми данными интернет-ресурсов. Объективность этих данных нуждается в проверке; желателен также поиск новых сетевых источников информации для взаимокорректировки и верификации данных. Здесь также допустима стратегия нивелирования возможной ошибки за счет увеличения числа используемых показателей. Поэтому учет только двенадцати показателей – это начальный этап исследования.

3) Выделены пять блоков телекоммуникационных услуг, отражающие существующую на сегодня структуру. Однако в рассматриваемой сфере услуг все очень подвижно и имеет тенденцию к сокращению числа блоков (телеграф и телефакс замещаются электронной почтой, фиксированная телефония постепенно поглощается IP-телефонией, эфирное телевидение – IP-телевидением и т.д.). Поэтому не исключено, что через какой-то период времени придется анализировать не несколько различных блоков, а один, но с более развернутой внутриблоковой структурой.

4) Предложен индекс специализации региона на оказании телекоммуникационных услуг, сравнивающий между собой доли региона в услугах и численности населения. Расчет четырех частных индексов специализации (по четырем блокам услуг) по 85 российским регионам показал значительный разброс значений, что указывает на существенную дифференциацию социально-экономического пространства. Эта информация (см. табл. 1) позволяет проводить сравнение между регионами, федеральными округами, западом и востоком России.

5) Интегральный индекс специализации представляет собой взвешенное суммирование значений частных индексов. Проведенные расчеты позволили констатировать

чрезмерную (превышающую удельный вес в численности населения) концентрацию производства телекоммуникационных услуг в 15 регионах, недостаточную – в 46 и очень низкую – в 24 регионах. Такое распределение российских регионов существенно отличается (согласно коэффициентам корреляции, приведенным в табл. 2) от их ранжирования по основным социально-экономическим показателям и в силу этого не является тривиальным.

6) Территориальная структура специализации регионов на телекоммуникационных услугах оказалась очень специфичной: наличие в Европейской России двух мощных телекоммуникационных хабов – Москвы и Санкт-Петербурга – привело к «выдавливанию» функции специализации региона на рассматриваемых услугах (за исключением Ярославской и Самарской области как «связывающих звеньев») на периферию – в прибалтийский анклав (Калининградская область) и Уральский федеральный округ (три региона), а также созданию на значительном удалении от столицы еще одного ядра (четыре региона в Сибирском округе) и окраинного эффекта (три региона в Дальневосточном округе).

7) Подход к идентификации территориальной структуры, изложенный в данной статье, в дальнейшем может быть дополнен альтернативными оценками, опирающимися, например, на использование методов районирования для выявления «телекоммуникационных групп» смежных регионов (пример определения латентной территориальной структуры системы районов приведен в [7]), выделение структур типа «центр – периферия» и гетерохронных территориальных образований.

Библиографический список

1. Автономные системы (Россия) [Электронный ресурс]. URL: http://www.expertsvyazi.ru/index.php?id=bgpcity (дата обращения: 01.07.2016).
2. Алисов Н.В. География мировой телекоммуникационной связи // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. 1996. № 3. С. 9–15.
3. Алисов Н.В., Валькова Т.М. География мировой телефонной связи // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. Сер. 5. География. 1996. № 5. С. 3–11.
4. Атлас телевидения и радио России [Электронный ресурс]. URL: http://www.nat.ru/?an=atlas&t=0&a=0&c=0 (дата обращения: 01.07.2016).
5. Беляев М.И., Кузнецов И.Г. География почтовой связи: Учебник для школ ФЗУ связи. М.: Гос. изд-во по технике связи, 1936. 216 с.
6. Блануца В.И. Неявные сдерживающие факторы в развитии почтовой сети досоветской Сибири // Изв. РАН. Сер. геогр. 2014. № 6. С. 114–122.
7. Блануца В.И. Районирование досоветской Сибири по почтовым сетям // Изв. РАН. Сер. геогр. 2016. № 3. С. 117–124.
8. Блануца В.И. Развертывание информационно-коммуникационной сети как географический процесс (на примере становления сетевой структуры сибирской почты). М.: ИНФРА-М, 2016. 246 с.
9. Болданова Е.В. Рынок телекоммуникаций. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. 216 с.
10. Буфетова А.Н. Пространственные аспекты концентрации экономической активности в России // Пространственная экономика. 2016. № 3. С. 38–56.
11. Добров А.С. Основы географии почтовой связи: Заочные курсы колхозных письмоносцев и агентов связи. М.: Изд-во «Крестьянская газета», 1936–1937. Вып. 1–2. 51+40 с.
12. Коломан Е.А. Эволюция пространственного распределения экономической активности в России // Регион: экономика и социология. 2014. № 3. С. 75–93.
13. Лицензиаты (Россия) [Электронный ресурс]. URL: http://www.expertsvyazi.ru/index.php?id=rus4lic (дата обращения: 01.07.2016).
14. Маркетинговое исследование российского рынка телекоммуникационных систем [Электронный ресурс]. URL: http://gidmark.ru/uploads/raboty/april2016/issledovanie-rynka-telekommunikacionnyh-sistem-v-rossii-2010-2015-gg.pdf (дата обращения: 01.09.2016).
15. Нагирная А.В. Глобальные закономерности распространения информационно-коммуникационных технологий // Изв. РАН. Сер. геогр. 2013. № 5. С. 30–40.
16. Обзор обязательств России как будущего члена ВТО в отношении сектора телекоммуникационных услуг [Электронный ресурс]. URL: http://www.rospravo.ru/files/sites/624cc0fe06470e3e6abcf66541b4bd05.pdf (дата обращения: 01.09.2016).
17. ОКВЭД 2 2016 с расшифровкой кодов: Деятельность в области информации и связи [Электронный ресурс]. URL: http://www.okvad.ru/razdel-j.html (дата обращения: 01.09.2016).
18. Операторы кабельного телевидения в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.orgpage.ru/rossiya/operatory-kabelnogo-televideniya/?allR=1 (дата обращения: 01.07.2016).
19. Операторы сотовой связи в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.orgpage.ru/rossiya/операторы_сотовой_связи/ (дата обращения: 01.07.2016).
20. Оценка численности населения на 1 января 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/popul2016.xis (дата обращения: 01.09.2016).
21. План нумерации России [Электронный ресурс]. URL: http://www.telekomza.ru/plan_numeracii_rossiya/ (дата обращения: 01.07.2016).

22. Подгородецкий И.А., Слепян С.Г. География связи – составная часть экономической географии // Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1963. № 4. С. 119–127.
23. Попова Т.Н. Тенденции развития мирового рынка телекоммуникационных услуг // Вестн. Дальрыбвтуза. 2014. № 3. С. 94–96.
24. Предварительная классификация основных продуктов: Статистические документы, серия M, № 77 / Департамент международных экономических и социальных вопросов, Статистическое управление Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк: ООН, 1991. 257 с.
25. Приказ Росстата от 17.01.2014 № 38 (ред. От 12.03.2015) «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации федерального статистического наблюдения за деятельностью, осуществляемой в сфере связи» (с изм. и доп., вступ. в силу с отчета за I квартал 2015 года) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158981/ (дата обращения: 01.09.2016).
26. Прокладка кабельных сетей в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.orgpage.ru/rossiya/прокладка_кабельных_сетей/ (дата обращения: 01.07.2016).
27. Проскура Д.В., Проскура Н.В. Анализ телекоммуникационных услуг в контексте основных характеристик услуги // Экономические науки. 2014. № 12. С. 75–79.
28. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015 [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/region/reg-pok15.pdf (дата обращения: 01.09.2016).
29. Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник / Отв. ред. А.П. Горкин. Смоленск: Ойкумена, 2013. 328 с.
30. Спутниковые системы связи в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.orgpage.ru/rossiya/спутниковые_системы_связи/ (дата обращения: 01.07.2016).
31. Статистика регистрации и делегирования доменов в зоне РФ на 2016-07-01 [Электронный ресурс]. URL: http://www.stat.nic.ru/rf/2016/07/01/region-20160701.shtml (дата обращения: 01.07.2016).
32. Статистика регистрации и делегирования доменов в зоне RU на 2016-07-01 [Электронный ресурс]. URL: http://www.stat.nic.ru/2016/07/01/region-20160701.shtml (дата обращения: 01.07.2016).
33. Статистика регистрации и делегирования доменов в зоне SU на 2016-07-01 [Электронный ресурс]. URL: http://www.stat.nic.ru/su/2016/07/01/region-20160701.shtml (дата обращения: 01.07.2016).
34. Сюнтюренко О.В. Цифровая среда: тренды и риски развития // Научно-техническая информация. Сер. 1. Организация и методика информационной работы. 2015. № 2. С. 1–7.
35. Точки обмена трафиком (IX) [Электронный ресурс]. URL: http://www.expertsvyazi.ru/index.php?id=bgp2ix (дата обращения: 02.07.2016).
36. Транспорт и связь в России. 2014 [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_5563/Main.htm (дата обращения: 01.09.2016).
37. Уридия И.З. Перспективы развития мирового рынка телекоммуникационных услуг // Проблемы современной экономики. Новосибирск, 2013. **С**. 40–44.
38. Calkins S. The new merger guidelines and the Herfindahl-Hirschman Index // California Law Review. 1983. Vol. 71, N 2. P. 402–429.
39. IP-адресация (Россия) [Электронный ресурс]. URL: http://www.expertsvyazi.ru/index.php?id=bgp2ip&io=1 (дата обращения: 03.07.2016).
40. IP-телефония в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.orgpage.ru/rossiya/ip-telefoniya/ (дата обращения: 01.07.2016).
41. Laude-Tillerot F. L'impact des nouveaux services de telecommunications sur l'organisation de l'espase breton: Essai d'une geographie d'Internet // Norois. 1999. Vol. 46, N 182. P. 257–273.
42. Kitchin R. The Data Revolution: Big Data, Open Data, Data Infrastructures and Their Consequences. London: SAGE Publ., 2014. 222 pp.
43. Reades J., Smith D.A. Mapping the "space of flows": the geography of global business telecommunications and employment specialization in the London mega-city-region // Regional Studies. 2014. Vol. 48, № 1. P. 105–126.

УДК 911.3: 656

Тархов С.А. (Москва)

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СТРАНАХ МИРА

Tarkhov S.A.

HIGH-SPEED RAILWAYS DEVELOPMENT AROUND THE WORLD

Аннотация. *Описан процесс экспансии сети высокоскоростных железных дорог в 11 странах мира в 1964–2016 гг. и возможное расширение таких сетей в 16 странах, где они еще только строятся или проектируются. Национальные сети этих дорог имеют крайне простую древовидную топологическую структуру за исключением Китая, что связано с высокой стоимостью их сооружения. В будущем эта структура у ряда сетей усложнится за счет появления новых замкнутых контуров, усиления разветвленности, сокращения числа изолированных от основной сети линий. В странах с полицентрической и разъединенной территориальной структурой уровень связности таких сетей ниже.*

Abstract. *High-speed railway network diffusion process worldwide in 1964-2016 is described, including 11 existing systems, 16 new systems which are now under construction or under the projects. National high-speed rail networks have very simple tree topological structure excluding Chinese one. This structure in some networks will be complicated in the future due to formation of the circuits and much more branches, decreasing the number of isolated elements. The connectivity level of these networks in polycentric or overland disconnected countries is much lower.*

Ключевые слова: *железные дороги, высокоскоростные железные дороги, транспортная сеть, связность сети, мир, Япония, Италия, Франция, Германия, Испания.*

Keywords: *railways, high-speed railways, transportation network, network connectivity, world, Japan, Italy, Germany, Spain.*

Введение. Общая протяженность высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) в мире к середине 2010-х гг. достигла 38 тыс. км, и 2/3 этой сети приходились на КНР. Такие дороги действовали в начале 2017 г. в 12 странах мира, а также строились и проектировались еще в 16 странах. Этот новый вид железнодорожного транспорта стал играть важную роль в трансформации социально-экономического пространства тех стран, где такие дороги построены. Благодаря значительной экономии времени, получаемой при использовании высокоскоростных поездов для перемещения между крупнейшими городами и городскими агломерациями, сам опорный каркас расселения этих стран, охваченный частично или полностью сетью ВСЖД, стал менять свою функциональную и пространственную структуру: крупнейшие агломерации и мегалополисы стали сжиматься во времени (но не в физическом пространстве), образуя новые формы надагломерационной концентрации; стали формироваться новые высокоскоростные сухопутные транспортные полимагистрали между отдельными парами близлежащих городов, включающие в себя ВСЖД, скоростные автомагистрали и обычные железные и автомобильные дороги (отдельные линейные элементы этих полимагистралей выполняют разные функции по уровню скорости). Пространственная конкуренция между вновь появившимися ВСЖД и региональными авиалиниями не привела к полному вытеснению авиации на расстоянии до 800 км, а, наоборот, удешевила стоимость поездок между теми городами, где есть оба вида сообщения; тем самым увеличилась степень свободы в выборе маршрутов и видов транспорта при перемещении. Такое повышение уровня пространственной степени свободы может привести к трансформации существующих региональных и локальных систем расселения и хозяйства (пока не совсем ясно, к каким).

Высокоскоростные железные дороги трансформируют не только межгородское, но и внутригородское пространство: вокруг новых терминалов ВСЖД в городах формируются новые транспортно-логистические и торгово-офисные комплексы, притягивающие к себе другие виды транспорта, новые и старые виды человеческой деятельности. В ряде случаев новые терминалы ВСЖД выносятся за пределы города, где формируются «в чистом поле» городки с абсолютно новыми функциями, которых ранее не было. Иногда терминалы ВСЖД совмещаются с аэровокзальными комплексами (напри-

мер, терминал высокоскоростных поездов и международный аэропорт Хунцяо на западной окраине Шанхая). Такие загородные интермодальные комплексы обрастают сопутствующими и обслуживающими функциями, превращаясь в новые формы поселений с доминированием креативных и третичных функций.

Обзор ранее выполненных исследований по теме. Нами ранее [27] было указано, что географических исследований, посвященных анализу распространения сетей ВСЖД в целом по миру или по отдельным странам, практически нет, за исключением ряда работ по Китаю [37, 53]. В течение последних лет появились первые публикации на русском языке, которые освещают ВСЖД с экономической и технической сторон [7, 17]. Но в этих работах полностью отсутствуют географическая составляющая. В основном в современных транспортных журналах на иностранных и русском языках преобладают краткие сообщения о строительстве отдельных линий ВСЖД или о планах их строительства; они часто сопровождаются картосхемами, которые позволяют понять локализацию строящихся и проектируемых новых высокоскоростных линий. Такие публикации имеются по ВСЖД Бразилии [46], Великобритании [32], Германии [45], Израиля [52], Индии [29, 31, 33, 39, 51], Испании [11, 49, 50], Италии [35], КНР [9, 37, 53, 54], Южной Кореи [8, 40], Марокко [36, 44], Мексики [42, 43], России [1, 4, 10, 16, 17, 21, 24, 48], Саудовской Аравии [6], США [2, 22, 47], Турции [5], Франции [3, 19, 23], Японии [12, 26, 38; в т.ч. о линии маглева Тюо 18, 20, 34].

В статье [14] в общих чертах рассмотрено синергетическое развитие сети ВСЖД и системы авиасообщений. Среди всех работ стоит выделить [15, 53, 54], в которых хотя бы ставится вопрос о необходимости изучения воздействия новых ВСЖД на расселение и экономику прилегающих к ним территорий. Однако до сих пор глубокого научного анализа процесса формирования каркаса сети ВСЖД и его влияния на системы расселения и территориальной структуры хозяйства никто не провел. По всей видимости, требуется время, когда станет ясным, насколько сильно это влияние, каково оно, и как именно воздействуют отдельные ВСЖД и вся сеть ВСЖД в целом на эти системы.

Постановка проблемы. Не учитывать и уклоняться от изучения этого нового явления, быстро распространяющегося ныне во многих технологически передовых странах, географам больше нельзя. К сожалению, экономико-географы пока недостаточно изучили пространственную составляющую этого процесса (см. замечания в [27], с.92), не совсем понимают территориальные различия в ходе распространения и расширения сети ВСЖД в отдельных странах мира, не до конца осознают воздействие вновь возникающих локальных, региональных и национальных высокоскоростных транспортных систем на системы расселения, концентрацию и дисперсию отдельных элементов хозяйства и саму территориальную структуру хозяйства в целом.

В предыдущей статье нами [27] были обобщены пространственные закономерности роста сетей высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) на примере Китая. Настоящая статья посвящена описанию пространственного роста остальных 11 национальных сетей ВСЖД (они упорядочены хронологически по мере возникновения первой линии), которые имеют значительно более простую топологическую структуру (см. правую часть табл. 7 в [27] и табл. 16 в конце данной статьи).

В этой статье также обобщена информация о строительстве и проектировании новых систем ВСЖД в еще 16 странах мира. При проведении исследования использовались первичные источники на китайском, японском, испанском, английском, немецком, португальском языках. Все карты составлены магистрантом МГУ Е.А. Чебановой.

Анализ собранной автором информации позволяет сделать ряд выводов о пространственных особенностях распространения ВСЖД в различных странах мира с учетом реализуемых и планируемых проектов.

Действующие национальные системы высокоскоростных железных дорог. Япония стала первой в мире страной, где построены современные высокоскоростные пассажирские железные дороги (ВСЖД) «Синкасен» («новая магистральная линия»). В отличие от обычных японских железных дорог с шириной колеи 1067 мм на них принята стандартная европейская колея (1435 мм), что позволяет поддерживать скорость движения поездов до 260–300 км/ч. Есть, правда, две

линии Синкансен с колеей 1067 мм, которые были перешиты на 1435 мм, и называются Мини-Синкансен (поезда здесь курсируют со скоростью не более 130 км/ч).

Сооружение ВСЖД в Японии намного дороже, чем в Европе, т.к. они прокладываются на специальных эстакадах (что позволяет поездам развивать скорость 200–260 км/ч), чтобы исключить пересечения в одном уровне с другими транспортными путями; необходимо также пробивать много туннелей через горные хребты.

Первая ВСЖД «Токайдо» построена в 1959–1964 гг. к открытию Токийской олимпиады 1964 г. и связала столицу страны со вторым по величине городом – Осака. Первый поезд «*Хикари*» проходил по ней расстояние в 515 км за 4 часа, в 1965 г. поезд *Кодама* (300 серия) стал преодолевать его за 3 часа 10 минут, а с пуском здесь в 1992 г. новых скоростных поездов *Нодзоми* (500 серия) – за 2 часа 30 минут.

Затем (см. табл. 3) были построены магистрали Санъё, Тохоку, Дзёэцу, Хокурику, Кюсю и две линии Мини-Синкасен – Акита и Ямагата (обычных узкоколейных линий, перешитых на колею 1435 мм без укладки специального полотна для высокоскоростного движения).

В 2016 г. введено движение по новому участку Хоккайдо-Синкансен с двойной колеей на протяжении 82 км (1067 мм и 1435 мм) через подводный туннель Сэйкан, связывающий о. Хонсю и о. Хоккайдо; поезда по туннелю идут со скоростью 140 км/ч, а по остальным участкам линии – 260 км/ч.

Сейчас в стране действуют 9 линий Синкансен. Их сеть связывает друг с другом большинство крупных городов островов Хонсю и Кюсю. В конце 2016 г. протяженность линий этой сети составляла 3 059 км, в т.ч. линий со скоростью движения 240–320 км/ч достигла 2 765 км, линий Минисинкансен – 284 км (скорость не более 130 км/ч) и 10 км совмещенных участков. Линий Синкансен нет только на о.Сикоку.

В настоящее время строятся продолжение линии Хокурику на участке Канадзава – Фукуи – Цуруга (2022 г.; 113 км), ветвь линии Кюсю к Нагасаки (2023г.; 67 км; участок Такео-Онсен – Исахая 45 км откроется в 2018 г.). К 2031 г. намечается завершить сооружение линии Хоккайдо-Синкансен от Хакодате до Саппоро длиной 211 км.

Линии Синкансен предназначены исключительно для перевозки пассажиров. Японские ВСЖД – самые перегруженные в мире: из 10 млрд пасс.-км всех железных дорог страны 5 млрд пасс.-км приходятся на ВСЖД. Объем перевозок по линиям Синкансен быстро возрос, но в последнее 10-летие стабилизировался на уровне 320–340 млн пасс. в год (см. табл. 2).

Средняя дальность поездок по ним медленно сокращается – с 355,1 км в 1964 г. до 307,9 км в 1985 г. и 242,1 км в 2007 г. Если время в пути между 2 городами менее 3 часов (расстояние до 500–550 км), большинство пассажиров выбирает поезда Синкансен. Если время в пути между 2 городами превышает 4 часа (600–1000 км), пассажиры выбирают самолет. По направлениям Токио – Нагоя (342 км), Токио – Сендай (325 км), Токио – Ханамаки (Мориока; 496 км), Токио – Ниигата (300 км) ранее курсировали самолеты. Но после открытия линий Синкансен (время в пути 2 часа и меньше) авиарейсы здесь были полностью отменены, и все пассажиры едут только поездами Синкансен.

По линии Токио – Осака (515 км) пассажиры предпочитают пользоваться поездами Синкансен, поскольку они ходят быстро (2 часа 30 мин.) и часто (экспрессы Нодзоми отправляются каждые 10 мин.). Но 20–30% пассажиров на этом направлении все же пользуется воздушным транспортом.

По направлениям Токио – Окаяма (676 км), Токио – Хиросима (821 км) доля пассажиров, пользующихся поездами Синкансэн и самолетами, почти одинакова (50%: 50%). Поезд Синкансен между этими городами следует 3–4 часа с интервалом 30 минут, но авиакомпании предлагают более низкий тариф, что привлекает значительное число пассажиров.

Сеть Синкансен оказала значительное воздействие на бизнес, экономику, общество, социальную среду и культуру Японии. Огромная экономия времени по сравнению с обычными железными дорогами, оцениваемая в 400 млн часов, добавляет 500 млрд иен (ок. 5 млрд долл.; 1 долл. = 95 иен; март 2013 г.) ежегодно к ВВП страны. Благодаря введению Синкансен в воздух не выбрасывается ежегодно 15 тыс. тонн CO_2. Линии Синкансен оживили многие провинциальные города, дали стимул к развитию экономики периферийных районов.

Таблица 1

Высокоскоростные железные дороги Синкансен Японии

Название дороги	Ее трасса	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Число станций	Макс. скорость движения, км/ч	Время в пути между конечными пунктами	Число перевезенных пассажиров, тыс. в год
Токайдо	Токио – Йокогама – Сидзуока – Хамамацу – Нагоя – Киото – Осака	1.10.1964	515	17	270	2ч.25м.	143 015
Санъё	Осака – Кобе – Окаяма (15.03.1972) – Хиросима – Китакюсю – Хаката (Фукуока; 10.03.1975)	1972; 1975	554	19	300	2ч.30м.	64 355
Тохоку	Токио (20.06.1991) – Уэно (Токио; 14.03.1985) – Омия – Уцуномия – Корияма – Фукусима – Сендай – Мориока (23.06.1982) – Хатинохе (1.12.2002) – Аомори (4.12.2010)	1982; 1985; 1991; 2002; 2010	675	23	275–320	3ч.10м.	76 177
Дзёэцу	Омия (Токио) – Такасаки – Нагаока – Ниигата	15.11.1982	270	10	275	1ч.37м.	34 831
Ямагата	Фукусима – Ямагата (1.07.1992) – Синдзё (4.12.1999), мини-синкансен	1992; 1999	149	11	130	..	...
Акита	Мориока – Акита, мини-синкансен	22.03.1997	127	11	130	...	...
Хокурику	Такасаки – (1.10.1997) – Нагано – (14.03.2015) – Тояма – Канадзава	1997; 2015	345	12	260	2ч.28м.	9 420
Кюсю	Хаката (Фукуока; 12.03.2011) – Син-Яцусиро (13.03.2004) – Кагосима (13.03.2004)	2004; 2011	257	12	260	1ч.20м.	12 143
Хоккайдо	Аомори – туннель Сэйкан – Киконай – Хакодате (Син-Хакодате-Хокуто)	26.03.2016	149	4	140/ 260	61 м.	...

Таблица 2

Рост объема пассажирских перевозок на ВСЖД Синкансен Японии, тыс. чел.

Год		Год		Год	
1964	11.018	1973	128.079	2006	329.530
1965	30.967	1974	133.195	2007	342.050
1966	43.784	1975	152.718	2008	310.290
1967	55.250	1980	125.636	2009	288.880
1968	65.903	1985	179.833	2010	292.000
1969	71.574	1990	276.480	2011	307.040
1970	84.627	1995	294.920	2012	321.600
1971	85.354	2000	304.210	2013	334.300
1972	109.854	2005	326.450	2014	340.000

Междугородняя линия маглева Тюо. После завершения испытаний высокоскоростного поезда маглев (магнитного отталкивания) с пассажирами (он достиг 2 декабря 2003 г. скорости 581 км/ч) на экспериментальном участке в преф. Яманаси вблизи г. Кофу длиной 18 км (построен в 1990–1996 гг. в районе города Цуру), а в августе 2013 г. – другого прототипа поезда (этот поезд развил максимальную ско-

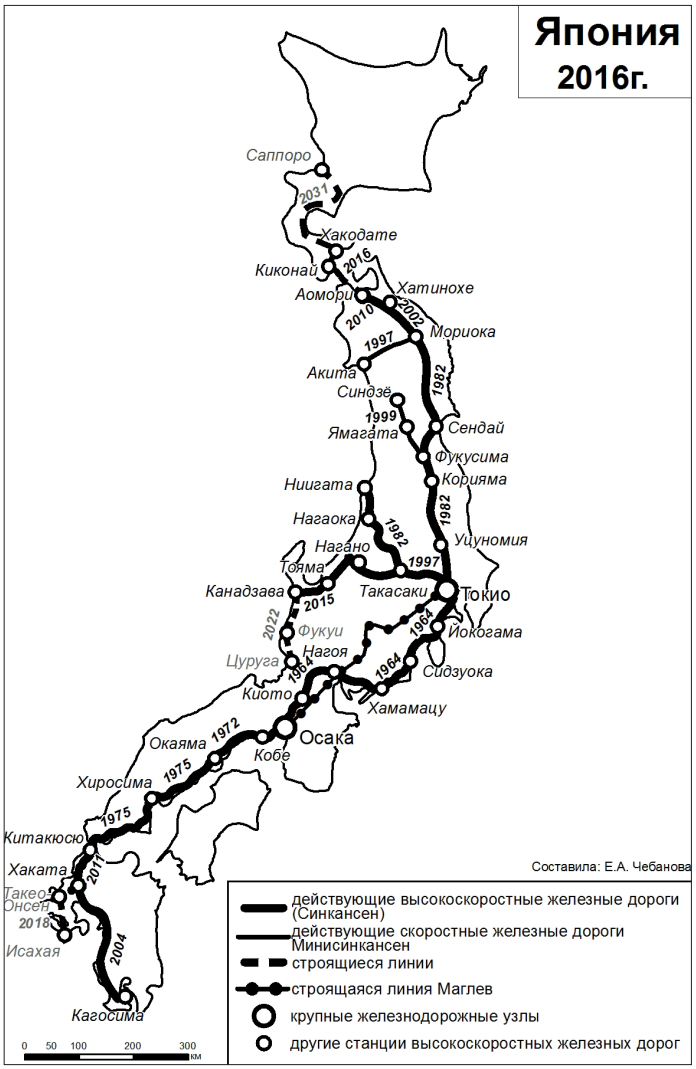


Рис. 1. Сеть высокоскоростных железных дорог Японии

рость в 603 км/ч), было принято решение о строительстве дальней междугородней линии маглев для постоянной эксплуатации по трассе Тюо: Токио – Нагоя – Осака.

В первую очередь будет сооружен участок Токио – Нагоя длиной 286 км (90% путей будет уложено в туннелях). Его строительство началось 27 декабря 2014 г. Компания JR Central собирается открыть движение поездов Маглев сначала между городами Кофу (преф. Яманаси) и Сагамихара (преф. Канагава) в 2020г., по линии Токио – Нагоя – в 2027 г., а по линии Нагоя – Осака – в 2045 г. Время в пути от Токио (Синагава) до Нагоя составит 40 минут; от Токио до Осака – 1 час 7 мин. Поезда со сверхпроводящими магнитами серии L0 будут курсировать по трассе Тюо (проходящей к северу от Синкансен Токайдо через горы) от Токио в Нагоя и далее в Осака со скоростью до 505 км/ч.

Италия. Эта страна построила первый в Европе участок ВСЖД на линии Рим – Флоренция (1977 г.), однако, на постоянном токе, при котором технически невозможно развивать скорость поезда более 200 км/ч. Вся линия была введена в строй в 1985–1992 гг., и затем скорость движения на ней удалось повысить благодаря модернизации пути до 250 км/ч. Поэтому все последующие ВСЖД в Италии строились преимущественно на переменном токе, на котором работают большинство ВСЖД мира, поскольку он позволяет развивать скорость

Таблица 3

Высокоскоростные железные дороги Италии

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч	Примеч.
«Диреттиссима» Рим – Флоренция (254км): 1-й участок Рим – Пьеве	24.02.1977	138	200–250	постоянный ток
«Диреттиссима» Рим – Флоренция (254км): 2-й участок Пьеве – Ареццо	29.09.1985	51	250	постоянный ток
«Диреттиссима» Рим – Флоренция (254км): 3-й участок Флоренция – Вальдарно	30.05.1986	20	250	постоянный ток
«Диреттиссима» Рим – Флоренция (254км): 4-й участок Ареццо – Вальдарно	26.05.1992	44	250	постоянный ток
Рим – Гричиньяно-ди-Аверса (1-й участок линии Рим – Неаполь)	19.12.2005	195	300	
Гричиньяно-ди-Аверса – Неаполь (2-й участок линии Рим – Неаполь)	13.12.2009	20	300	
Неаполь – Салерно	.06.2008	29	250	постоянный ток
Турин – Новара (1-й участок линии Турин – Милан)	10.02.2006	85	300	
Новара – Милан (2-й участок линии Турин – Милан)	13.12.2009	63	300	
Падуя – Венеция/ Местре (1-й участок линии Верона – Венеция)	1.03.2007	25	200–250	постоянный ток
Милан – Тревильо (1-й участок линии Милан – Верона)	2.07.2007	24	200–250	постоянный ток
Милан – Парма – Болонья	15.12.2008	215	300	
Болонья – Флоренция	5.12.2009	92	300	
Тревильо – Брешиа (2-й участок линии Милан – Верона)	.12.2016	58	300	

Таблица 4

Высокоскоростные железные дороги Франции

Дорога	Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Юго-Восток	Сан-Флорентан – Лион-Сатонэ-Камп	22.05.1981	274	300
Юго-Восток	Комб-ла-Виль (Париж) – Сан-Флорентан	25.09.1983	117	300
Атлантика	Париж – Куртален – Коннере – Ле-Ман	24.09.1989	174	300
Атлантика	Куртален – Сен-Пьер-де-Корп – Монт (Тур)	30.09.1990	104	300
	Объездная Восточная дорога Лиона: Монтеней – Сен-Квентен – Фаллавьер	13.12.1992	42	300
Север	Париж – (23.05.1993) – Аррас – (26.09.1993) – Лилль	23.05.1993	333	300
Север	Лилль-Европа – Кале-Фретюн	26.09.1993	см. выше	300
Interconnexion Est	Объездная Восточная дорога Парижа	29.05.1994	57	300
Средиземноморье	Лион-Сент-Экзюпери – Сен-Квентен – Валанс	3.07.1994	73	300
Север	Лилль-Фландрия – граница Бельгии (до Брюсселя)	2.06.1996	26	300
Средиземноморье	Валанс – Авиньон – Марсель-Сен-Шарль, ветвь Авиньон – Ним	7.06.2001	216+28	300
Восток	Париж-Восток – Бодрекур в деп. Мозель (1-й участок линии Восток)	15.03.2007	300	320
	Перпиньян – Фигерес (Испания)	27.01.2011	44 (25 фр.)	350
Рейн – Рона	Вилье-Ле-Пот (близ Дижона) – Пети-Круа (близ Бельфора, Франш-Конте)	11.12.2011	138	320
Восток	Бодрекур – Ванденхайм близ Страсбурга (2-й участок линии Восток)	3.07.2016	106	320

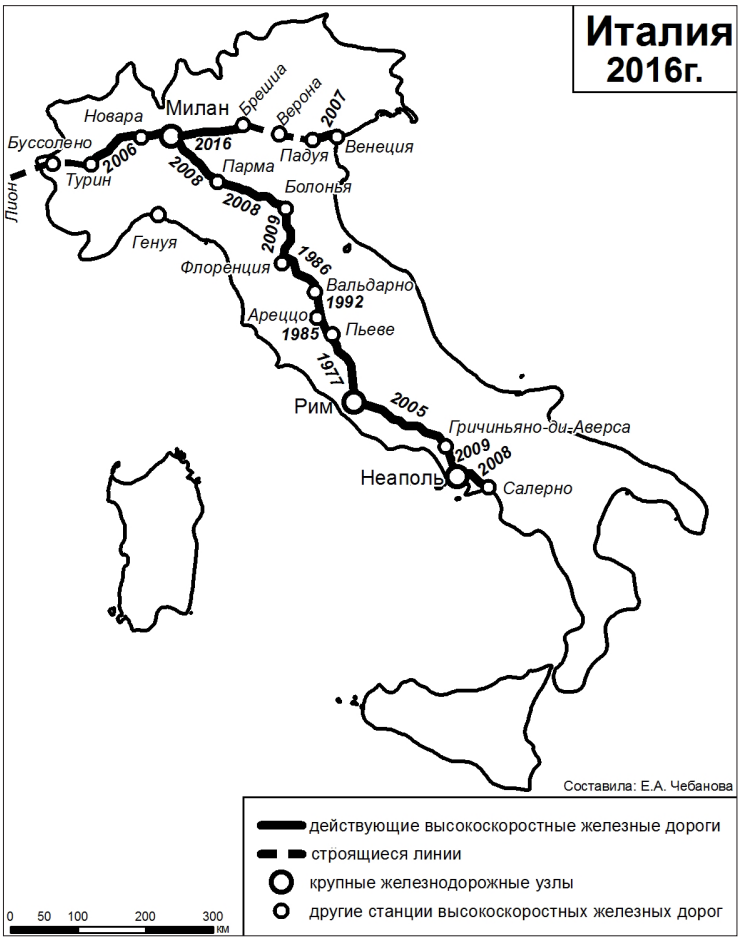


Рис. 2. Сеть высокоскоростных железных дорог Италии

движения поездов до 350–380 км/ч. После открытия этой дороги были проложены линии Рим – Неаполь, Турин – Милан – Болонья – Флоренция (см. табл. 3).

Ведется сооружение линий Генуя – Терцо-Валико, Брешиа – Верона – Падуя, отдельных участков трансграничной линии Турин – Буссолено – Лион (Франция).

Франция. ВСЖД в этой стране стали строить только на переменном токе. Первая магистраль в 1981–1983 гг. связала Париж с Лионом. Затем были построены линии в юго-западном направлении до Ле-Мана и Тура, на север до Лилля и Евротуннеля. В 2007–2016 гг. проложена линия на восток до Страсбурга. Также построены короткие линии во Франш-Конте и Русильоне (с переходом испанской границы в сторону Барселоны).

Ведется сооружение новых линий Ле-Ман – Рен (182 км, открытие намечено в мае 2017 г.), Тур – Бордо (302 км, открытие в июле 2017 г.), Ним – Монпелье (60 км, 2017 г.), Лион – Турин (открытие в 2025 г.).

Германия. В отличие от остальных государств Европы в этой полицентрической стране ВСЖД строились по иному принципу: не для связывания столицы с крупнейшими городами, а для соединения пар самых крупнейших городов, поскольку первые линии начали сооружаться еще в период разъединенной Германии на территории ФРГ. Первой ВСЖД стала стратегически важная меридиональная линия Ганновер – Вюрцбург, соединившая север и юг ФРГ в обход территории ГДР. На ней по ночам курсируют грузовые поезда со скоростью до 160 км/ч (это единственный в мире случай, когда ВСЖД используются для грузовых перевозок). Одновременно была проложена короткая линия Манхайм – Штутгарт, которая разгрузила этот крайне перегруженный пассажирскими поездами участок обычной железной дороги.

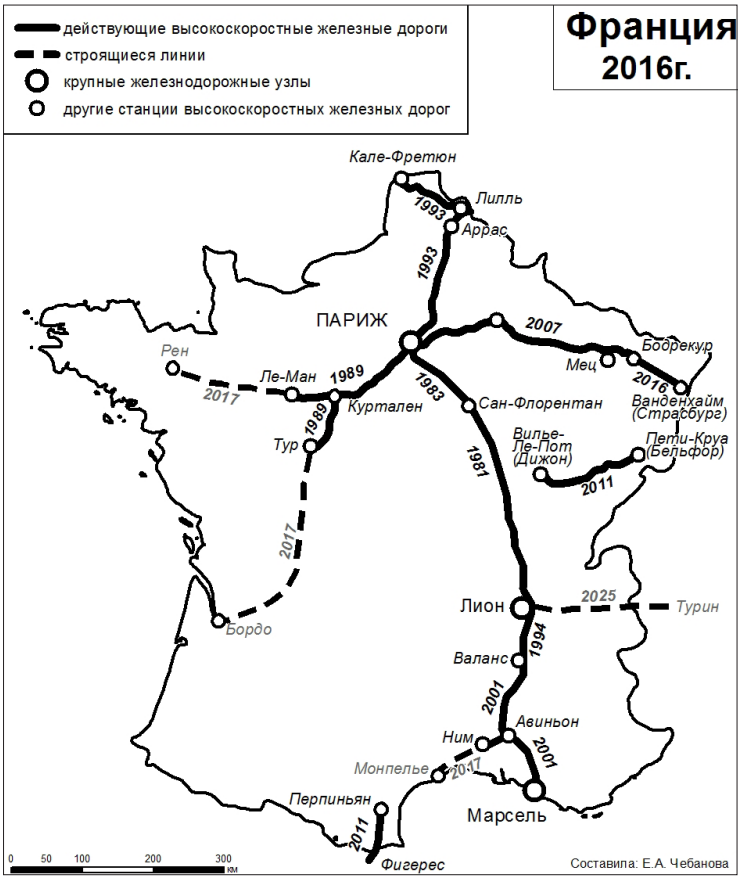


Рис. 3. Сеть высокоскоростных железных дорог Франции

Таблица 5

Рост объема пассажирских перевозок на ВСЖД Франции, млн чел.

Год		Год		Год	
1981	1,26	1997	62,60	2005	94,00
1982	6,08	1998	71,00	2006	97,86
1983	9,20	1999	74,00	2007	105,37
1984	13,77	2000	79,70	2008	116,05
1985	15,38	2001	83,50	2009	114,39
1990	29,93	2002	87,90	2010	114,45
1995	46,59	2003	86,70	2012	...
1996	55,73	2004	90,80	2013	125,00

А уже после объединения ФРГ и ГДР в единое государство принципы прокладки ВСЖД изменились, и тогда уже встал вопрос о проведении ВСЖД в Берлин.

В Германии сеть ВСЖД, в отличие от остальных европейских стран, не образует единой системы, а представляет собой совокупность изолированных фрагментов. Правда, ряд обычных железных дорог здесь были технически модернизированы, и на них повышена скорость движения поездов. Поэтому высокоскоростные поезда могут курсировать как по новым высокоскоростным линиям, так и по модернизированным и даже обычным железным дорогам, но с более низкой скоростью. Все ВСЖД Германии делятся на 2 типа: 1) вновь построенные (Neubaustrecken) специально для эксплуатации высокоскоростных поездов, на которых максимально разрешенная скорость составляет до 300–350 км/ч; 2) модернизированные (Ausbaustrecken) с максимальной скоростью движения до 230 км/ч, т.е. обычные ж.д., адаптированные для движения поездов ICE.

Таблица 6

Высокоскоростные железные дороги Германии

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Дли-на, км	Макс. скорость движения, км/ч
Ганновер – Гёттинген – Кассель – Фульда – Вюрцбург	2.06.1991	327	280
Манхайм – Штутгарт	9.05.1991	99	250
Вольфсбург – Берлин (часть модернизированной линии Ганновер – Берлин 258 км); участок Ганновер – Вольфсбург 100 км (200 км/ч)	.09.1998	158	250
Кёльн – аэропорт Кёльн-Бонн – Зигбург (Бонн) – Лимбург – ветвь в Висбаден – аэропорт Франкфурт – Франкфурт-на-Майне	25.07.2002	177	300
Кёльн – Ахен (модернизированная до 250 км/ч)	2002	70	250
Ахерн – Бюль (1-й участок линии Карлсруэ – Базель, 182 км)	.03.1993	9	250
Бюль – Офенбург (2-й участок линии Карлсруэ – Базель, 182 км)	.06.2001	14	250
Раштадт-Зюд – Бюль (3-й участок линии Карлсруэ – Базель, 182 км)	.12.2004	20	250
Нюрнберг – Ингольштадт (новый участок линии Нюрнберг – Мюнхен)	.12.2006	89	300
Ингольштадт – Мюнхен (модернизированный участок линии Нюрнберг – Мюнхен)	2010-13	82	200
Эрфурт – Галле – Лейпциг	9.12.2015	121	300

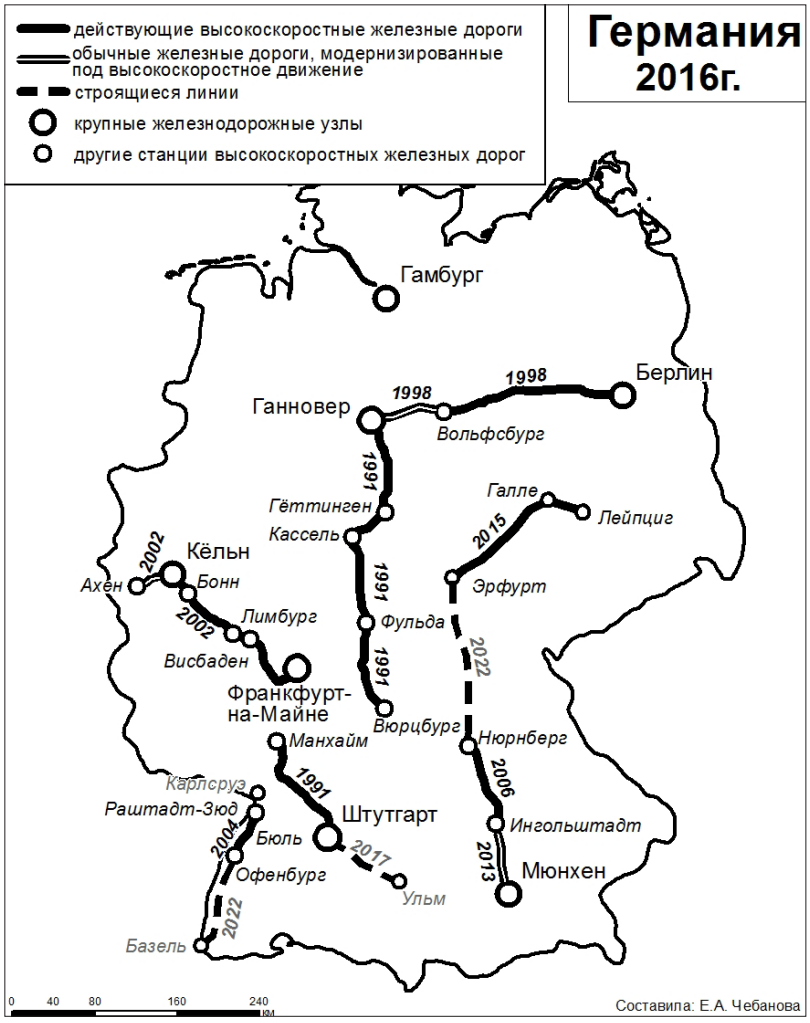


Рис. 4. Сеть высокоскоростных железных дорог Германии

Для первых были созданы специальные поезда ICE (InterCity Express), которые курсируют с коммерческой скоростью от 200 до 300 км/ч. В целом скорость движения скоростных поездов в Германии ниже, чем во Франции или Испании.

В настоящее время строятся линии Карлсруэ – Базель (182 км, срок окончания в 2022 г.), Нюрнберг – Эрфурт (190км, участок Эбенсфельд – Эрфурт 107 км, 300 км/ч, декабрь 2017 г.), Штутгарт – Вендлинген – Ульм (60 км, 250 км/ч; до Вендлинген – 2019 г., до Ульма – 2020 г.). Намечается сооружение ВСЖД Манхайм – Франкфурт-на-Майне (85 км, 300 км/ч).

Испания. Первая ВСЖД была спроектирована в связи с организацией всемирной выставки, посвященной 500-летию открытия Америки. Она в 1992 г. соединила столицу страны с местом проведения выставки – Севильей. Почти все железные дороги Испании имеют широкую колею (1668 мм), по которой невозможно развивать очень высокую скорость движения поездов. С учетом возможного объединения с общеевропейской сетью здесь было решено использовать наиболее эффективную для высокоскоростного движения поездов стандартную колею 1435 мм. Поэтому почти все ВСЖД Испании, в т.ч. и эта первая линия Мадрид – Севилья, были построены именно с такой шириной колеи.

Вслед за этой дорогой в 2003–2008 гг. была проложена наиболее сложная в техническом отношении (пересекает много горных хребтов в туннелях) магистраль Мадрид – Сарагоса – Барселона, которая затем была продлена во Францию до столицы Русильона – Перпиньяна (сейчас с французской стороны к ней прокладывается соединительная линия от Нима, которая позволит высокоскоростным поездам следовать из Парижа в Мадрид по специально проложенным скоростным путям; до сих пор поезда на участке Ним – Перпиньян идут по путям обычной железной дороги с относительно невысокой скоростью). Таким образом, сформировалась сквозная ВСЖД от Севильи через Мадрид до французской границы в Каталонии.

Почти одновременно началось сооружение радиальных ВСЖД из Мадрида на север и восток (см. табл. 7). К настоящему времени из Мадрида они расходятся в 4 направлениях (см. карту). В 2011–2015 гг. сооружена изолированная система ВСЖД в Галисии с иберийской шириной колеи (здесь наме-

Таблтца 7

Высокоскоростные железные дороги Испании

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Мадрид – Сьюдад-Реаль – Кордова – Севилья	21.04.1992	472	300
ветвь этой линии до Толедо	16.11.2005	21	300
Мадрид – Гвадалахара – Калатаюд – Сарагоса – Льейда (Лерида)	11.10.2003	442	350
ее ветвь Сарагоса – Уэска	23.12.2003	71	280
Льейда (Лерида) – Таррагона	19.12.2006	79	350
Таррагона – Барселона	20.02.2008	100	350
Мадрид – Сеговия – Вальядолид	23.12.2007	179	350
Кордова – Антекера	16.12.2006	97	350
Антекера – Малага	24.12.2007	58	350
Мадрид – Куэнка – Валенсия	18.12.2010	391	350
ее ветвь Мотилья – Альбасете	18.12.2010	47	350
Альбасете – Аликанте	17.06.2013	172	350
Перпиньян (Франция) – Фигерес	27.01.2011	44	350
Барселона – Фигерес	8.01.2013	155	350
Корунья – Сантьяго-де-Компостела – Оренсе (колея 1668 мм)	10.12.2011	152	220
Ольмедо (Сантьяго) – Медина-дель-Кампо – Самора с ветвью к Саламанке (колея 1668 мм)	17.12.2015	107	220
Сантьяго-де-Компостела – Понтеведра – Виго	18.04.2015	156	250
Вальядолид – Паленсия – Леон	29.09.2015	163	350
Севилья – Кадис (колея 1668 мм)	1.10.2015	158	250

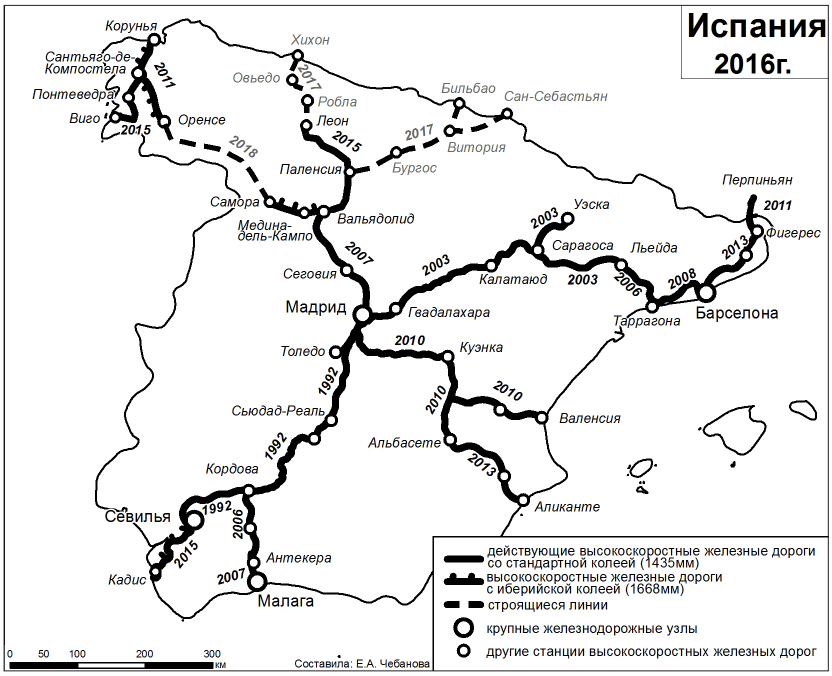


Рис. 5. Сеть высокоскоростных железных дорог Испании

чено после завершения постройки соединительной линии Оренсе – Самора перевести движение на стандартную колею).

На испанских ВСЖД используются высокоскоростные поезда испанского производства Talgo и немецкого производства Siemens Velaro.

Несмотря на экономический кризис в Испании, в отличие от других стран Европы, дальнейшее расширение сети ВСЖД продолжается: строятся линии Оренсе – Самора (2018 г.; свяжет изолированную подсистему Галисии с основной сетью), Вента-де-Баньос (Вальдяолид) – Бургос – Витория (2017 г.), Бильбао – Витория – Сан-Себастьян (2017–2019 гг.) в Басконии, Леон – Робла – Овьедо – Хихон (2017 г.) в Астурию.

Бельгия и Нидерланды. Сеть ВСЖД незначительна по своей величине учитывая небольшие пространственные размеры обеих стран. На территории Бельгии построены 4 небольших участка (см. табл. 8 и карту), в т.ч. ряд фрагментов сети представляют собой модернизированные пути. Один из них с юга заходит на территорию Нидерландов, проходя через Роттердам, достигая главного вокзала Амстердама, имея короткую ветвь в Бреду.

На линиях ВСЖД Бельгии и Нидерландов курсируют специальные поезда Thalys с несколькими двигателями, поскольку на территории Бельгии есть электрифицированные участки на постоянном, а не на переменном токе.

Таблица 8

Высокоскоростные железные дороги Бельгии и Нидерландов

Дорога	Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
HSL 1	Брюссель – Фретен (граница Франции в сторону Лилля)	14.12.1997	88	300
HSL 2	Лёвен – Анс (64км) + модернизированные участки Брюссель – Лёвен и Анс – Льеж 34 км	15.12.2002	95	300
HSL 3	Льеж – Шене – граница ФРГ (Ахен)	14.06.2009	56	260
HSL 4	Антверпен – граница Нидерландов – Бреда	13.12.2009	87	300
HSL Zuid	граница Бельгии – Роттердам – аэропорт Схипхол – Амстердам	7.09.2009	125	300

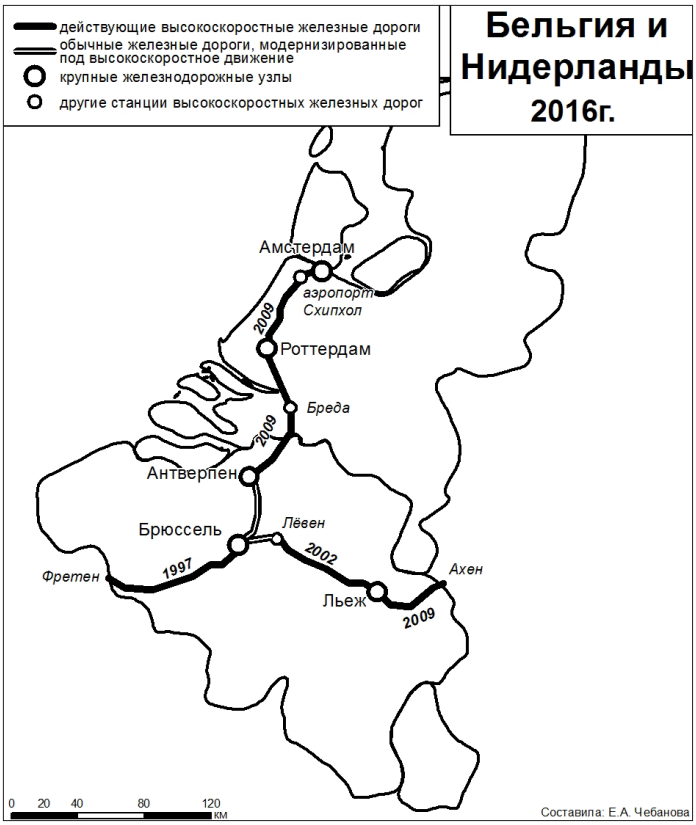


Рис. 6. Сеть высокоскоростных железных дорог Бельгии и Нидерландов

Великобритания. Эта страна наиболее консервативна в области строительства ВСЖД. Единственная существующая линия Channel Tunnel Rail Link от портала Евротуннеля в районе Фолкстоуна (по нему с континента на остров поезда Евростар двигаются со скоростью не выше 160 км/ч, а потому высокоскоростными на этом участке не считаются) до Лондона длиной всего 109 км строилась дольше, чем какие-либо ВСЖД в мире – 12 лет (с 1996 г. по 2007 г.) из-за длительной проходки туннелей под р.Темза и под путями ряда железных дорог на очень дорогом по стоимости (за счет сноса зданий и переустройства территории) внутригородском участке в самом Лондоне. В 2003–2007 гг. высокоскоростные поезда Евростар временно прибывали на вокзал Ватерлоо, а после сдачи в эксплуатацию нового участка в пределах Лондона и полностью реконструированного вокзала – на вокзал Сент-Панкрас. В 2011 г. на этом участке для Лондонской Олимпиады-2012 в 2011 г. был построен промежуточный вокзал Стрэтфорд-Интернейшенел.

Пока в Великобритании действует единственная линия ВСЖД. В 2009 г. правительство официально объявило о проекте High Speed 2 – сооружении линии ВСЖД Лондон – аэропорт Хитроу – Бирмингем – Манчестер (к 2026 г.). Строительные работы по этому проекту до сих пор не начаты. В дальнейшем предусмотрено строительство ветви к Лидсу.

Таблица 9

Высокоскоростные железные дороги Великобритании

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Фолкстоун (рампа Евротуннеля) – Фоукхэм-Джанкшн	28.09.2003	74	300
Эбсфлит – Лондон (вокзал Сент-Панкрас) с туннелем под р.Темза	14.11.2007	39	230

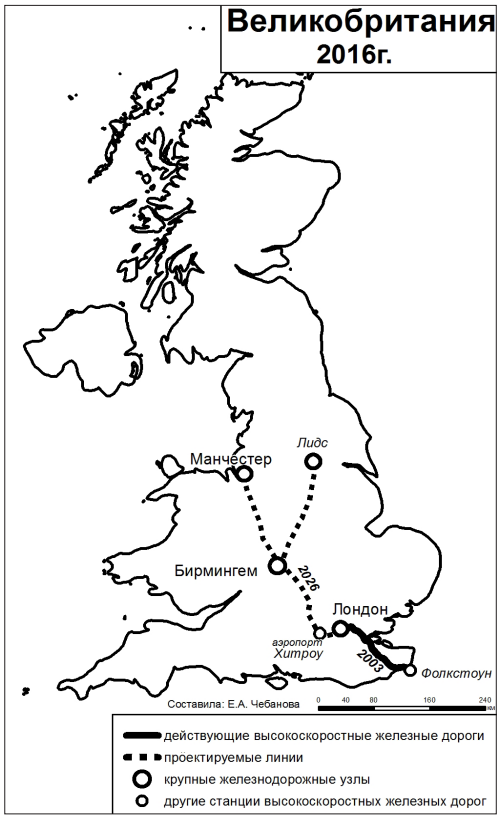


Рис. 7. Сеть высокоскоростных железных дорог Великобритании

Южная Корея (Республика Корея). Первая ВСЖД построена по французскому проекту (поезда заказаны у французской компании Алстом) вдоль главной экономической оси страны, в которой проживает 3/4 ее населения. Она соединила два крупнейших города страны – Сеул и Пусан (412 км) и вводилась в строй поэтапно. Затем была построена вторая линия-ответвление от этой главной линии на юго-запад до Кванчжу (см. табл. 10 и рис. 8).

Ведется сооружение продолжения линии Хонам от Кванчжу до Мокпхо (49 км, открытие в 2017 г.), линии Вончжу – горнолыжный комплекс Йонпхён в уезде Пхёнчан (место проведения зимних олимпийских игр 2018 г. в 180 км к востоку от Сеула) – Каннын (на берегу Японского моря; длиной 122 км, скорость движения 250 км/ч), линии Тотам – Йончхон (Yeongcheon; в 350 км к ЮВ от Сеула; длиной 148 км, скорость 250 км/ч; 2018 г.). Обсуждается также возможность постройки ВСЖД длиной 167 км от Мокпхо через Вандо до о.Чеджудо с 28 км мостом и 73 км подводным туннелем под проливом Чеджу.

Тайвань (Китайская Республика). Единственная высокоскоростная железная дорога THSR построена по японской технологии Синкансен и связала столицу Тайбэй с крупнейшими городами западной части острова вплоть до Гаосюна. Весь подвижной состав для нее приобретен в Японии. Это одна из самых дорогостоящих транспортных систем в мире, построенных за счет частного финансирования (18 млрд долл.).

Таблица 10

Высокоскоростные железные дороги Южной Кореи

Дорога	Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Кёнбу	Сеул – Сувон – Чхонан – Осон – Тэчжон – Тэгу	1.04.2004	284	305
Кёнбу	Тэгу – Кёнджу – Ульсан – Пусан	1.11.2010	128	305
Кёнбу	вставки на линии Сеул – Пусан внутри городов Тэгу и Тэчжон	2014	41	305
Хонам	Осон – Иксан – Кванчжу	2.04.2016	182	350
Сусео	Сусео (юго-восток Сеула) – Пхёнтхэк (восточный обход линии Сеул – Сувон – Чхонан – Осон) для ускорения движения поездов из Сеула в Пусан и Кванчжу	9.12.2016	61	350

Таблица 11

Высокоскоростная железная дорога Китайской Республики (о. Тайвань)

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Тайбэй – Таоюань – Синьчжу – Тайчжун – Цзяи – Тайнань – Гаосюн	5.01.2007	345	300

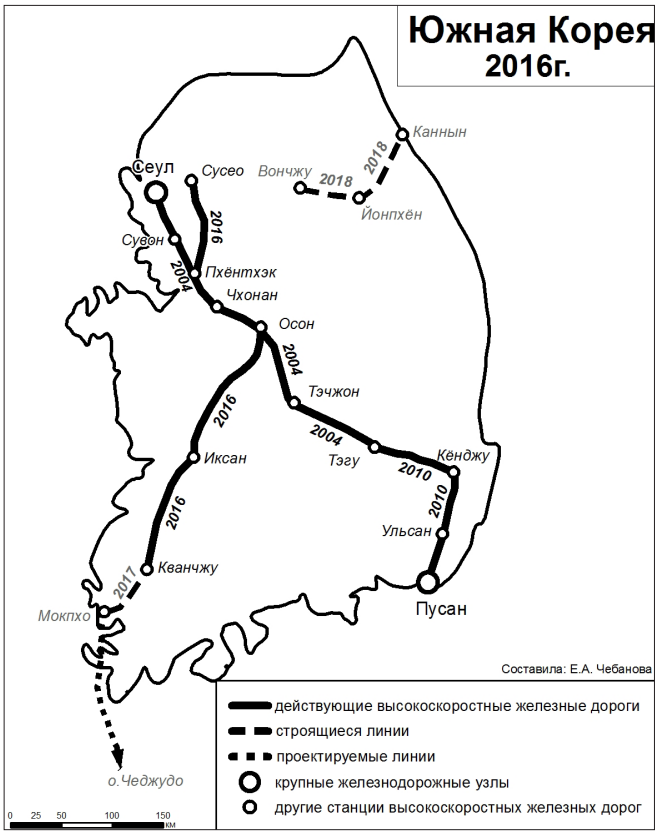


Рис. 8. Сеть высокоскоростных железных дорог Южной Кореи

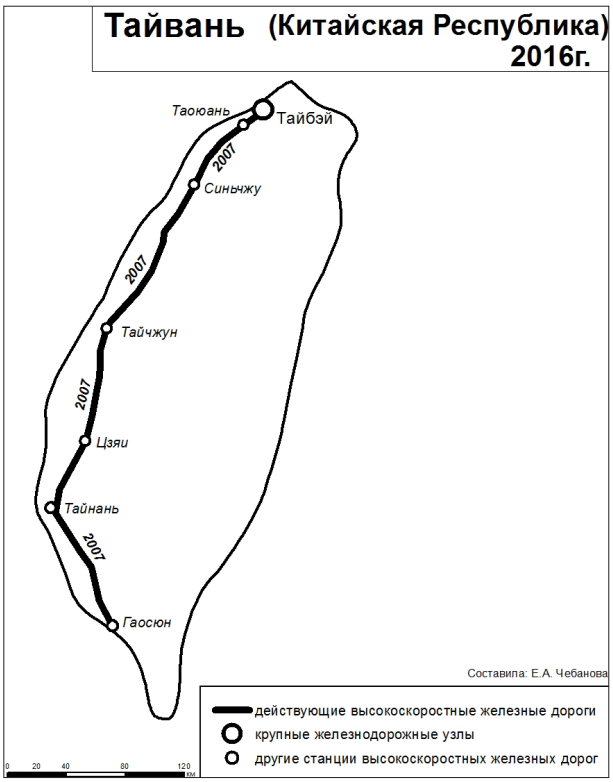


Рис. 9. Сеть высокоскоростных железных дорог на о.Тайвань

Ее дороговизна связана с горным рельефом, повышенной сейсмичностью и необходимостью в связи с этим сооружения большого числа туннелей и эстакад (73% ее пути (251 км) – противосейсмичные эстакады, мосты и туннели).

Эта дорога проходит вдали от самих городов, поэтому для подвоза пассажиров организованы бесплатные автобусные маршруты, связывающие станции ВСЖД с близлежащими городами.

Она оттянула на себя большинство авиапассажиров, поскольку стоимость ж.-д. билетов ниже авиационных, а время в пути между Тайбэем и Гаосюном составляет всего 90 мин. Именно поэтому стремительно возрос объем пассажиропотоков на этой самой загруженной в мире ВСЖД (см. табл. 12), хотя THSR и несет экономические убытки.

Таблица 12

Рост объема пассажирских перевозок на ВСЖД о. Тайвань, тыс. чел.

Год	
2007	15 555,7
2008	30 581,3
2009	32 349,3
2010	36 939,6
2011	41 629,3
2012	44 525,8
2013	47 486,9
2014	48 024,8
2015	50 562,0

Турция. Первая ВСЖД Анкара – Эскишехир (как 1-й участок будущей магистрали Анкара – Стамбул) построена по испанскому проекту. Первые 6-вагонные поезда для нее поставлены испанским производителем CAF.

В 2018 г. должен быть введен в строй последний участок ВСЖД Анкара – Эскишехир – Стамбул (533 км) от станции Пендык до Хайдарпаша (Ускюдар, вокзал в азиатской части Стамбула) длиной 44 км. В результате время поездки между двумя столицами сократится с 6 час. 30 мин. до 3 час.

Таблица 13

Высокоскоростные железные дороги Турции

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Анкара – Синкан (24 км) – Эсекент (15 км) – Полатлы – Эскишехир (206 км)	13.03.2009	251	250
Полатлы (к ЮЗ от Анкары) – Гюмюшкая – Конья	23.08.2011	212	250
Инёню (İnönü; Эскишехир) – Везирхан – Кёсекёй – Пендык (Гебзе, Gebze; к востоку от Стамбула)	25.07.2014	214	250

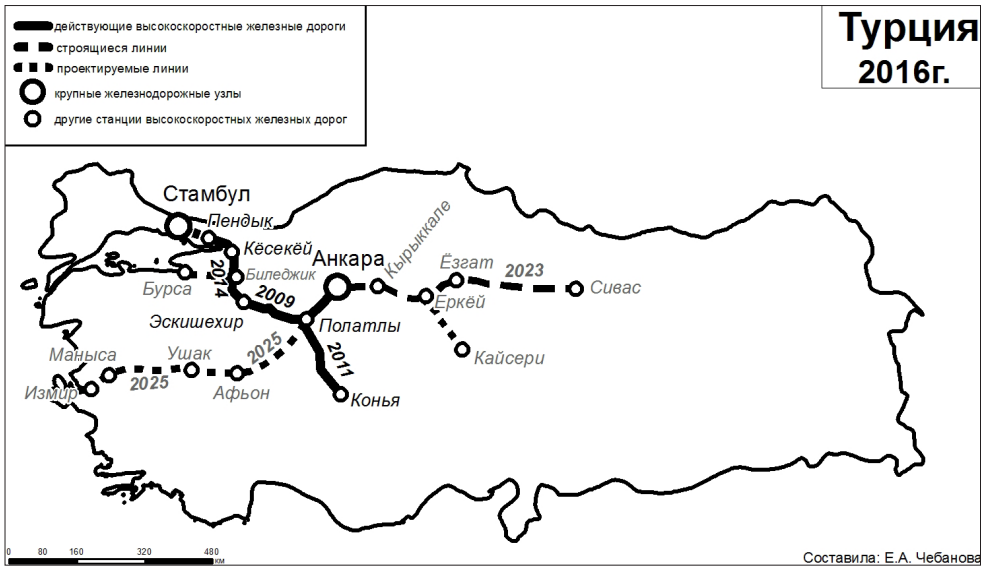


Рис. 10. Сеть высокоскоростных железных дорог Турции

К 2023 г. будет достроена линия к востоку от Анкары до Сиваса (Анкара – Кырыккале (Kırıkkale) – Еркёй (Yerköy) – Ёзгат – Сивас, 466км) с перспективой ее продления до Карса. Намечается также сооружение линий Анкара – Афьон – Ушак – Маныса – Измир (624 км; к 2025 г.), Бурса – Биледжик (75 км; к 2023 г.), Еркёй (Yerköy) – Кайсери (Kayseri). Максимальная скорость движения 6-вагонных поездов по ВСЖД Турции составляет 250 км/ч.

ЮАР. Здесь действует линия скоростной железной дороги (Gautrain; скорость не более 160 км/ч), которая связывает международный аэропорт Тамбо с Йоханнесбургом и Преторией (80 км). Она не является ВСЖД, хотя подвижной состав может курсировать со скоростью до 200 км/ч. Эта линия была построена в связи с проведением международного кубка по футболу 2010 г.

После завершения футбольного кубка ежедневно поездами линии Гаутрейн

Таблица 14

Скоростные железные дороги ЮАР

Трасса ВСЖД	Даты открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Йоханнесбург-Сэндтон (Sandton) – Марлборо – международный аэропорт Тамбо – Претория-центр (Тшване) 46 км + 15 км ветвь к аэропорту	8.06.2010	61	160
В Претории: университетский район Хартфилд (Hatfield) – центр 6 км; В Йоханнесбурге: Сэндтон – коммерческий центр Роузбэнк (Rosebank) 5 км	1.08.2011	11	160
В Йоханнесбурге: коммерческий центр Роузбэнк (Rosebank) – Парк	7.06.2012	6	160

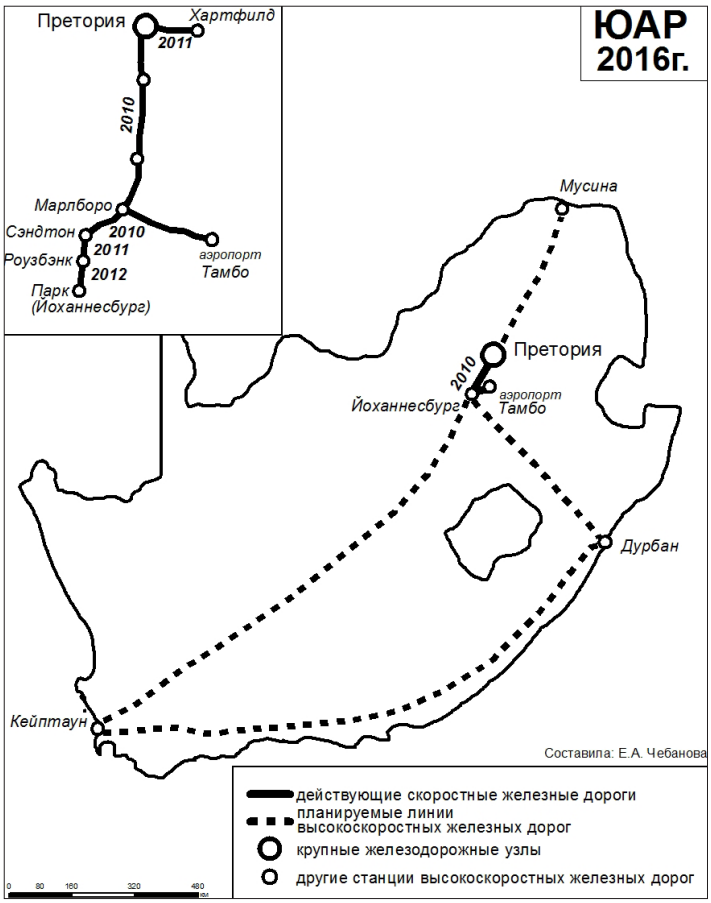


Рис. 11. Сеть скоростных и высокоскоростных железных дорог ЮАР

пользуется 40 тыс. пасс. Эта линия связывает оба города друг с другом и аэропортом, и де-факто является внутриагломерационной. Намечается продлить существующую линию на 100 км, чтобы связать восточную часть Претории с Соуэто (Soweto), городом-спутником, расположенным к юго-западу от Йоханнесбурга.

В ЮАР составлен проект сооружения дальних ВСЖД: Йоханнесбург – Дурбан (560 км, 300–350 км/ч), Йоханнесбург – Кейптаун (1260 км), Йоханнесбург – Мусина (на севере, страны на р. Лимпопо; 520 км), Дурбан – Кейптаун. Ни одна из них пока не строится.

***

Описав действующие национальные системы ВСЖД, перейдем к краткому обзору тех стран, в которых ведется строительство первых или проектируется создание сетей таких дорог.

Строящиеся и проектируемые новые национальные системы высокоскоростных железных дорог. ВСЖД в конце 2016 г. (см. табл. 15) сооружались в Саудовской Аравии, Марокко, Индонезии, Таиланде, США, Малайзии. В 2017–2020 гг. должны начаться работы по прокладке первых ВСЖД в Индии, России, Вьетнаме, Мексике. Проекты строительства ВСЖД составлены также в Казахстане, Израиле, Канаде, Аргентине, Бразилии, Австралии.

Марокко. Сооружение первой ВСЖД Танжер – Кенитра – Касабланка (350 км) по французской технологии началось в 2011 г., у французского производителя скоростных поездов Алстом заказаны 14 составов Duplex. Линия состоит из двух участков: 1) нового Танжер – Кенитра (200 км; скорость движения поездов 320 км/ч); 2) модернизированного старого Кенитра – Рабат – Касабланка (150 км; 220 км/ч). Открытие движение по первому из них запланировано на 2018 г.; время в пути от Танжера до Касабланки сократится до 2 час. 10 мин. К 2020 г. намечено закончить модернизацию второго участка, после чего время в пути по всей линии должно сократится до 1 часа 30 мин.

Таблица 15

Вновь строящиеся и проектируемые национальные сети ВСЖД

Страна	Трасса ВСЖД	Даты возможного открытия движения поездов	Длина, км	Макс. скорость движения, км/ч
Марокко	Танжер – Кенитра	2018	200	320
Саудовская Аравия	Мекка – Джидда – Рабих – Медина	2018	453	300
Индонезия	Джакарта – Бандунг	2019	150	300
Таиланд	Бангкок – Накхонратчасима	2019	256	250
США	Мадера – Фресно – Коркоран (шт. Калифорния)	2017	87	350
Малайзия	Куала-Лумпур – Сингапур	2026	375	300
Индия	Мумбаи – Тхана – Сурат – Вадодара – Ахмедабад	2025	534	320
Россия	Москва – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань	2022	772	360
Вьетнам	Ханой – Винь – Хюэ – Дананг – Хошимин (Сайгон)	2035	1570	300
Австралия	Сидней – Канберра	2035	283	350
Мексика	Мехико – Керетаро	...	210	350
Казахстан	Астана – Караганда – Балхаш – Талды-Курган – Алма-Ата	...	1011	250
Израиль	Ашдод – Эйлат	...	260	350
Канада	Квебек – Монреаль – Оттава – Торонто – Китченер – Лондон – Уиндзор	...	...	350
Канада	Эдмонтон – Калгари	...	260	...
Бразилия	Рио-де-Жанейро – Сан-Паулу – Кампинас	...	518	360
Аргентина	Буэнос-Айрес – Росарио – Кордова	...	710	320

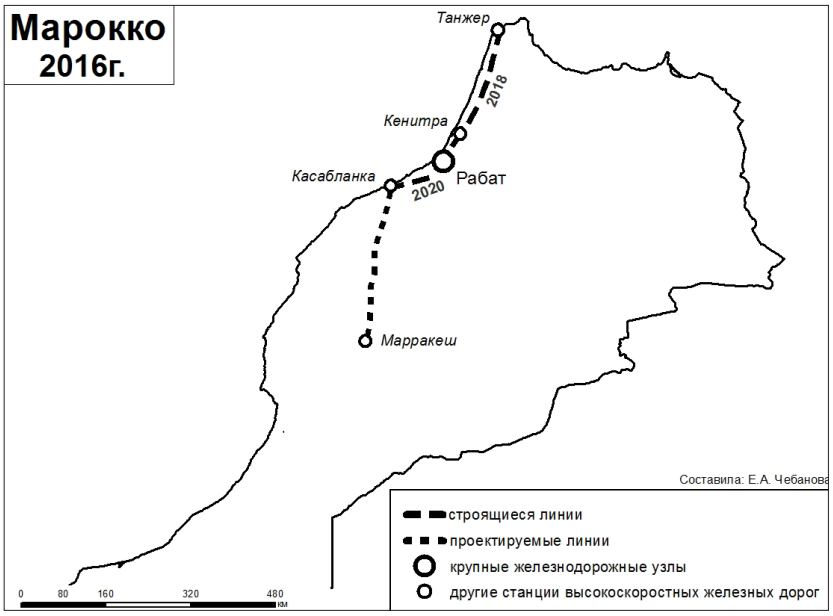


Рис. 12. Сеть строящихся и проектируемых высокоскоростных железных дорог Марокко

В дальнейшем планируется продлить линию до Марракеша (время в пути от Танжера до Марракеша составит 2 час. 45 мин.).

Саудовская Аравия. Первая ВСЖД Эль-Харамаин (Al-Haramain) Мекка – Джидда – Медина (453 км) начала строится в 2011 г. по испанским технологиям с поставкой 35 испанских высокоскоростных поездов Talgo 350 SRO (со скоростью движения 300 км/ч). Основными ее функциями являются перевозка паломников к мусульманским святыням в Мекке и Медине; снижение числа несчастных случаев во время хаджа и умра; разгрузка существующих перегруженных автострад между Джиддой, Меккой и Мединой; снижение выбросов автомобилей вдоль автострад.

Открытие линии несколько раз переносилось. Движение поездов по первому участку линии от Рабиха – города короля Абдулла (King Abdullah Economic City; KAEC; в 100км к северу от Джидды) на берегу Красного моря до Медины длиной 259 км (двухпутная электрифицированная колея 1435мм) предполагается открыть в декабре 2017 г., а по всей линии Мекка – Джидда – аэропорт короля Абдулазиза – Рабих/ город короля Абдулла – Медина – в марте 2018 г. (расстояния Мекка – Джидда 72 км, Джидда – Рабих 112 км, Рабих – Медина 259 км).

Индонезия. В 2015 г. правительство страны окончательно приняло решение о строительстве первой в стране ВСЖД на о.Ява по трассе Джакарта – Бандунг (142 км) с дальнейшим ее продлением до Сурабая (730 км). Поступили предложения от китайской и японской стороны: первые предложили строить только участок Джакарта – Бандунг, вторые – всю линию до Сурабая. В сентябре 2015 г. правительство предпочло китайское предложение, выдав концессию на 50 лет на сооружение и эксплуатацию линии Джакарта – Бандунг (150 км) китайским подрядчикам; церемония начал строительства линии состоялась в январе 2016 г. Китайские высокоскоростные поезда по этой линии будут курсировать со скоростью 300 км/ч, время в пути между этими городами сократится с 3 час. до 40 мин. Открытие дороги намечено на 2019 г.

В октябре 2016 г. правительство, тем не менее, дало разрешение японскому консорциуму на сооружение линии ВСЖД Джакарта – Сурабая длиной 600 км, но пока окончательный ее проект не утвержден. Скорость движения поездов по ней будет ниже 300 км/ч.

Малайзия. В 2013 г. правительства Малайзии и Сингапура подписали договор о строительстве ВСЖД Куала-Лумпур –

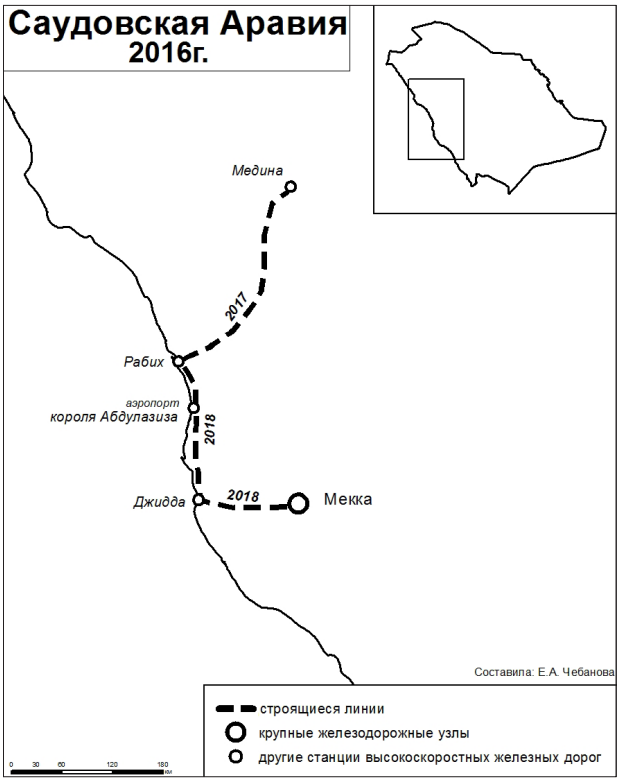


Рис. 13. Сеть строящихся высокоскоростных железных дорог Саудовской Аравии

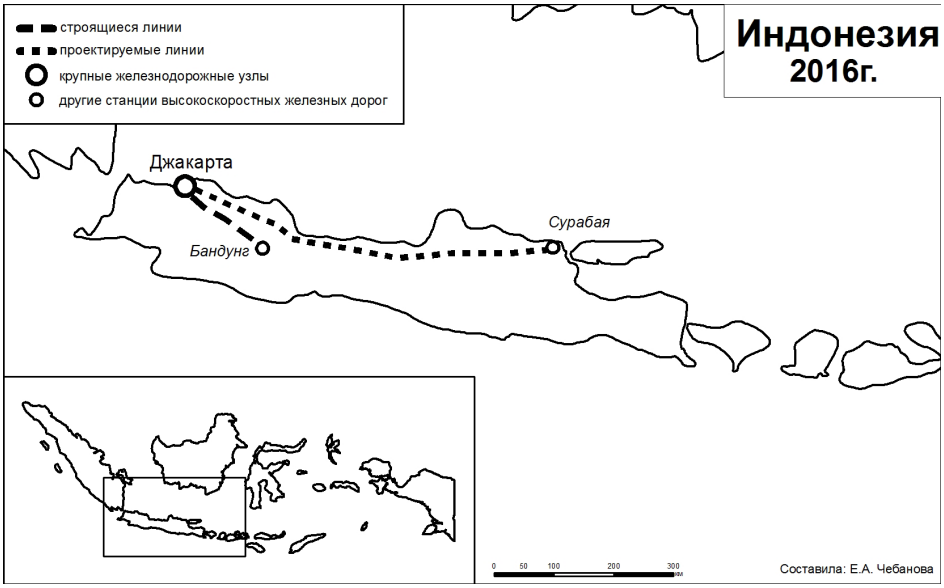


Рис. 14. Сеть строящихся и проектируемых высокоскоростных железных дорог Индонезии

Путраджая – Серембан – Муар – Бату-Пахат – Сингапур (375 км). В настоящее время обычный поезд преодолевает это расстояние за 6–7 часов, а после завершения строительства линии поезда со скоростью 300 км/ч будут идти здесь всего 1 час 30 мин. Сооружение линии должно начаться в 2017 г. и завершиться к 2026 г.

Таиланд. В 2013–2014 гг. правительством страны разработан план сооружения сети ВСЖД (со скоростью движения поездов

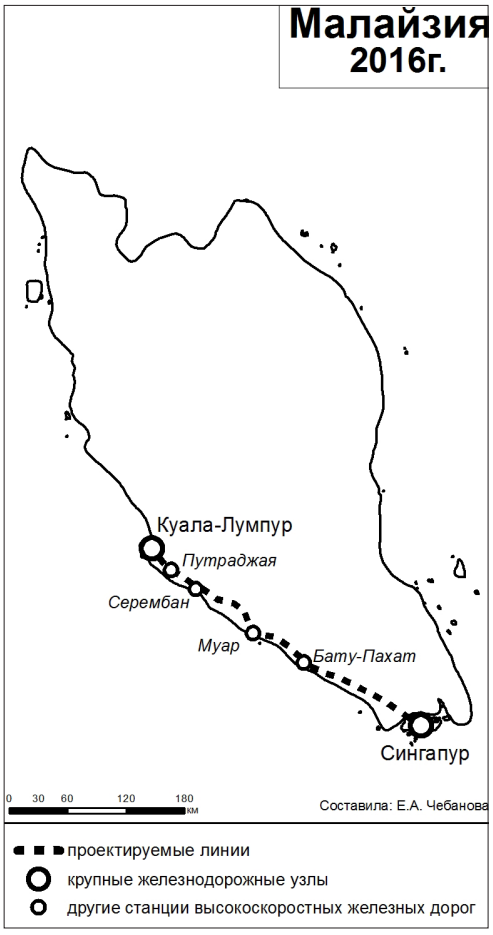


Рис. 15. Строящаяся высокоскоростная железная дорога Малайзии

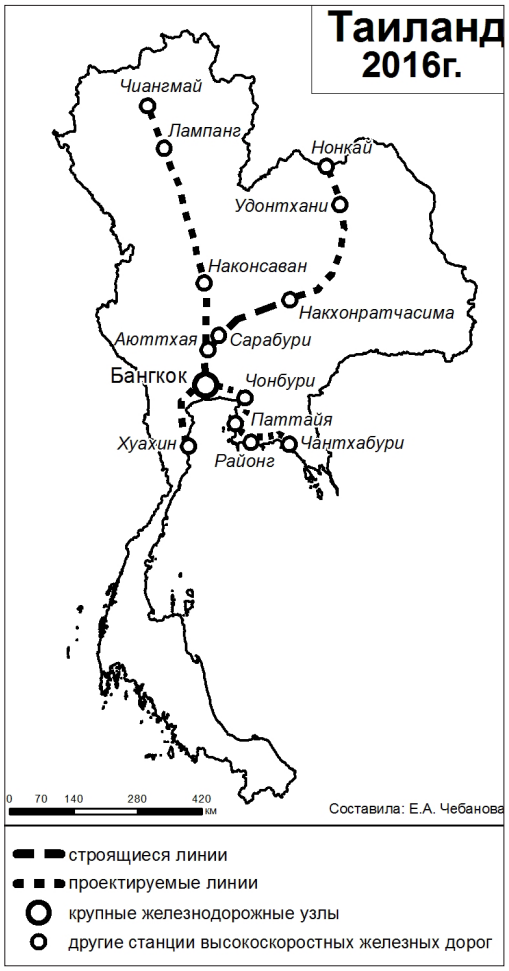


Рис. 16. Строящиеся и проектируемые высокоскоростные железные дороги Таиланда

250 км/ч) Бангкок – Аюттхая – Сарабури – Накхонратчасима (256 км), Бангкок – Аюттхая – Наконсаван – Лампанг – Чиангмай (711 км), Бангкок – Хуахин (морской курорт к юго-западу от столицы, 209 км), Бангкок – Чонбури – Паттайя – Районг (194 км, к юго-востоку от Бангкока) с дальнейшей перспективой строительства линий Накхонратчасима – Удонтхани – Нонкай (600 км, на север до границы с Лаосом), Бангкок – Чантхабури (330 км, к юго-востоку), до Паданг-Бесар (983 км). В сентябре 2016 г. началось сооружение линии Бангкок – Накхонратчасима длиной 256 км (скорость 250 км/ч), движение по которой должно быть открыто в 2019 г. В ближайшее время возможно начало строительства линии Бангкок – Чонбури – Паттайя Районг (194 км) с окончанием работ в 2021 г. Японский консорциум в 2016 г. предложил правительству построить линию Бангкок – Чиангмай по японской технологии Синкансен, но пока этот проект не одобрен.

США. С ноября 2000 г. в северо-восточных штатах действует модернизированная под скоростное сообщение обычная железная дорога Вашингтон – Балтимор – Филадельфия – Нью-Йорк – Бостон (734 км), по которой курсируют скоростные поезда Акела-Экспресс (20 составов совместного производства Bombardier и Alstom) со скоростью 120–170 км/ч (средняя скорость на участке Вашингтон – Нью-Йорк – 131 км/ч, Нью-Йорк – Нью-Хейвен – 112 км/ч, Нью-Хейвен – Бостон – 170 км/ч). Утром скоростной поезд, делая в пути 1 остановку, проходит путь от Нью-Йорка до Вашингтона за 2 час. 35 мин. Однако эта линия не является по мировым техническим стандартам высокоскоростной.

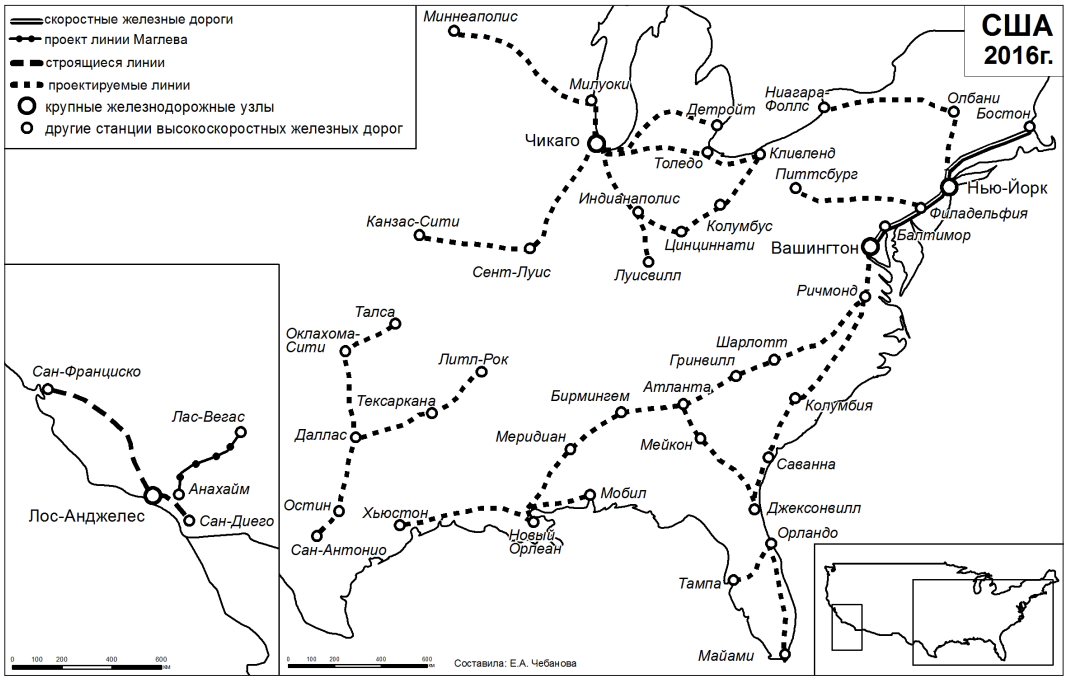


Рис. 17. Строящиеся и проектируемые высокоскоростные железные дороги США

В 2001 г. был разработан проект сооружения сети ВСЖД США, который включает в себя линии Сан-Франциско – Сан-Диего (шт. Калифорния), Сан-Антонио – Даллас – Оклахома-Сити с ветвью к Хьюстону (шт. Техас), Тампа – Орландо – Майами (шт. Флорида), радиальную сеть в районе Чикаго, региональную сеть на Юго-Востоке. В 2010 г. специальная федеральная комиссия выделила деньги на сооружение большинства этих линий. Но пока строится лишь одна линия.

В шт. Калифорния жители на референдуме 2008 г. высказались за постройку *California High-Speed Rail* по трассе Сан-Диего – Лос-Анджелес – Сан-Франциско – Сакраменто (1280 км). Строительные работы началось 6 января 2015г. на участке длиной 87 км (Мадера (Madera at Borden) – Фресно (Fresno) – Коркоран (Corcoran)) и завершатся в 2017 г. Вся линия будет достроена лишь к 2029 г. Поезда по ней со скоростью 350 км/час будут преодолевать путь из Сан-Франциско в Лос-Анджелес за 2 час. 40 мин.

В 2000-е гг. были предложены проекты сооружения линии Маглева (поезда двигаются за счет магнитного отталкивания) из Анахайма (к востоку от Лос-Анджелеса, шт. Калифорния; здесь расположен первый в мире Диснейленд) до Лас-Вегаса (шт. Невада) длиной 433 км (California-Nevada Interstate Maglev), а также линии ВСЖД внутри шт. Нью-Йорк из города Нью-Йорк до водопада Ниагара-Фоллс. Оба проекта так и остаются пока проектами.

Индия. Правительство совместно с японским консорциумом разработало совместный проект строительства сети ВСЖД со скоростью движения поездов 250-350 км/ч по японской технологии Синкансен (линии Дели – Чандигарх – Амритсар, Пуна – Мумбаи – Ахмедабад, Хайдерабад – Дорнакал – Виджаявада – Ченнай, Хаура (Колката) – Халдия, Ченнай – Бангалор – Коимбатор – Эрнакулам, Дели – Агра – Лакхнау – Варанаси – Патна). Первую линию ВСЖД Мумбаи – Тхана – Сурат – Вадодара – Ахмедабад длиной 534 км (1435 мм, остальные железные дороги страны имеют индийскую ширину колеи 1676 мм) со скоростью движения 320 км/ч с японским подвижным составом начнут сооружать в 2018 г. (срок окончания работ – 2023 г., открытие – 2025 г.).

Россия. В самом конце 1980-х гг. в б. СССР разрабатывались проекты сооружения 2 ВСЖД: 1) Москва – Тверь – Новгород – С.-Петербург; 2) Москва – Юг (2 варианта до Симферополя и Сочи; автор этой статьи присутствовал на заседаниях Госплана СССР

Рис. 18. Проектируемые высокоскоростные железные дороги Индии.

Рис. 19. Проектируемые высокоскоростные железные дороги России

по этому поводу в 1990 г.). Распад СССР и экономический кризис «похоронили» второй проект. Сооружение ВСЖД Москва – С.-Петербург началось в 1990-е гг., но вскоре было приостановлено; проект строительства этой линии (250 км/час) намечалось осуществить вновь в 2011–2017 гг.

В 2013 г. выдвинут проект сооружения ВСЖД Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург (колея 1520 мм, скорость движения 400 км/ч), а проект линии Москва – С.-Петербург был отложен на неопределенное время. В 2015 г. по межправительственному соглашению с КНР было решено осуществить по китайским технологиям проект более короткой ВСЖД Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань (772 км), которая должна стать фрагментом будущей ВСЖД Москва – Пекин. Сооружение линии должно начаться в 2017 г. (окончание намечено на 2021–2022 гг.). На трассе будут построены 15 станций, максимальная скорость движения поездов составит 360 км/ч (на отечественных предприятиях будут собраны 34 высокоскоростных состава по китайской лицензии). В отдаленной перспективе возможно сооружение ВСЖД Москва – С.-Петербург и Москва – Сочи.

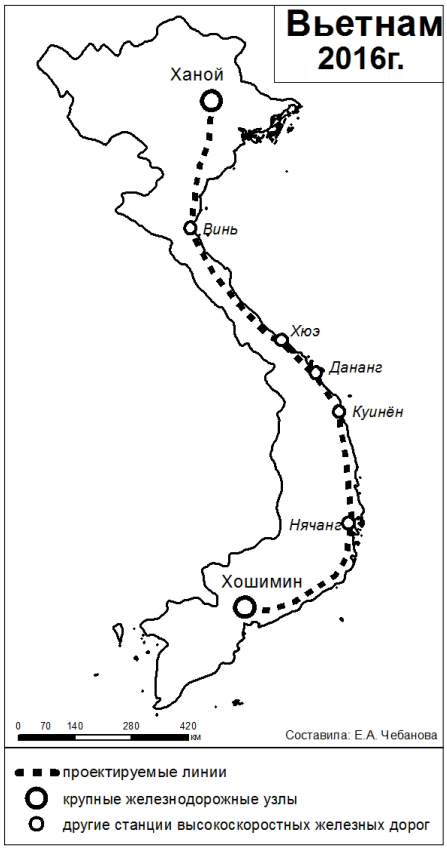


Рис. 20. Строящаяся высокоскоростная железная дорога Вьетнама

Вьетнам. Проект сооружения ВСЖД Север-Юг по трассе Ханой – Винь – Хюэ – Дананг – Куинён – Нячанг – Хошимин длиной 1570 км одобрен парламентом страны в 2010 г. Линия будет строиться по японской технологии Синкансен, а поезда курсировать со скоростью 300 км/ч. Строительство началось в 2012 г., но в 2013 г. работы затормозились; окончательный срок завершения работ – 2035 г.

Казахстан. В 2013 г. правительство страны разработало проект сооружения первой ВСЖД (длиной 1011 км, с колеей 1520 мм) между обеими столицами по трассе Астана – Караганда – Балхаш – мост через оз. Балхаш к югу от Саяка – Талды-Курган – Алма-Ата. На ней предполагается использовать поезда Тулпар-Тальго (совместного испанско-казахстанского производства), двигающиеся со скоростью 250 км/ч. Однако из-за дороговизны проекта его реализация пока отложена.

Израиль. С 2001 г. ведется сооружение скоростной железной дороги Иерусалим – аэропорт Бен-Гурион – Тель-Авив длиной 56 км. Движение по ней будет открыто в марте 2018 г.; поезда со скоростью 160 км/ч из Иерусалима будут идти до Тель-Авива 28 мин., а до аэропорта Бен-Гурион – 20 мин.

Проект сооружения ВСЖД для перевозки грузов и пассажиров из порта Ашдод на берегу Средиземного моря через Беэр-Шева и Димона до порта Эйлат в зал. Акаба Красного моря длиной 260 км и скоростью движения 350 км/ч утвержден национальным комитетом по строительству и планированию в 2013 г. Сроки строительства пока не определены.

Австралия. В 2011 г. началась разработка проекта первой очереди ВСЖД по линии Брисбен – Голд-Кост – Ньюкасл (765 км) – Сидней (120 км) – Канберра (290 км) – Мельбурн (570 км). Высокоскоростные пути (аналогичные британским High Speed 2) позволят развивать скорость движения до 380-400 км/ч. Время в пути между Мельбурном и Сиднеем составит 3 часа. К строительству

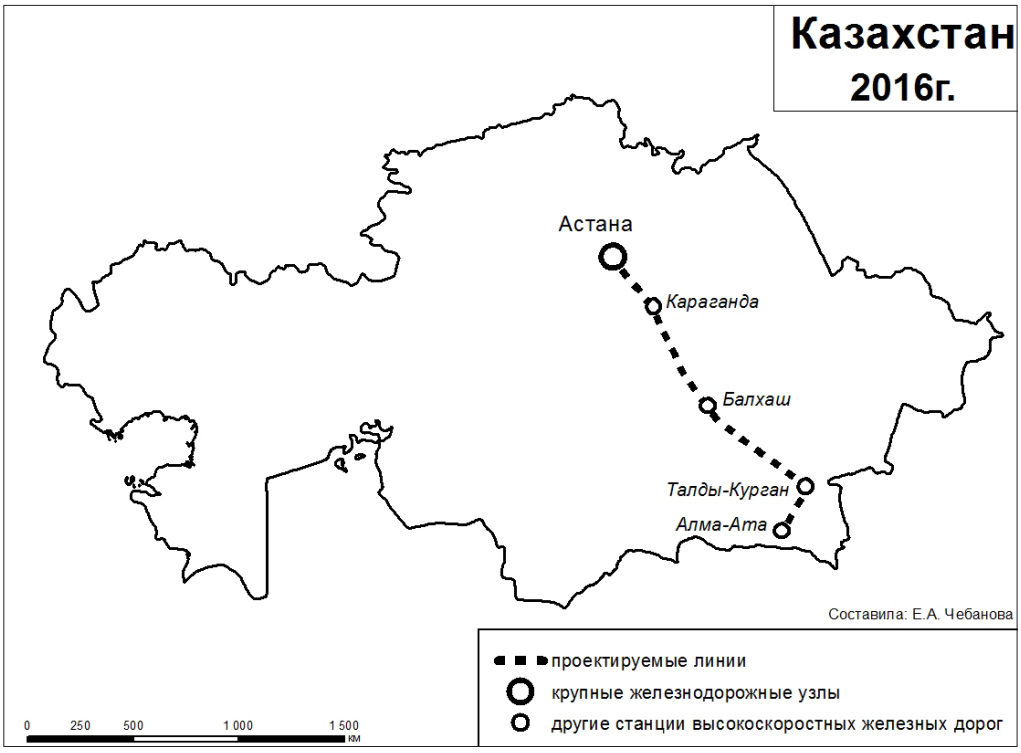


Рис. 21. Проектируемая высокоскоростная железная дорога в Казахстане

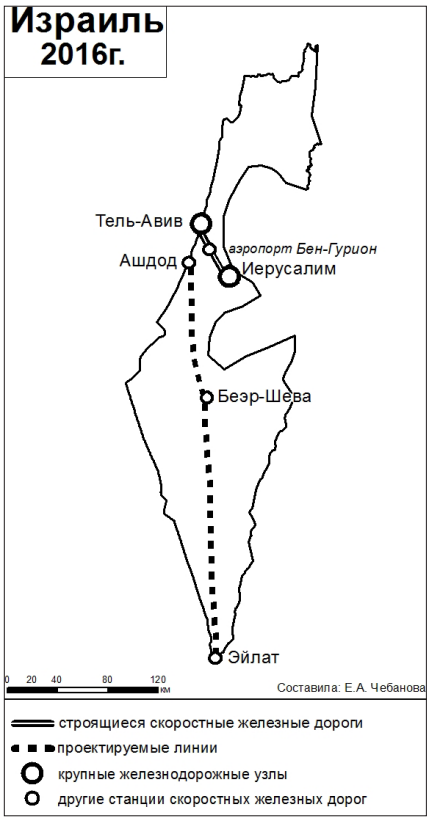


Рис. 22. Строящаяся скоростная и проектируемая высокоскоростная железная дороги в Израиле

пока не приступали. Возможно, что оно начнется на участке Сидней – Канберра (283 км) в 2022 г. и завершится в 2035 г., на участке Канберра – Мельбурн (611 км) – в 2040 г.

Канада. Проект строительства первой ВСЖД был выдвинут в 1998 г. консорциумом Lynx, который намеревался построить линию Торонто – Кингстон – Оттава – Монреаль – Квебек (скорость движения 320 км/ч) по французской технологии. Проект был отложен. В 2008–2012 гг. вопрос об этой линии вновь всплыл в прессе, проводились экспертизы проектов; в этот раз трасса линия стала более длинной: Квебек – Монреаль – Оттава – Торонто – Уиндзор (близ границы США); в полосе этого транспортного коридора проживает 18 млн канадцев, и такая линия крайне необходима. Предполагается, что эта будущая ВСЖД будет связана с Детройтом и Чикаго. В 2015 г. правительство провинции Онтарио интенсифицировало разработку проекта, однако только на западном участке этого коридора, который проходит по территории провинции (Торонто – Ватерлоо – Китченер – Лондон – Уиндзор). Никаких строительных работ пока не ведется.

Рис. 23. Проектируемые высокоскоростные железные дороги в Австралии

В 2010-е гг. правительство провинции Альберта высказалось за необходимость сооружения ВСЖД Эдмонтон – Калгари (260 км) в нескольких вариантах (модернизация существующей ж.-д. линии до скорости 240 км/ч, строительство ВСЖД по французской технологии со скоростью 350 км/ч), но кроме обсуждений ничего пока не делается.

На территорию крайнего юго-запада страны в соответствие с планом строительства ВСЖД США, профинансированным в 2010 г., к 2023 г. должен зайти северный отрезок ВСЖД «Pacific Northwest Corridor» Сиэтл – Ванкувер (скорость 180 км/ч); строительство ее пока не ведется.

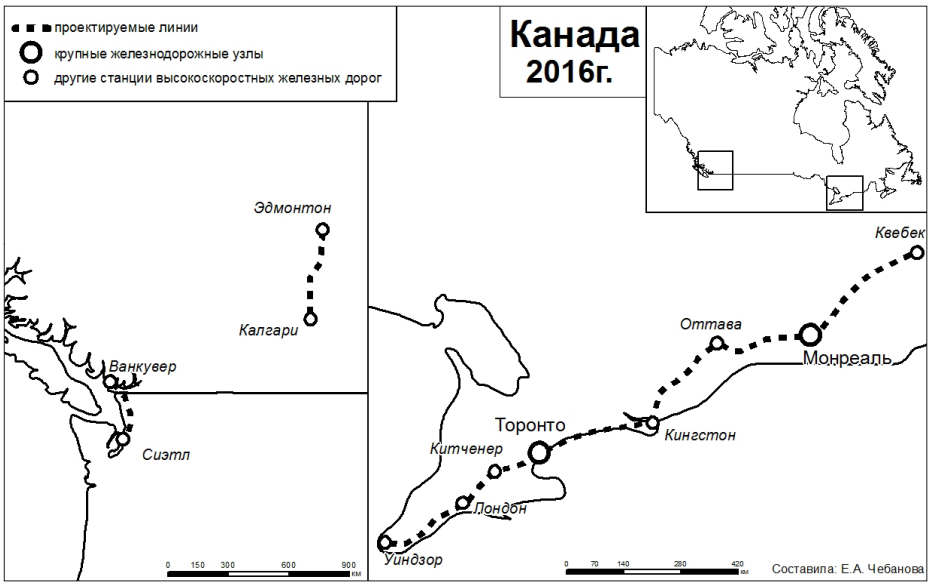


Рис. 24. Проектируемые высокоскоростные железные дороги в Канаде

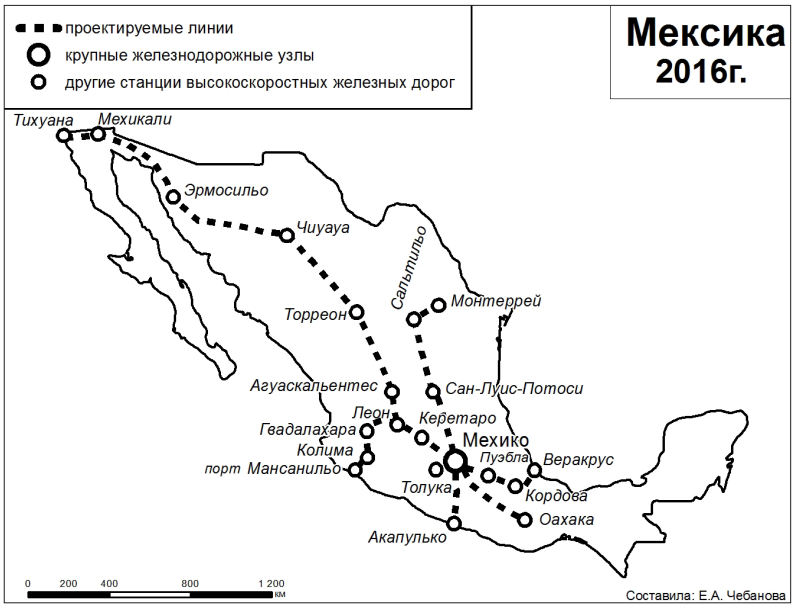


Рис. 25. Проектируемые высокоскоростные железные дороги в Мексике

Мексика. В 2014 г. президент страны объявил тендер на строительство первой в стране ВСЖД Мехико – Керетаро – Селая – Саламанка – Ирапуато – Гуанахуато – Леон – Гвадалахара (скорость движения 300 км/ч; первая очередь Мехико – Керетаро 212 км). Правительство страны сначала одобрило участие в этом проекте китайской компании China Railway Construction Corporation Limited (CRCC), но уже в 2015 г. отказало ей. В дальнейшем от этой главной линии будут построены ветви Гвадалахара – Колима – порт Мансанильо, Леон – Агуаскальентес. В более отдаленной перспективе планируется сооружение ВСЖД Керетаро – Сан-Луис-Потоси – Сальтильо – Монтеррей (на север), Мехико – Куэрнавака – Чильпансинго – Акапулько (на юг), Мехико – Толука (юго-запад), Мехико – Оахака (юго-восток), Мехико – Пуэбла – Кордова – Веракрус (на восток до берега Мексиканского залива), Агуаскальентес – Торреон – Чиуауа – Эрмосильо – Мехикали – Тихуана (на северо-запад). Никакого строительства пока не ведется.

Бразилия. В 2000-е гг. был разработан план создания сети ВСЖД со скоростью 350 км/ч, который включал в себя линии (с колеей 1435 мм; большинство обычных железных дорог страны имеют колею шириной 1000 мм на севере и в центре, 1600 мм – на юге) Рио-де-Жанейро – Сан-Паулу – Кампинас – Рибейран-Прету – Убераба – Уберландия – Итумбиара – Риу-Верди – Бразилиа с ветвью к Гояния (1200 км), Бразилиа – Анаполис – Гояния (200 км), Белу-Оризонти – Сан-Паулу (594 км), Сан-Паулу – Сантус (80 км), Сан-Паулу – Куритиба (410 км, на юг). В связи с проведением в 2014 г. международного футбольного кубка в Бразилии в 2006 г. был предложен проект сооружения ВСЖД Рио-де-Жанейро – Сан-Паулу – Кампинас (Trem de alta velocidade no Brasil) длиной 518 км со скоростью движения поездов до 360 км/час. Начались первые строительные работы, но в 2008 г. они были приостановлены из-за начавшегося мирового финансового кризиса.

Аргентина. В 2000-е гг. предполагалось построить ВСЖД Буэнос-Айрес – Росарио – Кордова (710 км), Буэнос-Айрес – Мендоса (1200 км), Буэнос-Айрес – Ла-Плата – Мардель-Плата (400 км). В первую очередь в 2008–2012 гг. предполагалось проложить первую линию по французской технологии со скоростью движения 320 км/ч. Мировой финансовый кризис вынудил правительство отложить реализацию этого проекта на неопределенное время.

Изменение пространственной структуры сетей национальных систем высокоскоростных железных в будущем. Выше

Рис. 26. Проектируемые высокоскоростные железные дороги в Бразилии

описан процесс экспансии существующих национальных сетей ВСЖД за последние полвека (1964–2016 гг.) и планы сооружения новых систем ВСЖД. Это позволяет проанализировать как изменится уровень сложности их топологической структуры. В расчет брались не только существующие, но и строящиеся и вновь проектируемые национальные системы ВСЖД.

Для такой оценки нами использованы некоторые простые индексы Канского [см. 28, с. 56; индекс связности сети β и число автономных компонентов P]. Оценка возможного изменения структуры сети делалась путем сравнения между современным состоянием сетей (конец 2016 г.) и будущим, когда все приведенные в таблицах и на картах линии, возможно, будут построены.

Из таблицы 16 видно, что сети ВСЖД Германии и Франции будут по-прежнему иметь изолированные подсистемы (автономные компоненты графа), и такую же полицентрическую систему получат сети ВСЖД США (5 изолированных подсистем; см. карту на рис. 17), Индии (4), Канады (4). Небольшие автономные компоненты сохранятся и в сети КНР. Возникнет небольшой изолированный компонент в сети на востоке Южной Кореи, 2 изолированных компонента – в Израиле. Эти страны изначально имеют полицентрическую территориальную структуру, что и

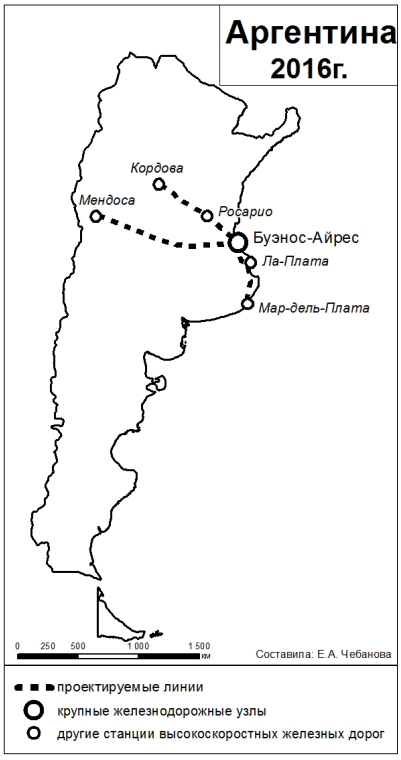


Рис. 27. Проектируемые высокоскоростные железные дороги в Аргентине

определяет особенности топологии будущих сетей ВСЖД.

Если все проектируемые и строящиеся линии во всех странах будут построены, то несмотря на то, что протяженность сетей

Таблица 16

Уровень топологической сложности сети ВСЖД в странах мира*

Страна	Тип структуры в 2016 г.	Тип структуры после реализации всех проектов	Число автономных компонентов (p) в 2016 г.	Число автономных компонентов (p) после реализации всех проектов	Число ребер (e) в 2016 г. (после реализации проектов)	Число вершин (v) в 2016г. (после реализации проектов)	β в 2016 г.	β после реализации всех проектов
Действующие сети ВСЖД								
КНР	Циклическая (21 цикл)	Циклическая (41 цикл)	3	3	113 (154)	95 (122)	1,19	1,26
Япония	Дерево	Циклическая (1 цикл)	1	1	13 (15)	15 (14)	0,87	1,07
Испания	Дерево	Дерево	2	1	23 (28)	25 (28)	0,92	1,00
Италия	Дерево	Дерево	2	1	5 (7)	6 (7)	0,83	1,00
Турция	Дерево	Дерево	1	1	5 (10)	6 (11)	0,83	0,91
Бельгия	Дерево	Дерево	1	1	5 (5)	6 (6)	0,83	0,83
Франция	Дерево	Дерево	3	3	14 (17)	17 (21)	0,82	0,81
Южная Корея	Дерево	Дерево	1	2	6 (8)	7 (10)	0,86	0,80
Великобритания	Дерево	Дерево	1	1	1 (4)	2 (5)	0,50	0,80
Германия	Дерево	Дерево	6	5	12 (15)	18 (20)	0,67	0,75
Тайвань	Дерево	Дерево	1	1	1 (1)	2 (2)	0,50	0,50
Нидерланды	Дерево	Дерево	1	1	1 (1)	2 (2)	0,50	0,50
Строящиеся и проектируемые сети ВСЖД								
ЮАР	-	Циклическая (1 цикл)	-	1	(5)	(5)	-	1,00
США	-	циклическая (2 цикла)	-	5	(25)	(28)	-	0,89
Таиланд	-	Дерево	-	1	(5)	(6)	-	0,83
Россия	-	Дерево	-	1	(3)	(4)	-	0,75
Марокко	-	Дерево	-	1	(3)	(4)	-	0,75
Саудовская Аравия	-	Дерево	-	1	(3)	(4)	-	0,75
Индия	-	Дерево	-	4	(8)	(12)	-	0,67
Индонезия	-	Дерево	-	1	(2)	(3)	-	0,67
Австралия	-	Дерево	-	1	(2)	(3)	-	0,67
Канада	-	Дерево	-	4	(3)	(6)	-	0,50
Израиль	-	Дерево	-	2	(2)	(4)	-	0,50
Малайзия	-	Дерево	-	1	(1)	(2)	-	0,50
Вьетнам	-	Дерево	-	1	(1)	(2)	-	0,50
Казахстан	-	Дерево	-	1	(1)	(2)	-	0,50

* Составлена автором по картам настоящей статьи. Страны упорядочены по сложности топологической структуры ВСЖД. Типы топологических структур сети ВСЖД: «дерево» – в сети отсутствуют замкнутые контуры; «циклическая» – наряду с ветвями есть замкнутые контуры (циклы). Число автономных компонентов – число изолированных друг от друга фрагментов сети. β – индекс связности Канского показывает, сколько линий в среднем выходит из каждого транспортного узла ($\beta = e/v$, где e – число ребер (участков между транспортными узлами), v – число транспортных узлов).

ВСЖД в каждой стране возрастет, их топологическая структура не станет значительно сложнее (за исключением КНР), и почти все национальные сети ВСЖД будут попрежнему иметь древовидный характер. Исключением станут только Япония (замкнется цикл к северу от Осака), США (возникнут два цикла – один в районе Чикаго, другой – на юго-востоке) и ЮАР (1 цикл). Однако, сеть в ряде стран разветвится сильнее, охватив своими ветвями большее число больших городов, чем сейчас.

Все современные и будущие сети ВСЖД (за исключением КНР) имеют очень простые

пространственные структуры, и у большинства из них значения индекса β ниже нуля (это означает, что они не имеют циклов и древовидны по своей структуре).

Заметен будущий прирост значений этого индекса в сети ВСЖД КНР (с 1,19 до 1,26; это максимальные значения для всех сетей вообще), Японии (с 0,87 до 1,07), Испании (с 0,92 до 1,00), Италии и Турции.

У ряда сетей из-за большей их разветвленности значения этого индекса выше, чем у сетей приблизительно такого же топологического размера, имеющих меньшее число ветвей. Усиление степени разветвленности сети приведет к значительному увеличению значений этого индекса (например в Турции).

Его значения несколько ниже в тех сетях, где существуют автономные (изолированные) компоненты, т.е. в Германии, США, Канаде. Появление новых изолированных линий приведет к уменьшению значений индекса β (например, в Южной Корее). Наоборот, объединение нескольких компонентов в единый или уменьшение их числа приводит к увеличению значений индекса β (примеры сетей Испании, Италии, Германии).

В тех сетях, где новые линии не строятся, все значения индекса остаются теми же.

Во вновь возникающих сетях значения индекса β зависят от числа изолированных автономных компонентов и степени их разветвленности: чем больше автономных компонентов там возникнет, тем значения ниже (Индия, Израиль); чем выше разветвленность сети, тем его значения выше (США, Таиланд). Наличие хотя бы одного замкнутого цикла в сети сразу же повышает значение индекса до 1 и выше. Таким образом, несмотря на все недостатки простых, на первый взгляд, индексов Канского, они все же улавливают все изменения в динамике топологической структуры. Если же перейти от чисто топологических измерений и заменить число ребер на физическую протяженность участков (такие расчеты крайне сложны), то даже такой простой индекс как β будет очень чутко реагировать на любые изменения в сети во времени.

Выводы. Национальные сети ВСЖД имеют крайне простую топологическую структуру (за исключением Китая), что связано с высокой стоимостью их сооружения. Почти все существующие страновые сети ВСЖД древовидны (за исключением сети КНР). В будущем (после постройки всех запланированных новых линий) эта структура у ряда сетей усложнится за счет появления новых замкнутых контуров, усиления разветвленности, сокращения числа изолированных от основной сети линий.

Полицентричность и разорванность территориальной структуры хозяйства и расселения стран четко отражаются и в топологической структуре сетей ВСЖД: они проще по своей конфигурации, уровень связности сети ниже. В странах с целостной, высоко консолидированной территориальной структурой уровень топологической сложности сети ВСЖД значительно выше, они более разветвленные, и в них образуется небольшое число замкнутых контуров (циклов).

Библиографический список

1. Артемова В.И. Реализация проекта ВСМ «Москва – Казань» // Транспортное строительство. 2016. №2. С. 25–26.
2. В Калифорнии начато строительство высокоскоростной линии // Железные дороги мира. 2015. № 3. С. 5.
3. Вторая очередь TGV Est будет открыта в июле 2016 г. // Железные дороги мира. 2016. № 2. С. 2.
4. Выделены бюджетные средства на проект высокоскоростной магистрали Москва – Казань // Железные дороги мира. 2015. № 1. С. 3.
5. Высокоскоростная линия Анкара – Стамбул // Железные дороги мира. 2014. № 6. С. 9–11.
6. Высокоскоростная линия в Саудовской Аравии // Железные дороги мира. 2015. № 5. С. 11–12.
7. Высокоскоростной железнодорожный транспорт. Общий курс. Учебное пособие. / Ред. И.П. Киселев. М.: УМЦ ЖДТ, 2014. Т. 1, 308 с.; Т. 2, 372 с.
8. Высокоскоростные сообщения в Республике Корея // Железные дороги мира. 2015. № 1. С. 22–24.
9. Динамика высокоскоростных перевозок в Китае // Железные дороги мира. 2015. № 3. С. 11–16.
10. Долгий путь к ВСМ // РЖД-Партнер. 2015. № 16. С. 6 [проект линии Москва – Казань].
11. Испания планирует в 2015 г. открыть 800 км высокоскоростных линий // Железные дороги мира. 2015. № 3. С. 2.
12. Киселев И.П. Полвека высокой скорости // Железнодорожный транспорт. 2015. № 2. С. 70–77 [Синкансен в Японии].
13. Космин В.В. Перспективы и сценарии создания сети высокоскоростных железных дорог в Европе // Транспортное строительство. 2014. № 7. С. 28–29.
14. Косой В.В., Корень А.В. Высокоскоростные магистрали и авиация: синергетический эффект взаимодействия // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 2. С. 11–14.

15. Кузеванова Т.А., Колясников В.А. Формирование систем расселения на основе инфраструктуры высокоскоростного транспорта // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2014. № 4. С. 21–26 [в США, Европе, Азии].
16. Лебедев А. ВСМ: долго запрягают, но быстро ездят // РЖД-Партнер. 2014. № 13–14. С. 76–77. [в России].
17. Мишарин А.С. Развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации. М.: ВИНИТИ РАН, 2014. 299 с.
18. Начато строительство линии на магнитном подвесе Chuo // Железные дороги мира. 2015. № 1. С. 3.
19. Новые высокоскоростные линии во Франции под вопросом // Железные дороги мира. 2015. № 3. С. 17–20.
20. Одобрен проект линии на магнитном подвесе в Японии // Железные дороги мира. 2014. № 12. С. 4 [линия Тюо].
21. Перепелица О. ВСМ – шанс для новой экономики // РЖД-Партнер. 2015. № 7. С. 56–57 [линия Москва – Казань – Екатеринбург].
22. Проект высокоскоростной линии в Техасе // Железные дороги мира. 2015. № 11. С. 26–29.
23. Решение по высокоскоростной линии Лион – Турин принято // Железные дороги мира. 2016. № 4. С. 4–5.
24. Росляков Ю.А. Началось проектирование ВСМ // Локомотив. 2015. № 12. С. 5–7 [проект линии Москва – Казань].
25. Рось С.В., Ильичев С.А. Высокоскоростное движение // Научно-практическая конференция «Неделя науки – 2014. Наука МИИТа – транспорту». Труды. Ч. 2. М., 2014. С. IV/45–IV/47 [в России].
26. Сети Синкансен – полвека // Железные дороги мира. 2015. № 1. С. 16–21.
27. Тархов С.А. Пространственные закономерности роста высокоскоростных железных дорог в мире // Региональные исследования. 2016. № 4 (54). С. 90–104.
28. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск: Универсум, 2005. 386 с.
29. Тхакур Р. Перспективы высокоскоростных сообщений Индии // Железные дороги мира. 2013. № 5. С. 18–21.
30. Шерстобитов А.С. Мировой опыт организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения // Сборник научных трудов SWorld. Вып. 2. Московский гос. университет путей сообщения. Иваново, 2014. С. 76–80.
31. Япония предлагает финансировать строительство высокоскоростной линии в Индии // Железные дороги мира. 2015. № 8. С. 4.
32. Briginshaw D. Construction of Britain's second HS line to start in 2017 // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 7. P. 18–21.
33. China carries out Indian high-speed study // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 5. P. 6.
34. Construction begins on Chuo Maglev // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 2. P. 8.
35. France and Italy sign Lyon – Turin accord // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 4. P. 10.
36. France and Morocco sign TGV maintenance deal // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 2. P. 11.
37. High-speed rail services in Eastern China made a profit // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 4. P. 7.
38. Hokuriku Shinkansen ready for launch // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 2. P. 19–21.
39. India awards contracts for high-speed studies // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 11. P. 6.
40. Japanese maglev reaches 600 km/h // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 5. P. 7.
41. Korean president launches KTX Honam // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 5. P. 6. [новая ВСЖД Онсон – Кванчжу]
42. Mexican high-speed tender launched // International Railway Journal. 2014. Vol. 54. № 9. P. 6.
43. Mexico restarts high-speed tender // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 2. P. 6.
44. Moroccan high-speed line 70% complete // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 8. P. 7.
45. Munchen – Berlin in nur 4 Stunden // BauPortal. 2015. Bd. 127. Heft 8. S. 27.
46. New studies into 511 km Rio de Janeiro – Sao Paulo – Campinas high-speed line // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 2. P. 7.
47. 142 km first phase of California's high-speed project // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 8. P. 15.
48. 770 km Moscow – Kazan high-speed line // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 4. P. 9, 11.
49. Spain extends Atlantic Corridor to Vigo // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 5. P. 9.
50. Spain launches Valladolid – Leon YS line // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 11. P. 6.
51. Thakur R. Is India ready for high-speed rail // International Railway Journal. 2015. Vol. 55. № 7. P. 22–24.
52. Tunneling work completed on Jerusalem A1 link // International Railway Journal. 2014. Vol. 54. № 11. P. 8.
53. Wang Jiao'e, Jiao Jingjuan, Jin Fengjiun. Spatial effects of high-speed rail on interurban economic linkages in China // Dili xuebao, Acta geographica sinica. 2014. Vol. 69 № 12. P. 1833–1846.
54. Zhong Yexi, Huang Jie, Wen Yuzhao. Impact of high-speed railway on spatial pattern of Chinese cities accessibility // Dili kexue, Sci. geogr. Sinica. 2015. Vol. 35. № 4. P. 387–395.
55. http://www.uic.org/highspeed – сайт о высокоскоростных железных дорогах мира Международного железнодорожного союза.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ

УДК 913:911.6(470.25)

Манаков А.Г., Дементьев В.С. (Псков)

ДИНАМИКА СЕЛЬСКОГО РАССЕЛЕНИЯ ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 1959–2010 ГГ.

Manakov A.G., Dementiev V.S.

DYNAMICS OF RURAL SETTLEMENT OF THE PSKOV OBLAST IN 1959–2010

Аннотация. *Псковская область в настоящее время держит бесспорное лидерство в России по остроте демографических проблем. В последние два десятилетия регион занимает первое место в стране по естественной убыли населения. Причина этого кроется в демографической истории региона. В статье представлены результаты анализа сельского расселения Псковской области с применением метода временных срезов. Метод временных срезов в настоящее время активно используется рядом исследователей в рамках исторической географии населения. Исследование охватывает полувековой период – между переписями населения 1959 и 2010 гг. Данный период разбит на два этапа, рубежной датой которых является год проведения последней переписи населения в СССР (1989 г.). В ходе исследования были выявлены порайонные различия в Псковской области по численности и плотности населения, густоте и средней людности сельских населенных пунктов. Исследование проведено в рамках проекта «Историческая география России», который вышел на стадию подготовки отдельных томов на региональном уровне.*

Abstract. *Nowadays demographic problems of the Pskov Region have become particularly acute. In the last two decades, the region ranks the first position in natural population decline in Russia. The reason lies in the demographic history of the region. The article presents the results of theanalysis of the rural settlement of Pskov region using the method of time slices. The method of time slices is actively used by a number of researchers in the framework of historical geography of the population. The study covers half a century – between the censuses of 1959 and 2010. This period is divided into two stages, and the year of the last census in the USSR (1989) has been chosen as a mark. The study found differences in the districts of Pskov region on population size, density and average population size of rural settlements. This study was conducted within the project "Historical Geography of Russia".*

Ключевые слова: *Псковская область, временные срезы, историческая география, расселение.*
Key words: *Pskov region, method of time slices, historical geography, settlement.*

Введение. Псковская область является одним из наиболее демографически неблагополучных субъектов Российской Федерации. Ей принадлежит ряд демографических «рекордов» национального масштаба. Так, например, Псковская область с момента обретения современных границ (в 1957 г.) только теряет свое население. При этом в течение последних двух десятилетий регион удерживает бесспорное лидерство в стране по показателям смертности и естественной убыли населения. Сложная демографическая ситуация в Псковской области, сложившаяся в последнем десятилетии XX в. и в начале XXI в., является следствием ее сложной демографической истории [10].

Уменьшение на протяжении длительного периода численности населения Псковской области сказывается на трансформации системы сельского расселения в регионе. К наиболее важным характеристикам, описывающим особенности размещения сельского населения, относятся плотность населения, средняя людность и густота населенных пунктов. В изучение динамики этих характеристик, на наш взгляд, свой вклад может внести историческая география населения, в рамках которой разрабатываются новые методы пространственно-временного анализа, а также апробируются традиционные, к которым относится, например, метод временных срезов.

В последнее время в нашей стране растет интерес к исторической географии как научному направлению, имеющему междисциплинарный характер. Традиционно в структуре исторической географии выделяют историческую географию населения [15, 20]. Данное научное направление занимается изучением демографических, этнических иконфессиональных особенностей населения, а также вопросов, связанных с размещением и миграциями населения на разных этапах исторического развития [1].

Практическая значимость данного исследования связана с началом реализации проекта «Исторической географии России», в рамках которого запланирован выпуск серии коллективных монографий в соответствии с выделенными в стране историко-географическими областями [3]. К числу выделенных историко-географических областей относится и Северо-Западная Россия, включая территорию современной Псковской области [4].

Целью статьи является историко-географический анализ сельского расселения в Псковской области в период с 1959 по 2010 г. с опорой на метод временных срезов.

Состояние изученности вопроса и методика исследования. До недавнего времени историческая география рассматривалась как вспомогательная историческая дисциплина, изучающая географию прошлого определенной территории [17]. Такое представление иногда прослеживается и в настоящее время. Но, благодаря усилиям ряда исследователей, активно проводится работа в развитии теории и методологии исторической географии. Проводится разработка и апробация новых методик на макрорегиональном и региональном уровнях [12]. Одним из традиционных в исторической географии является ***метод временных срезов*** [2]. Так как метод временных срезов часто предполагает обработку и обобщение статистических данных, он нередко бывает сопряжен с картографическим методом. При использовании метода временных срезов необходимо обращать внимание на ряд параметров, таких, например, как изменчивость или стабильность сетки административно-территориального деления региона исследования [11].

В качестве объекта исследования выступает сельское население Псковской области. Временной интервал исследования охватывает период с 1959 г. по 2010 г., промежуточной датой является 1989 г. В эти годы были проведены всеобщие переписи населения, и потому они могут быть взяты в качестве ключевых дат историко-географической периодизации. Сложность проведения историко-географического анализа связана с изменениями административно-территориального деления в этот период. Уже в 1959 г. внешние границы Псковской области соответствовали нынешним, однако внутреннее деление региона отличалось от современного. Сопоставление границ административных районов 1959 г. с последующим делением проводилось по спискам сельских поселений по районам и сельсоветам за 1958 и 1960 гг. из ГАПО [5, 6]. При этом оценка численности населения за 1959 г. в современных границах районов области представлена в статистическом сборнике, подготовленном по итогам переписи 1989 г. [19].

Динамика численности сельского населения и сельских поселений. Численность населения Псковской области в 1959 г. составляла 952,4 тыс. чел., а в 2010 г. – 673,4 тыс. чел., т.е. за прошедшие полвека сократилась в 1,4 раза. Особенно заметно уменьшилась численность сельского населения – в 3,5 раза.

Если брать отдельно временные интервалы 1959–1989 гг. и 1989–2010 гг., то можно отметить разницу в динамике численности населения. Темпы убыли населения были выше в 1989–2010 гг., чем в период 1959–1989 гг., что было связано с высокой естественной убылью населения и его значительным механическим оттоком. В этот период вместе с уменьшением сельского населения (в 1,56 раза) стало отмечаться сокращение также и городского населения (в 1,13 раза), что не наблюдалось в 1959–1989 гг. В первый период темпы убыли населения были не столь высоки (в 1,13 раза), сельское население уменьшилось в 2,23 раза, при этом городское население продолжало расти (в 2,1 раза) (рис. 1).

В 1959 г. сельские жители составляли 73% населения области. Сильное сокращение численности сельского населения отразилось на динамике количества сельских поселений (рис. 2). В 1959 г. по нашим оценкам в Псковской области был 12671 сельский населенный пункт (по данным пере-

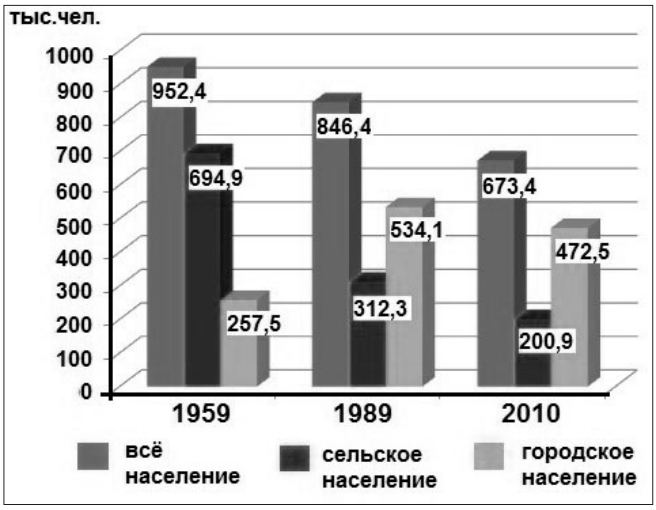


Рис. 1. Численность населения Псковской области по данным переписей 1959, 1989 и 2010 гг.
(составлено по источникам [18, 19])

писи 1959 г. – 12 590 сельских поселений) [5–7]. В 1989 г. количество сельских поселений уменьшилось до 8 546 (сокращение в 1,5 раза) [16].

Существенное уменьшение количества населенных пунктов было вызвано в основном демографическими и социально-экономическими причинами. В 1960–1970-е гг. Псковская область характеризовалась бурным развитием промышленности, вследствие чего сельское население интенсивно перемещалось в города. Вместе с тем, население переезжало в другие регионы страны (в г. Ленинград, Ленинградскую обл., республики Прибалтики и др.). Миграционный отток населения приводил к снижению рождаемости и росту естественной убыли населения, что вызывало недостаток трудовых ресурсов, т. к. основная часть выбывших относилась к лицам трудоспособного возраста. Шел активный отток молодежи из сельской местности [7]. Вследствие этого произошло резкое снижение рождаемости и рост смертности. Многие опустевшие сельские поселения снимались с учета.

В 1950–1960-е гг. обозначился наибольший миграционный отток из Псковской области, а с 1966 г. данный процесс стал сопровождаться еще и естественной убылью населения [10]. Лишь к концу 1970-х гг. естественная убыль стала частично компенсироваться притоком населения из других регионов страны [5]. В 1980-е гг. обозначилась некоторая стабилизация в численности населения региона. Причиной

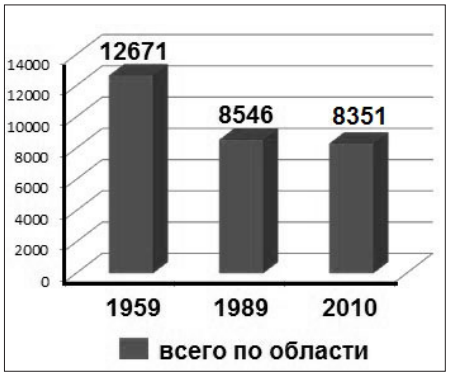


Рис. 2. Динамика количества сельских населенных пунктов Псковской области с 1959 по 2010 г.
(составлено по источникам *[5, 6, 16, 18]*)

этого стал значительный миграционный приток извне Псковской области (в основном из северных и центральных районов России, Белоруссии, Украины, Молдавии, Азербайджана и др.). В этот же период уменьшились темпы сокращения количества сельских поселений. В первой половине 1990-х гг., сразу после распада СССР, стал вновь расти миграционный отток населения, в т. ч. за счет возвращения на историческую родину украинцев и белорусов. Но одновременно увеличился приток населения, в основном русского, из стран Балтии, Средней Азии и др. Однако в последующем данная тенденция пошла на спад и уже не могла компенсировать естественную убыль населения. Вследствие этого уже во второй половине 1990-х гг. демографическая ситуация в Псковской области заметно ухудшилась [13].

Таблица 1

Группировка сельских населенных пунктов по числу жителей по результатам переписей населения 1959, 1979, 1989 и 2010 гг.*

	Число сельских населенных пунктов					
	Всего	из них с числом жителей				
		от 1 до 5	от 6 до 50	от 51 до 200	от 201 до 1000	1001 и более
1959 г.						
Количество	12590	634	7442	4224	270	20
% к итогу	100	5	59,1	33,6	2,1	0,2
Число жителей	685664	2100	205378	353211	92655	32320
% к итогу	100	0,3	30	51,5	13,5	4,7
1979 г.						
Количество	9429	1324	6409	1436	242	18
% к итогу	100	14	68	15,2	2,6	0,2
Число жителей	384647	4023	135256	124414	91979	28975
% к итогу	100	1	35,2	32,4	23,9	7,5
1989 г.						
Количество	8546	1943	5136	742	301	21
% к итогу	100	22,7	60,1	8,7	3,5	0,2
Число жителей	314806	5874	93500	69375	112906	33151
% к итогу	100	1,9	29,7	22	35,9	10,5
2010 г.						
Количество	8351	2599	3169	458	193	13
% к итогу	100	31,1	37,9	5,5	2,3	0,2
Число жителей	200909	7170	50017	48391	70373	24958
% к итогу	100	3,6	24,9	24,1	35	12,4

* составлено по источникам [7, 16, 18, 19].

В настоящее время Псковская область занимает второе место в России по количеству сельских населенных пунктов (8 351 в 2010 г.), уступая только Тверской области (9532 в 2010 г.). Вместе с тем, регион занимает третье место в России по количеству населенных пунктов без постоянных жителей (1 919 в 2010 г.), уступая по этому показателю Тверской области (2 234 в 2010 г.) и Вологодской области (2 106 в 2010 г.) [18].

Псковская область относится к территориям с мелкоселенным типом расселения. Причем со временем эта характеристика стала проявляться в большей степени. При этом, в период с 1959 по 2010 г. произошли значительные изменения в количестве и доле сельских поселений в разных типах по людности, а также концентрации в них населения (табл. 1).

По итогам переписей 1959, 1979, 1989 и 2010 гг. наиболее многочисленными были сельские поселения с количеством жителей от 6 до 50 чел. Но их доля постепенно снижалась (с 59,1 до 37,9% с 1959 по 2010 г.), при этом быстро росла доля поселений с людностью от 1 до 5 чел. Доля последних с 1959 по 2010 г. увеличилась с 5 до 31,1%, благодаря чему они заметно потеснили господствующий тип сельских населенных пунктов, выйдя на вторую позицию по количеству поселений.

По концентрации сельского населения в 1959 г. лидировала категория поселений с числом жителей от 51 до 200 (51,5%), однако уже с 1979 г. она уступила свое лидерство, сначала категории поселений с числом жителей от 6 до 50 чел., а с 1989 г. – типу поселений с людностью в 201–1000 чел., ныне концентрирующих свыше трети сельских жителей области.

Согласно итогам переписи 2010 г., около половины сельского населения Псковской области (47,4%) было сосредоточено в категориях поселений с числом жителей свыше 200 чел. В самом начале рассматриваемого периода отмечался заметный рост крупных сельских поселений. Как правило, это были местные центры, обладающие развитой инфраструктурой (сельскохозяйственных и промышленных производств, транспорта и др.). Тем не менее, разбросанность и мелкоконтурность сельскохозяйственных

угодий способствовали сохранению значительной мелкоселенности даже при переходе к крупным социалистическим предприятиям [8]. Шло сокращение малодворных деревень, одновременно увеличивалось количество сельских поселений без постоянного населения. В 2010 г. их доля составила уже 23%.

Порайонные различия в плотности сельского населения. Псковская область относится к староосвоенным регионам страны, и потому здесь территориальные различия в ***плотности сельского населения*** не столь значительны [14]. Плотность сельского населения Псковской области в 1959 г. составляла 12,5 чел. / км^2.

Псковский регион на рубеже XIX–XX вв. отличался самой высокой плотностью сельского населения на Северо-Западе России. В то время четко выделялся обширный ареал повышенной плотности сельского населения, охватывающий Великорецкую низменность. Эти земли характеризовались благоприятными условиями для проживания и ведения сельского хозяйства. Здесь наблюдались высокие темпы роста населения вплоть до 30-х гг. XX в. Поэтому и в 1959 г. средняя часть области (в т. ч. земли Великорецкой низменности) отличалась повышенной плотностью сельского населения (более 10 чел. / км^2). По этому показателю особо выделялись три административных района – Печорский, Палкинский и Пыталовский (свыше 20 чел. / км^2). Эти районы полностью или частично с 1920 по 1944 г. входили в состав Латвии и Эстонии. Здесь среди сельских поселений была повышена доля хуторов. Северные районы области традиционно характеризовались пониженной плотностью сельского населения (менее 8 чел. / км^2). К ним относятся Гдовский, Стругокрасненский и Плюсский районы (рис. 3).

В дальнейшем, благодаря ускорившимся процессам индустриализации и урбанизации, стали формироваться два пояса повышенной плотности сельского населения, окружающие Псков и Великие Луки [14]. Районы средней части области стали испытывать наиболее заметное уменьшение сельского населения, и постепенно стали превращаться во «внутреннюю периферию» региона.

В период с 1989 по 2010 г. темпы уменьшения сельского населения немного замедлились. Тем не менее, стали наиболее заметны два ареала повышенной плотности населения вокруг двух главных городов области. Показатели остальных районов области приобрели типичную периферийную «окраску». Но наиболее низкую плотность населения сохраняли районы, отличающиеся неблагоприятными природными условиями (повышенной заболоченностью, лесистостью и др.).

Ключевые характеристики сельского расселения. Одновременно с сокращением количества сельских поселений уменьшалась ***густота сельских поселений*** (рис. 4). Наибольшей густотой сельских населенных пунктов, как и плотностью сельского населения, на протяжении большей части XX в. характеризовался бассейн р. Великой. Особенно в этом плане в 1959 г. выделялись Пыталовский и Пушкиногорский районы (свыше 40 с. н. п. на 100 км^2). Северные, восточные и юго-восточные районы области характеризовались невысокой густотой сельских поселений. В данном случае наибольшую роль сыграли природный и исторический факторы, в частности, сказалась близость к Прибалтийским республикам, где распространена хуторская система расселения.

К 1989 г. одновременно со значительным сокращением количества сельских поселений уменьшилась и их густота. В 2010 г. четко выделялись два ареала повышенной густоты сельских поселений (западный и центральный) и два ареала с пониженной густотой сельских поселений (северный и юго-восточный). В целом густота сельских поселений в Псковской области с 1959 по 2010 г. уменьшилась в полтора раза (с 22,9 до 15 с. н. п. на 100 км^2).

Сокращение количества сельских населенных пунктов и сельского населения повлияло на динамику ***средней людности населенных пунктов*** (рис. 5). Наблюдаемые различия в порайонных показателях по данной характеристике сельского расселения напрямую связаны с природными, историко-культурными и социально-экономическими факторами развития территорий. На картосхеме, отражающей среднюю людность сельских поселений в 1959 г., видно, как по этому показателю выделялись северные, северо-восточные, юго-восточные районы области. Большая часть этих территорий входила в губернское время в состав Гдовского, Лужского, Порховского, Псковского и Велижского

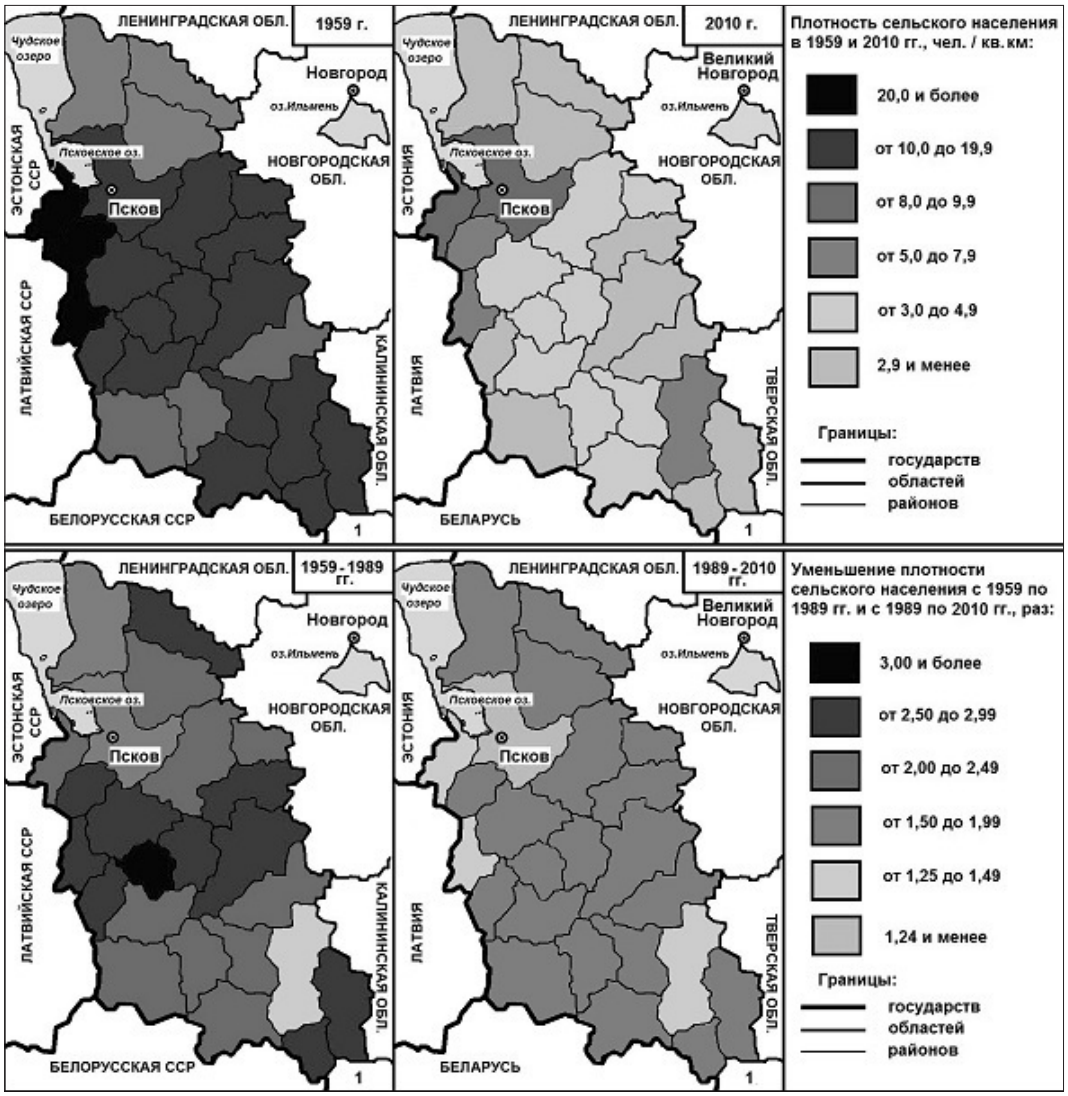


Рис. 3. Плотность сельского населения районов Псковской области в 1959 и 2010 гг.; изменение плотности населения с 1959 по 1989 г. и с 1989 по 2010 г.
(составлено по источникам [18, 19]; цифрой 1 отмечена Смоленская область)

уездов, которые в то время отличались наивысшими показателями людности сельских поселений.

В дальнейшем произошли изменения, вызванные динамикой социально-экономических и демографических процессов. В частности, в 1960–1970 гг. в Нечерноземной зоне России были проведены мероприятия по реконструкции села. Их целью было улучшение условий проживания сельских жителей. Население, проживающие в мелких сельских поселениях, предполагалось переселить в более крупные населенные пункты с более развитой инфраструктурой. Но вместо радикального изменения условий жизни селян произошло так, что население «неперспективных» поселений, минуя предназначенные для них сельские центры, переезжало в города. Как результат, многие крупные сельские населенные пункты переходили в разряд средних, а средние – в разряд малых и т. д. В итоге система расселения стала еще более мелкоселенной, хотя изначально планировалось обратное [9, 14].

Особенно рассмотренные процессы отразились на динамике средней людности сельских поселений в период с 1959 по 1989 г. Во многих районах, занимающих полупериферийное положение относительно Пскова и Великих Лук, данный показатель изме-

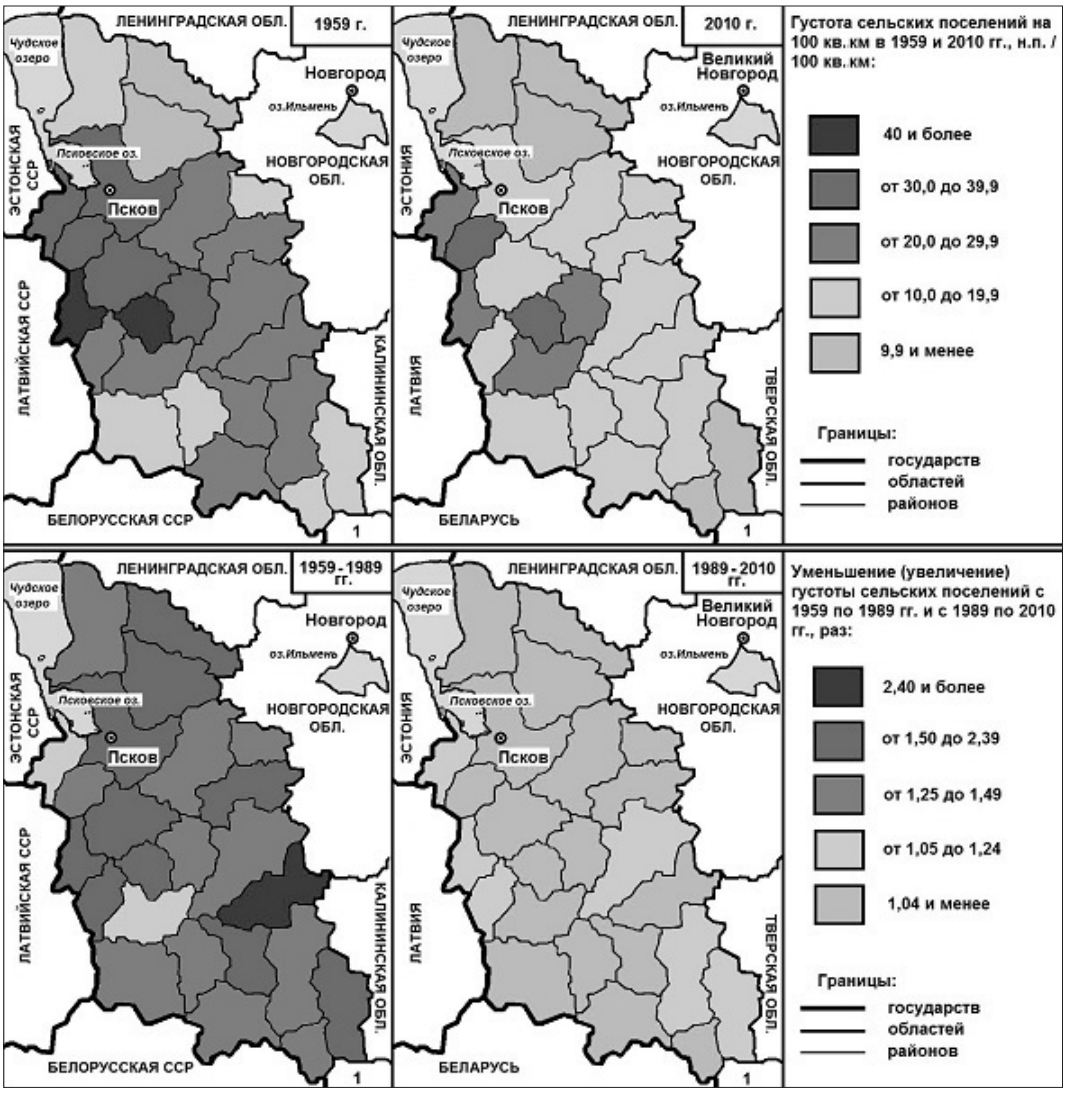


Рис. 4. Густота сельских населенных пунктов районов Псковской области в 1959 и 2010 гг.; изменение густоты сельских поселений с 1959 по 1989 г. и с 1989 по 2010 г.
(составлено по источникам [5, 6, 18, 19]; цифрой 1 отмечена Смоленская область)

нился наиболее сильно в худшую сторону. В последующем этот процесс продолжился. В результате стали все более выделяться по этому показателю два района, тяготеющие к главным городам области: Псковский и Великолукский. Население этих районов занято в большей степени не в сельском хозяйстве, а в других секторах экономики (в т. ч. в сфере услуг и промышленности), и совершает ежедневные поездки на работу в города [9].

По показателю средней людности поселений Псковская область занимает в настоящее время последнее место в России (24,2 чел. / с. н. п. в 2010 г.), что в 10 раз ниже среднестатистического показателя по стране [18].

Выводы. Период с 1959 по 2010 г. характеризуется стабильностью внешних границ Псковской области. Однако внутреннее деление региона до второй половины 1960-х гг. было нестабильным. Тем не менее, историко-географический анализ сельского расселения проведен с привязкой к современным границам административных районов области.

С 1959 по 2010 г. численность сельского населения в Псковской области сократилась в 3,5 раза. Были выявлены следующие тенденции в развитии системы расселения в регионе исследования. На динамику ключевых показателей сельского расселения оказывали влияние депопуляционные

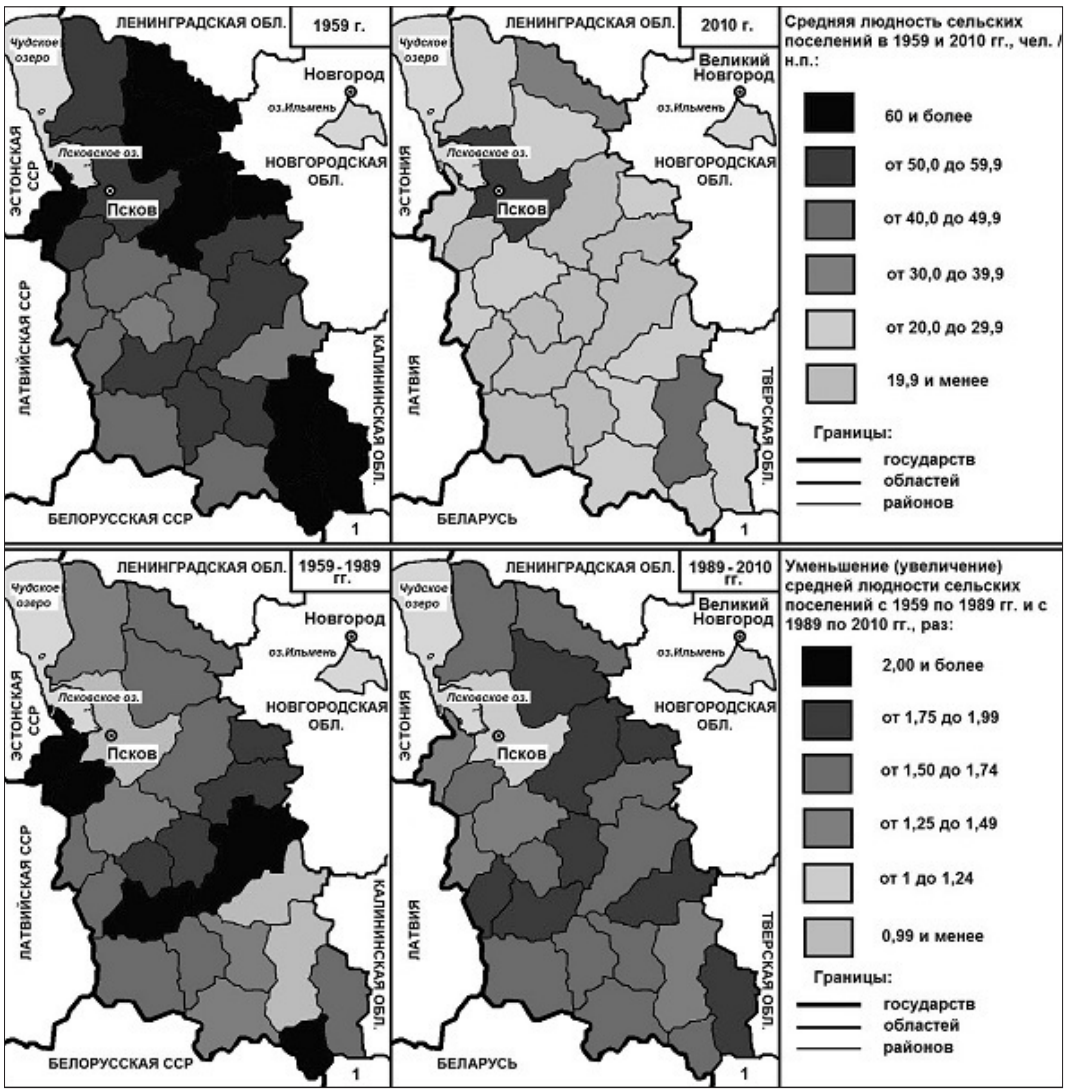


Рис. 5. Средняя людность сельских поселений районов Псковской области в 1959 и 2010 гг.; изменение средней людности с 1959 по 1989 г. и с 1989 по 2010 г.
(составлено по источникам [5, 6, 18, 19]; цифрой 1 отмечена Смоленская область)

и социально-экономические процессы, вызванные естественной убылью населения и его миграционным оттоком в города и за пределы региона. Количество сельских населенных пунктов в пределах области сократилось более чем на треть. Природный фактор, некогда заметно влияющий на систему расселения, ушел на второй план. В Псковской области обозначились два ареала районов (западный и центральный) с повышенными показателями густоты сельских поселений. К северным районам области с минимальными показателями густоты сельских поселений прибавились ее юго-восточные районы.

В анализируемый период ускорились процессы поляризации сельского населения внутри региона, т. е. его концентрации вокруг Пскова и Великих Лук. В настоящее время ареалы повышенной плотности сельского населения окружают Псков (Псковский и Печорский районы) и Великие Луки (Великолукский район). В других районах региона плотность сельского населения сильно уменьшилась. В результате этого средняя часть Псковской области оказалась в состоянии «внутренней периферии», характеризующейся крайне низкой плотностью сельского населения, низкими показателями густоты и людности сельских населенных пунктов.

Продолжение обозначенных процессов в трансформации системы сельского расселения в Псковской области будет обострять проблемы в развитии сельского хозяйства в регионе, и, кроме того, создаст геополитические риски, связанные с обезлюдением приграничных территорий России и утратой в перспективе субъекта федерации, являющегося одним из древнейших культурных ядер страны, сыгравших заметную роль в ее политической истории.

Библиографический список

1. Бакулина Т.И., Ермолаева В.А. Историческая география Сибири. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2010. 248 с.
2. Вампилова Л.Б. Региональный историко-географический анализ. Система методов исследований исторической географии. Кн. 2. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2008. 152 с.
3. Вампилова Л.Б., Манаков А.Г. Итоги Международной конференции «Историческая география России: ретроспектива и современность комплексных региональных исследований» (Санкт-Петербург, 18–25 мая 2015 г.) // Географический вестник. 2015. № 3 (34). С. 128–131.
4. Вампилова Л.Б., Манаков А.Г. Районирование России: историко-географический подход // Псковский регионологический журнал. 2012. № 13. С. 26–36.
5. ГАПО. Ф. Р-1493. Оп.№4. Д.360. Л.406
6. ГАПО. Ф. Р-1493. Оп.№4. Д.860. Л.321
7. История переписей населения на Псковской земле. 2010. Псков: Псковстат, 2010. 170 с.
8. Ковалев С.А., Ковальская Н.Я. География населения СССР. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1980.
9. Кривуля И.В. Социально-демографический портрет районов Псковской области // Псковский регионологический журнал. 2006. № 2. С. 79–100.
10. Манаков А.Г. Депопуляционные процессы в Псковской области на фоне поляризации населения Северо-Западной России // Вопросы географии. Сб. 141: Проблемы регионального развития России / Отв. ред. В.М. Котляков, В.Н. Стрелецкий, О.Б. Глезер, С.Г. Сафронов. М.: Изд. дом «Кодекс», 2016. С. 317–337.
11. Манаков А.Г. Изменение административно-территориального деления Северо-Запада России в советскую эпоху // Псковский регионологический журнал. 2015. № 24. С. 72–87.
12. Манаков А.Г. Исторические срезы в географии населения Северо-Запада России (с конца XIX в. по начало XXI в.) // Псковский регионологический журнал. 2015. № 23. С. 72–91.
13. Манаков А.Г., Кривуля И.В. Депопуляционные процессы в Псковской области и ключевые направления демографической политики // Псковский регионологический журнал. 2005. № 1. С. 57–69.
14. Манаков А.Г., Кулаков И.С. Историческая география Псковщины (население, культура, экономика). М.: Варяг, 1994. 316 с.
15. Рачков Л.И., Чуистова Л.И. Историческая география СССР (до Великой Октябрьской социалистической революции) // Исследования по истории России. Н. Новгород, 1996. С. 45–78.
16. Сельские населенные пункты Псковской области (по данным Всесоюзной переписи 1989 года). Стат. сборник № 6 / Управление статистики Псковской области. Псков, 1990.
17. Стрелецкий В.Н. Эволюция научных парадигм в мировой исторической географии: от классических школ к современным исследовательским направлениям // Вопросы географии. Сб. 136: Историческая география / Отв. ред. В.М. Котляков, В.Н. Стрелецкий. М.: Изд. дом «Кодекс», 2013. С. 29–48.
18. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Псковской области. Доклад «Об итогах Всероссийской переписи населения 2010 года». Приложение 1. Численность городского и сельского населения по районам Псковской области (по данным переписей населения, человек). URL: http://pskovstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/pskovstat/resources/d6552a004cb9d02cba51fff7f219d26e/%2Fvpn2010%2Fdoclib6%2Fnas111223_21.htm
19. Численность населения Псковской области (по данным Всесоюзных переписей населения 1959, 1970, 1979 и 1989 гг.). Стат. сборник №2 / Управление статистики Псковской области. Псков, 1990.
20. Яцунский В.К. Историческая география как научная дисциплина // Вопросы географии. Сб. 20: Историческая география СССР. М.: Географгиз, 1950. С. 13–41.

УДК 711-1

Батунова Е.Ю. (Милан, Италия)

УЧЁТ ДЕПОПУЛЯЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ДОКУМЕНТАХ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ ЮГА РОССИИ

Batunova E.Y.

CONSIDERATION OF DEPOPULATION PROCESSES IN URBAN PLANNINGIN SOUTHERN RUSSIA

Аннотация. *Демографический кризис в России обусловил постоянное снижение численности населения как страны в целом, так и большинства её городов, на протяжении 25-летнего периода. Демографические прогнозы предсказывают дальнейшую убыль населения страны, а соответственно, и городов. Это означает необходимость планировать и управлять городским развитием в новых непривычных условиях. Однако, инертность систем планирования, управления и профессионального образования не обеспечивает необходимой гибкости и адаптации имеющихся подходов, методов и инструментов. В статье представлен анализ демографических трендов в городах Юга России, предложена классификация городов в соответствии с характером демографических изменений, а также приведены результаты исследования генеральных планов «сокращающихся» городов на предмет учёта демографических изменений в планировании их перспективного развития.*

Abstract. *The demographic crisis in Russia has led to a steady population decline in the country as a whole and most of its cities during 25-year period. Most demographic projections predict a further country's population decline and, accordingly, the population decline for many cities. This implies the need to plan and manage urban development in new unfamiliar conditions. However, the inertia of the planning system, management and professional education does not provide the necessary flexibility and adaptation of existing approaches, methods and tools. The article presents an analysis of demographic trends in the cities of Southern Russia and the classification of cities according to the pattern of demographic changes. The article also shows the results of study of general plans'investigation done for "shrinking cities" in order to understand the consideration of the current demographic changes in the planning for the cities'perspective development.*

Ключевые слова: *сокращающиеся города, депопуляция, территориальное планирование, генеральный план, Юг России.*

Key words: *shrinking cities, depopulation, spatial planning, general plan, Southern Russia.*

Введение. Городское планирование как самостоятельное направление в архитектуре возникло из необходимости организации и регулирования роста поселений – его расцвет пришёлся на XX век, период индустриализации и бурной урбанизации. Постоянное стремление рыночных систем к росту обусловило развитие глобализационных процессов, и, как следствие, формирование мировых потоков капитала и мировое разделение труда. Глобальные полюса роста привлекают мигрантов со всего мира, но обратной стороной этого процесса являются«проигравшие» в мировой конкуренции территории -доноры растущих мегаполисов. Увеличение количества сокращающихся городов во второй половине XX в. спровоцировало начало исследований причин и последствий снижения численности населения городов, поиски альтернативных подходов, методов и инструментов городского управления в новых условиях.

В советский период в России города, в основном, росли. Урбанизация искусственно стимулировалась государством с целью решения экономических и политических задач. После распада СССР произошли серьёзные демографические изменения. Крушение социально-политической системы и последовавший экономический кризис вызвали обвальное падение числа рождений с одновременным резким увеличением уровня смертности. С 1993 по 2010 г. население России стабильно сокращалось. Согласно статистическим данным, с 1989 г. около 70% городов страны потеряли часть населения и продолжают сокращаться. В 16-ти субъектах федерации 100% городов уменьшили численность населения с 1989 г., ещё в 23-х регионах единственный растущий город был представлен региональной столицей[1]. «Вымирающие» города России принято ассоциировать с миграционным

[1] Расчёты автора на основе данных Госкомстата [1].

оттоком населения из депрессивных регионов, однако, для подавляющего большинства городов России основной причиной депопуляции остаётся естественная убыль [11].

Эксперты предсказывают дальнейшее сокращение численности населения страны. Согласно наиболее вероятному сценарию ООН, население России может сократиться до 128,6 млн чел. к середине XXI в. [25]. Это означает сохранение в будущем депопуляционных трендов для большинства российских городов. Тем не менее, убыль населения чаще всего полностью игнорируется при подготовке документов территориального планирования. Отчасти причина этого кроется в том, что российские города до сих пор страдают от недостаточного развития инфраструктуры и нехватки жилья. Государственная жилищная политика ориентирована на увеличение жилищной обеспеченности, и генеральные планы поселений, в первую очередь, выполняют функцию определения территорий для жилищного строительства. Однако мировая научная литература уже накопила достаточно доказательств того, что депопуляция города приводит к физической трансформации городской структуры, и, будучи достаточно осведомленными о возможных негативных последствиях, градостроители, региональные и муниципальные власти обязаны учитывать их, разрабатывая соответствующие подходы, методы и инструменты планирования.

Настоящее исследование ставит своей целью ответить на два вопроса:

1. Какие демографические тренды присущи городам Юга России в постсоветский период?

2. Учитываются ли депопуляционные процессы в территориальном планировании городов, и если да, то каким образом?

Исследования в области градостроительной политики городов, характеризующихся убылью населения. В современных зарубежных научных диспутах изучение разных явлений, связанных с упадком городов, таких как «urban decay», «urban decline» (городской упадок), «urban population decline» (снижение численности городского населения), «depopulation» (депопуляция), «perforated cities» (перфорированные города) и т.д., объединяются в рамках термина «shrinking cities» (сокращающиеся города). Несмотря на огромное количество исследований в этой области, теории о «shrinking cities» не существует [24], более того, даже концептуализация феномена вызывает много вопросов [14, 18]. Под термином «urban shrinkage» понимается сложное явление, представляющее комбинацию различных составляющих городского упадка, однако согласия среди учёных о ключевых компонентах и индикаторах, его определяющих, до сегодняшнего дня нет. Для целей настоящего исследования важно, что продолжительная депопуляция признана ключевым аспектом изучаемого явления [14, 15].

Направление научных исследований в области городов, испытывающих убыль населения, менялось в течение времени в соответствии с уровнем понимания проблемы. Основной причиной всплеска интереса к исследованиям в этой области в Западных странах стало возникновение негативных последствий депопуляции на физическом уровне, деградация городской среды. Пустеющие здания и неиспользуемые земельные участки, избыток транспортной и инженерной инфраструктуры – всё это создавало дополнительную нагрузку на городской бюджет, снижало капитализацию недвижимости и привлекательность городов. Такие города, как Детройт, ставший хрестоматийным примером, спровоцировали возникновение в большом количестве эмпирических исследований [14], включая несколько международных проектов [17, 19, 22]. Направление научных работ с анализа и описания отдельных случаев, попыток классифицировать причины и траектории изменений городского развития, впоследствии сместилось в область поиска адекватных решений на разных уровнях государственного управления [20],с игнорирования и табу к пониманию необходимости создания специфических методов и инструментов планирования, подходящих для новых условий [21].

Научные исследования, направленные на поиск адекватных решений в области планирования и управления городами, испытывающими убыль населения, значительно отличаются областью и предметом изучения. Например, часть работ посвящена ликвидации определённых негативных последствий депопуляции на физическом уровне, таких как брошенные здания [9, 16], или пустующие земельные участки [10, 13]. Другие

исследователи ориентируются на поиск методов и инструментов для выработки неких общих рекомендаций для управленцев и планировщиков [17, 19, 22].Однако, негативное восприятие процесса депопуляции формирует в большинстве случаев попытки предотвратить ухудшение ситуации, а лучше развернуть направление развития в сторону роста [23]. Следует также отметить появление исследований на уровне региона и формирование литературы в области «shrinking regions». Как отмечают учёные [17], решение проблем депопуляции зачастую невозможно на уровне муниципалитета, а должно включать усилия региональных и национальных правительств.

Многие учёные подчёркивают возрастающее значение градостроителей и планировщиков. Сокращение населения городов – многокомпонентное явление, обычно подразумевающее высокую степень неопределённости и сложность в предвидении вариантов возможного будущего. Однако, оно перестало быть исключительным путём развития, и должно являться предметом серьёзной работы управленцев и проектировщиков[17, 23, 24].

В России исследования городов, теряющих население, начаты не так давно, так как само явление возникло менее трёх десятков лет назад. Российские исследования находятся на стадии описания отдельных случаев депопуляции городов и регионов, выявлении и классифицировании причин явления, а также попыток его концептуализации [2, 3, 5, 6]. При этом тема градостроительного или территориального планирования в городах, теряющих население, не вошла в научный оборот и не нашла отражение в практической деятельности. Причины лежат в низком уровне междисциплинарного взаимодействия, а также слабой связи науки и практики. Так, если проблемой депопуляции занимаются, в основном, демографы, социологи и географы, то градостроители, связанные с непосредственным планированием городов, мало осведомлены об имеющихся наработках в области убыли городского населения и её последствий для будущего развития городов.

Материалы и методы исследования. Статья представляет результат изучения практики территориального планирования в городах Юга России, включающем два федеральных округа – Южный и Северо-Кавказский[2]. Базой для классификации городов послужила динамика и характер изменения численности населения в период между 1989 и 2015-м годами на основании данных Госкомстата[3]. В соответствие с характером изменения численности населения городов в периоды 1989–2002 гг., 2002–2010 гг. и 2010–2015 гг. города были сгруппированы в шесть категорий, представленных в таблице 1.

Необходимо отметить, что качество статистических данных представляет определённую проблему: в данных о динамике численности городов не в полной мере учтены изменения, произошедшие вследствие трансформации административно-территориального деления. Так, по Югу России в статистике не отражены изменения численности населения городов Ростовской области (в основном шахтёрских), в состав большинства из которых в 2004 г. были включены прилегающие посёлки. Это города Донецк, Гуково, Каменск-Шахтинск, Новошахтинск, Шахты и Новочеркасск. Не учтены также изменения границ города Волгограда, в состав которого в 2010 г. вошли четыре посёлка. Сведения о преобразовании населённых пунктов содержатся в соответствующих региональных законах, однако точные данных об увеличении численности городов за счёт административно-территориальных преобразований в статистических базах отсутствуют[4]. Тем не менее, такое положение вещей не исказит результаты исследования, потому что учёт данных изменений только увеличит количество городов в категории сокращающихся.

Для анализа в категорию «сокращающихся» были включены города Юга России, испытывающие депопуляционные процессы на протяжении всего 25-летнего периода и потерявшие более 5% населения; а также города, характеризующиеся высокой динамикой убыли населения (от 1% в год) в межпереписной период 2002–2010, вне зависимости от размера относительной убыли населения за 25 лет.

Для исследования учёта демографических процессов в документах территориального

[2] Выделен из состава Южного федерального округа указом президента России Д.А. Медведева от 19 января 2010 г.
[3] База данных Федеральной службы государственной статистики (Госкомстат). URL: http://www.gks.ru/
[4] База данных ГМЦ Росстата «Мультистат». URL: http://www.multistat.ru/

планирования[5] были использованы материалы генеральных планов муниципальных образований, размещённые в открытом доступе в федеральной геоинформационной системе территориального планирования (ФГИС ТП), либо на официальных сайтах муниципальных образований. Анализ проводился по следующим направлениям: наличие документа в открытом доступе, наличие в генеральном плане анализа и прогноза развития демографической ситуации, обоснованность и результат демографического прогноза и учёт результатов прогноза в принятых решениях по территориальному планированию.

Города Юга: многообразие характеров. Развитие демографической ситуации на Юге России после распада СССР существенно отличается от многих других регионов. В период между переписями 1989 и 2002 гг. Южный федеральный округ увеличил своё население на 2,3 млн чел. (или 11%), в основном, за счёт миграции. Это сказалось и на численности населения городов: в первое десятилетие после распада СССР города Юга России, в большинстве своём, росли [8]. Однако в 2000-х гг. рост численности населения Юга существенно замедлился. Причины этого кроются в стабилизации политической ситуации в стране и снижении интенсивности внутренних миграционных потоков, питающих регион. Таким образом, демографические изменения в городах региона в XXI в. уже являются более естественными и отражают их внутренний потенциал [8]. Несмотря на то, что в некоторых субъектах федерации на Юге рождаемость сохраняется на высоком уровне, низкая рождаемость в традиционно «русских» регионах и миграционный отток привели к тому, что между переписями населения 2002 и 2010 гг. население ЮФО увеличилось только на 127,8 тыс. человек (0,6%).

Всего на Юге России расположены 135 городов, численностью от 5,8 тыс. чел. (Магас) до 1114,8 тыс. чел. (Ростов-на-Дону). В настоящем исследовании города были классифицированы по характеру демографических изменений, на основании которых выделено шесть категорий, представленных в таблице 1.

В группу «сокращающихся» городов для данного исследования были включены 22 города из первых двух категорий, численность которых за рассматриваемый период снизилась более чем на пять процентов. Дополнительно в группу были включены пять городов (включая две региональные столицы – Майкоп и Нальчик), численность населения которых практически не изменилась по сравнению с 1989 г., однако отличающиеся высокой динамикой убыли населения в определённый период: в среднем убыль населения составила более одного процента за год. Таким образом, всего для исследования были определены 26 городов (рис. 1).

Необходимо отметить, что среди общего списка городов присутствуют такие, в которых предпосылки для будущей убыли населения только намечаются, либо скрыты другими процессами. Однако, детальное изучение структуры населения и демографической ситуации показывает, что в будущем сокращение численности населения будет для них основным трендом. Это означает необходимость внимательного учёта демографической ситуации для всех городов региона.

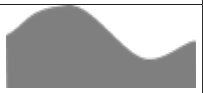
Территориальное планирование в сокращающихся городах. Градостроительный кодекс РФ определяет генеральный план в качестве основного документа территориального планирования на уровне поселений и городских округов, минимальный срок действия которого 20 лет (ч. 11, ст. 9, гл. 3) [1]. Требования к этому документу прописаны в очень общем виде в Градостроительном кодексе РФ и практически не были детализированы в иных документах. Выпущенные в 2011 г. Министерством регионального развития РФ Методические рекомендации [4] лишь уточнили некоторые вопросы, касающиеся исключительно формы документа.

Методика подготовки генеральных планов, состав материалов и степень проработки определяются целиком администрацией муниципального образования совместно с подрядной проектной организацией. Нехватка специалистов в муниципалитетах и отсутствие квалификационных требований к проектным организациям привели к принятию

[5] На муниципальном уровне практически отсутствуют документы социально-экономического планирования, особенно в малых городах. Документы территориального планирования являются практически единственным инструментов анализа и долгосрочного планирования развития муниципального образования.

Таблица 1

Классификация городов Юга России по характеру демографических изменений и относительному изменению численности населения в период 1989–2015 гг.

№ категории	Характер изменения численности населения	Количество городов			Примечание
		Уменьшение численности населения 1989–2015 на более чем на 5%	Увеличение численности населения 1989–2015 более чем на 5%	Стабильность (изменения 1989–2015 в пределах 5%)	
I	-/-/-	15	0	2	Депопуляционные процессы на протяжении всего периода исследования, часто начавшиеся ещё в советский период (Таганрог, Тихорецк, Урюпинск). Комбинация естественной и миграционной убыли.
II	+/-/-	7	24	26	Существенный рост численности населения в первое десятилетие после распада СССР, сменившийся стабильной убылью населения в 2000-х. Семь городов: относительная убыль населения с 1989 года более 5% (Красный Сулин, Камышин, Ипатово). 26 городов: изменение численности населения в пределах 5% с 1989 года (Волгоград, Майкоп, Владикавказ, Невинномысск, Семикаракорск, Усть-Джегута, Зерноград). 24 города: рост численности населения более, чем на 5% по сравнению с 1989 годом (Черкесск, Минеральные Воды, Ейск, Тимашевск). Большая вероятность закрепления депопуляционных процессов.
III	-/+/+	3	5	3	Временная убыль населения в 90-е, связанная с миграционным оттоком. Причины: временная потеря городом своей экономической привлекательности (Анапа); политические и межнациональные конфликты (Грозный). У некоторых городов этой группы (Адыгейск) рост численности населения, скорее всего, носит временный характер, и вскоре сменится убылью населения.
IV	 +/-/+	0	8	1	Статистические неточности (города Республики Ингушетия, Моздок). Города с изменяющимися трендами демографического развития, в последние несколько лет демонстрировавшие рост за счёт увеличения рождаемости и механического прироста (Армавир, Новокубанск).
V	-/+/-	0	1	4	Четыре из пяти городов группы находятся в Ростовской области (Волгодонск, Донецк, Шахты, Новошахтинск). Колебания численности населения связаны как со статистическим учётом, изменениями административного деления и реальными демографическими процессами, происходящими в городах.
VI	+/+/+	0	36	0	Постоянный рост численности населения на протяжении всего периода (города Чеченской Республики и Республики Дагестан, Краснодарского и Ставропольского краёв; а также некоторые региональные столицы).

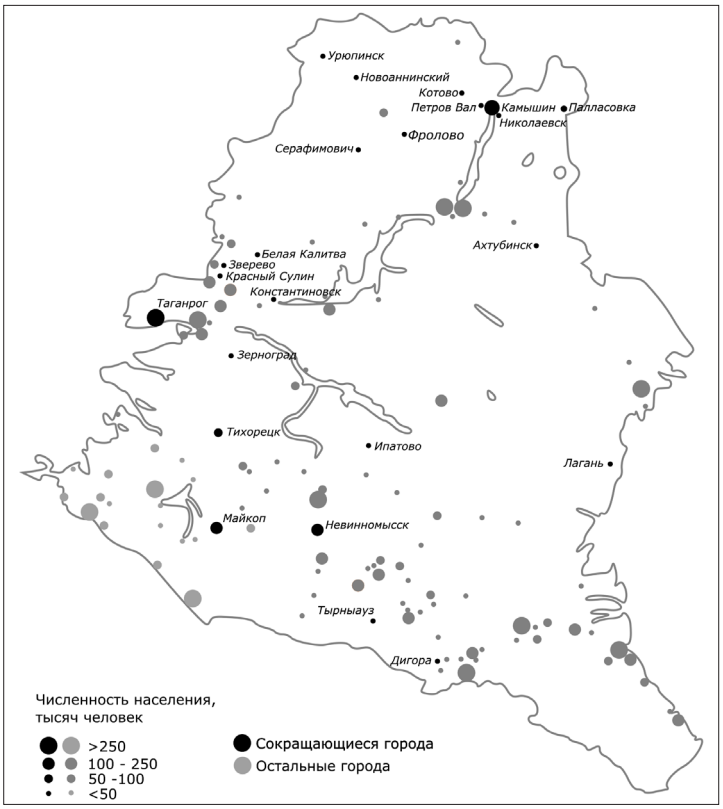


Рис. 1. Сокращающиеся города Юга России

необоснованных решений о будущем развитии в большинстве генеральных планов.

Одной из целей настоящего исследования было определение того, каким образом текущие демографические процессы в городах анализировались при подготовке документов территориального планирования, выполнялся ли прогноз развития демографической ситуации и как перспективные изменения учитывались при принятии решений о территориальном развитии. Из 26 определённых для исследования городов, генеральные планы в открытом доступе имели 24.

Результат показал, что во всех документах без исключения присутствуют показатели существующей и прогнозной численности населения, что объясняется необходимостью расчёта объёмов перспективного жилого фонда. Однако, в большинстве генеральных планов поселений полноценные анализ сложившейся демографической ситуации и прогноз отсутствуют. Зачастую показатели прогнозной численности населения приняты на основе необоснованных гипотез. Результаты анализа содержания генеральных планов (ГП) представлены в таблице 2.

Таблица 2

Наличие анализа и прогноза демографической ситуации в анализируемых генеральных планах городов, а также результаты прогноза численности населения

	Количество ГП	% от числа анализируемых ГП
Всего	24	100
Анализ и прогноз демографической ситуации отсутствуют	8	30
Рост численности населения по всем сценариям	16	60
Незначительное снижение численности населения только по одному из сценариев	6	25
Снижение численности населения по всем сценариям	2	8

Как видно из таблицы 2, большинство генеральных планов либо представляют весьма оптимистичный прогноз развития демографической ситуации, либо не уделяют достаточно внимания этому вопросу. Со времени подготовки генеральных планов прошло от трёх до десяти лет, и абсолютно во всех исследуемых городах население сократилось за этот период. Это сокращение чаще всего имело даже бо̀льшую динамику, чем в прогнозах тех генеральных планов, где предполагалось снижение численности населения. Тем не менее, во всех рассматриваемых документах запланировано значительное увеличение площади жилого фонда (потребность в котором определяется простым перемножением прогнозной численности населения и региональной нормы жилищной обеспеченности) и приняты решения о расширении городской территории для осуществления нового жилищного строительства, в некоторых случаях в полтора раза и более (рис. 2).

С одной стороны, это объясняется действительной нехваткой жилья и инфраструктуры, либо несоответствием уровня её развития неким стандартам. С другой стороны, при принятии решений совершенно не учитывается будущее снижение потребностей города вследствие убыли населения в последующие десятилетия. Так, интересно сопоставление в исследуемых городах динамики изменения жилищного фонда и жилищной обеспеченности. Во всех городах оба эти показателя росли. Но если медианное значение роста жилищной обеспеченности составило около 34,5%, то медианное значение увеличения площади жилого фонда составило только 13,6%[6]. Это говорит о низких темпах жилищного строительства из-за недостаточного спроса, и росте жилищной обеспеченности, в том числе, за счёт убыли населения.

Депопуляция: стоит ли бояться? В современной рост-ориентированной модели общества сокращение численности населения является признаком неуспешности, проигрыша в конкурентной борьбе. Депопуляция ослабляет политическое и экономическое влияние [12] городов и регионов. В российских условиях распределение бюджетных средств между муниципалитетами напрямую зависит от численности их населения, поэтому убыль так крайне нежелательна. Однако, как показывает зарубежный опыт изучения политики сокращающихся городов, негативные последствия сокращения численности населения возникают вследствие неверного восприятия демографических процессов, неоправданных ожиданий будущих изменений и, соответственно, неадекватного планирования и управления.

Проведённый анализ демографических процессов в городах Юга России и их планируемого территориального развития позволяет заключить следующее:

- Сокращение численности населения характерно уже сейчас и станет наиболее вероятным трендом для большинства городов России.
- Муниципалитеты демонстрируют практически повсеместное игнорирование сложившихся демографических трендов; решения по развитию городов принимаются на основании неоправданных предположений о будущем росте их населения.
- Все генеральные планы предполагают экстенсивное развитие территории городов и значительное увеличение площади жилого фонда, независимо от реальных потребностей и возможностей населения. Это может обернуться негативными последствиями для них в будущем, тогда как преобразование существующей городской среды могло бы стать дополнительным стимулом качественного развития.
- Формированию иных подходов к планированию мешают жилищная политика, оперирующая квадратными метрами, недостаток у градостроителей и городских управленцев знания и понимания причин, тенденций и последствий депопуляции, отсутствие соответствующих инструментов планирования.

Для изменения ситуации необходимо продолжение научных исследований и изучение успешных мировых практик в области планирования сокращающихся городов, внедрение знаний в образовательный процесс для специалистов в области планирования и управления. Должно быть значительно улучшено качество демографических прогнозов для долгосрочного планирования.

[6] Расчёты автора на основании базы данных Мультистат [2].

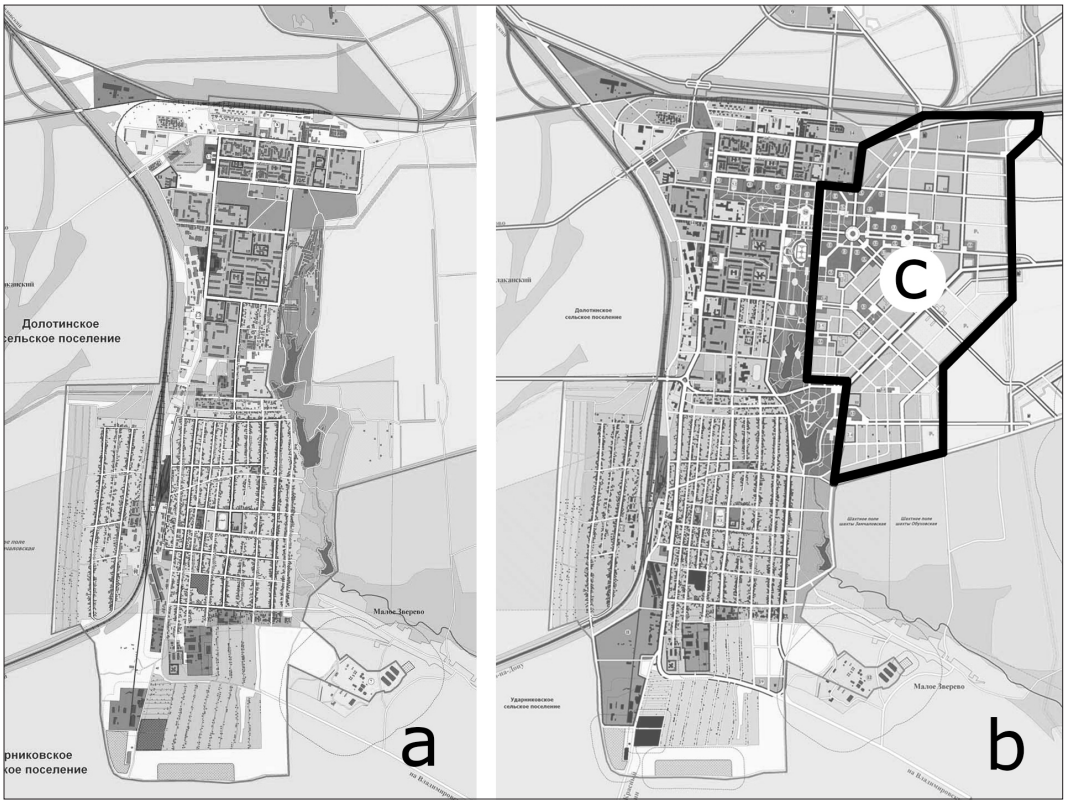


Рис. 2. Материалы генерального плана городского округа «Город Зверево»
a. План современного использования территории (опорный план); b. План перспективного развития (основной чертёж); c. Территория нового освоения

Особые условия и требования к проектированию должны найти отражение в региональных и местных нормативах градостроительного проектирования, генеральных планах, стратегиях и программах социально-экономического развития. Необходимо развивать инструменты изыскания территориальных ресурсов для застройки в существующих границах городов, инструменты изъятия и включения в активное использование заброшенной недвижимости – зданий и земельных участков. Выработка градостроительной политики, признающей депопуляцию в качестве вероятного пути развития позволит более эффективно использовать имеющиеся в городах ресурсы и перейти от количественных к качественным изменениям городской среды.

Библиографический список

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ. Последняя редакция от 01.01.2017. Электронный ресурс, справочно-правовая система. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_51040/
2. Ефремова В.А. Отечественный и зарубежный опыт изучения городов, теряющих население: тематика, методы и центры исследований // Региональные исследования. 2015. № 3 (49). С. 86–98.
3. Карачурина Л.Б. Демографические трансформации городов постсоветской России // Региональные исследования. 2013. № 3. С. 23–36.
4. Методические рекомендации по разработке проектов генеральных планов поселений и генеральных планов городских округов. Приказ Министерства регионального развития РФ от 26 мая 2011 г. № 244.
5. Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Города и сельская местность: состояние и соотношение в пространстве России // Региональные исследования. 2010. № 2. С. 42–57.
6. Тархов С.А. Предварительные итоги переписи населения России 2002 года: географический анализ // Известия РАН. Сер. географ. 2004. № 4. С. 50–63.
7. Трейвиш А.И. «Сжатие» пространства: трактовка и модели // Сжатие социально-экономического пространства: новое в практике территориального развития и практике его государственного регулирования / Под ред. С.С. Артоболевского и Л.М. Синцерова. М., Эслан, 2010. С. 16–31.

8. Batunova E. Shrinking cities of Southern Russia: specifics of the shrinkage pattern // Proceedings of the International Conference on Changing Cities II: Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimensions. Porto Heli, Greece, June 22–26, 2015.
9. Bernt, M. Partnership for Demolition: The Governance of Urban Renewal in East Germany's Shrinking Cities // International Journal of Urban and Regional Research. 2009. Vol. 33.3, September. P. 754-769.
10. Burkholder, S. The New Ecology of Vacancy: Rethinking Land use in Shrinking Cities // Sustainability. 2012. Vol. 4. P. 1154–1172.
11. Cottineau C. A multilevel portrait of shrinking urban Russia // Espace populations sociétés [En ligne], 2015/3–2016/1 2016. URL : http://eps.revues.org/6123.
12. Coleman D., Rowthorn R. Who's Afraid of Population Decline? A Critical Examination of Its Consequences // Population and Development Review. 2011. Vol. 37. January. P. 217–248. doi:10.1111/j.1728-4457.2011.00385.x.
13. Gross M. Population decline and new nature: Towards experimental "refactoring" in landscape development of post-industrial regions // Futures. 2008. Vol. 40. P. 451–459.
14. Haase A., Rink D., Grossmann K. Bernt M., Mykhnenko V. Conceptualizing Urban Shrinkage // Environment and Planning A. 2014. Vol. 46, № 7. P. 1519–1534. doi:10.1068/a46269.
15. Haase A., Hospers G., Pekelsma S., Rink D. Shrinking areas. Front-runners in Innovative Citizen Participation / European Urban Knowledge Network. Netherlands, 2012.
16. Hackworth J. The limits to market-based strategies for addressing land abandonment in shrinking American cities // Progress in Planning. 2014. Vol. 90. P. 1–37.
17. Martinez-Fernandez C., Kubo N., Noya A., Weyman T. Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics. OECD, 2012.
18. Olsen, A.K. Shrinking Cities: Fuzzy Concept or Useful Framework? // Berkeley Planning Journal. 2013. Vol. 26. № 1. URL: http://escholarship.org/uc/item/9cd585dr.
19. Oswalt P. Shrinking cities. International research. Berlin: 2006. URL: http://www.shrinkingcities.com.
20. Pallagst K., Schwarz T., Popper F.J., Hollander J.B. Planning Shrinking Cities // Progress in Planning. 2009. Vol. 72, №. 4. P. 223–232. URL: http://papers.ssrn.com/abstract=1616130.
21. Pallagst K. Viewpoint: The Planning Research Agenda: Shrinking Cities – a Challenge for Planning Cultures // The Town Planning Review. 2010. Vol. 81, № 5 (January). P. i–vi. doi: 10.3828/tpr.2010.22.
22. Rink D. (coordinator). Shrink Smart – The Governance of Shrinkage within a European Context. Collaborative research project. Leipzig, 2012.
23. Šimon M., Mikešová R. Population Development and Policy in Shrinking Regions: The Case of Central Europe. Prague: Institute of Sociology, Academy of Sciences of the Czech Republic, 2014.
24. Sousa S., Pinho P. Planning for Shrinkage: Paradox or Paradigm // European Planning Studies. 2015. Vol. 23, № 1. P. 12–32. doi:10.1080/09654313.2013.820082.
25. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables. Working Paper No. ESA/P/WP.241.

УРБАНИЗАЦИЯ И ГЕОГРАФИЯ ГОРОДОВ

УДК 913: 314.88

Дружинин А.Г. (Ростов-на-Дону)

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ПРИМОРСКИХ ГОРОДОВ РОССИИ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД[1]

Druzhinin A.G.

POPULATION DYNAMICS IN THE COASTAL CITIES OF RUSSIA IN THE POST-SOVIET PERIOD

Аннотация. *Выявлены характерные для постсоветского периода тенденции динамики людности приморских городов России; показано, что в 1990-е гг. их удельный вес в общей численности городского населения сократился и это предопределялось наблюдаемой в тот период частичной деградацией морехозяйственного комплекса страны, а также интенсивным оттоком населения из периферийных территорий с экстремальными природно-климатическими условиями. В последующие временные интервалы темпы депопуляции в России (включая приморские города Тихоокеанского побережья и Арктической зоны) замедлились, а тенденция опережающего (в общероссийском масштабе) роста демографического потенциала приморских городов вновь обрела доминантный характер. Основными «полюсами» притяжения населения при этом явились столицы субъектов РФ (более 50% прироста совокупной численности населения приморских городов страны с 2002 г. обеспечил Санкт-Петербург), что инициировало дельнейшую концентрацию населения в крупнейших урбанистических центрах и формируемых ими агломерациях.*

Abstract. *The trends in population dynamics in the coastal cities of Russia, which are characteristic for the post-Soviet period, are pointed out. It is shown that in the 1990s, their share in the total urban population decreased, that was predetermined by the partial degradation of the maritime complex of the country, observed in that period. Also it was determined by the intensive outflow of population from peripheral areas with extreme climatic conditions. In the subsequent time intervals the temps of depopulation in Russia (including the coastal cities of the Pacific coast and the Arctic zone) slowed, and the trend of advanced growth (in the national scale) of the demographic potential in coastal cities regained its dominant character. The capitals of Russian regions became the main "poles" of population attraction (more than 50% of the increase in total population of the coastal cities of the country since 2002 has provided St. Petersburg), that initiated the further concentration of population in major urban centers and their agglomerations.*

Ключевые слова: *приморские города, изменение численности населения, морехозяйственный комплекс, Россия.*

Keywords: *Coastal Cities, Population Dynamics, Maritime complex, Russia.*

Введение. В современном геоэкономическом и геополитическом контексте влияние фактора Мирового океана на социально-экономическое развитие России, её общественно-географическую динамику – существенно возрастает [6], сопровождаясь дальнейшим «стягиванием» внешнеторгового, транспортно-логистического, инфраструктурного и инновационно-технологического потенциала на приморские территории. Поддерживая и подкрепляя ставший уже традиционным для отечественной науки дискурс о «талассоаттрактивности» [2, 4, 5, 7, 14, 15], это, в свою очередь, проецируется на систему расселения, на в целом разреженную сеть немногочисленных приморских городов (из 1112 имеющихся на конец 2016 года в Российской Федерации городских поселений лишь 74 размещены непосредственно на морском побережье, либо в устьях крупных судоходных рек и располагают выраженной «морской составляющей» в экономике, т.е. являются собственно приморскими), усиливая их позиционные

[1] Исследование выполнено при поддержке РНФ (проект 15-18-10000 «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России»).

преимущества и, одновременно, продуцируя «расслоение» по параметрам социально-экономической динамики. Цель данной статьи – опираясь на данные переписей населения, а также сведения текущего статистического учёта, выявить основные присущие постсоветскому периоду тренды в изменении людности приморских городов России с учётом их функционально-типологических, локализационных и геодемографических свойств и характеристик.

Приморские города России: общие черты и типологическая специфика. Являя собой лишь один из типологических инвариантов в многообразнейшей палитре современных городских поселений [12], «приморский город», будучи достаточно сфокусированной и конкретной категорией, охватывает, тем не менее, широкий круг локализационно, структурно и функционально специфических геоурбанистических феноменов.

В первую очередь, это, разумеется, города, разместившиеся непосредственно на морском побережье; однако свойствами «приморских» в равной мере обладает целый ряд поселений, зародившихся и сформировавшихся в устьях и эстуариях крупных судоходных рек. Учитывая многократно акцентированное [2, 5, 9, 14, 18, 19, 20 и др.] разноаспектное влияние «фактора моря» на селитебную систему (наибольшую – на расстоянии до 50 км от побережья, но, в значительной части конкретных ситуаций – существенную и в более отдалённой полосе до 150–200 км), важно, при этом, различать понятия собственно «приморского города» и «города в приморской зоне» как родственные, но не во всём тождественные (последнее – шире, вмещает «приморский город» как субкатегорию и, одновременно, может быть лишено имманентных ему строгих атрибутивных признаков).

Во-вторых, сама идентификация того или иного населённого пункта как «города» – контекстна, опирается на традицию, сложившуюся статусную урбанистическую иерархию, определённые (хотя и не всегда принимаемые во внимание практически) качественные и количественные критерии. На морских побережьях России представлены, к примеру, 14 городов с людностью менее 12 тысяч жителей (то есть, фактически, «не дотягивающие» до принятой в стране квалиметрической «планки» городского поселения); одновременно, имеют место и немногочисленные «посёлки городского типа»; некоторые из них (например, Ванино в Хабаровском крае), существенно превышают принятый в Российской Федерации минимально-необходимый для «города» показатель людности и на этом основании также включены в общую базу данных, объединяющую, в итоге, информацию по 74 поселениям (табл. 1).

Приморские города редкой россыпью окаймляют протяжённые (длина морских рубежей России превышает 46 тыс. км [1]), неравнозначно селитебно и экономически

Таблица 1

Распределение приморских городов* России по численности их населения, 2015 г., ед.**

Макросегменты приморской зоны России	Все города, единиц	В том числе с населением, тыс. чел						
		до 20	20–50	50–100	100–250	250–500	500–1000	Более 1 млн
Азово-Черноморская макрозона	21	2	4	8	2	4	-	1
Прикаспийская макрозона	5	-	-	1	2	-	2	-
Балтийская макрозона	12	5	2	2	-	1	-	1
Баренц-Беломорская макрозона	14	7	3	1	1	2	-	-
Арктическая макрозона	2	-	2	-	-	-	-	-
Тихоокеанская мегазона	20	9	5	1	4	-	1	-
Всё побережье России	74	24	16	13	9	7	3	2

* Включая города, локализованные как непосредственно на морском побережье, так в устьях крупных судоходных рек и также имеющие «морскую составляющую» в экономике.

** Составлено по данным Росстата.

освоенные, пребывающие в весьма несхожих природно-климатических условиях побережья. Несмотря на численное превалирование малых и средних поселений, «среднестатистический» российский приморский город обладает демографическим потенциалом примерно в 200 тыс. человек (в целом по России на одно городское поселение в настоящее время приходится 97,7 тыс.); при этом, если в целом по стране в городах людностью до 50 тыс. проживает 22,7% городского населения, то в приморских – удельный вес аналогичной группировки не превышает 8%. Приморские городские поселения (в своей совокупности) не только демографически «весомее», но и располагают более широким функционалом: в 45 случаях из 74 они обладают значимыми портовыми мощностями и сопутствующей индустрией; в 30 (на азово-черноморском побережье, на Балтике) – ориентированы в том числе и на «приморскую» рекреацию. Тринадцать включённых в выборку урбанистических центров являются «столицами» субъектов Федерации, а два (Санкт-Петербург и Севастополь) непосредственно наделены федеральным статусом, что также гарантирует им дополнительный финансово-инвестиционный, маркетинговый и имиджевый ресурс, предопределяет повышенную привлекательность для бизнеса и аттрактивность для населения.

Постсоветская динамика численности населения приморских городов: основные тренды в общероссийском контексте. В начала 1990-х гг. приморские города России оказались под воздействием ряда масштабных геодемографических процессов. Прежде всего, доминантное влияние на людность городских поселений оказал проявившийся (после десятилетий устойчивого роста числа городов и численности городского населения [3]) общий депопуляционный тренд и, в первую очередь, пролонгированная (в целом по РФ фиксируемая с 1992 по 2012 г.) естественная убыль населения, охватившая практически все приморские территории (за исключением Дагестана, где весь постсоветский период коэффициент естественного прироста примерно на 15 пунктов превышал средний по стране показатель, оставаясь даже в «негативно-пиковом» 2000 г. равным +9,0).

Под воздействием «естественной» динамики численность населения страны к моменту переписи 2002 года гипотетически (согласно расчётам автора) должна была бы достигнуть 94,6% от уровня 1989 г., однако, фактически, для всех российских городов соответствующий показатель оказался на уровне 98,6% и 98,2 – для приморских. Разница – существенная, обусловленная сохранявшейся даже в период жёсткого трансформационного кризиса притягательностью урбанистических центров, в том числе и для мигрантов из сопредельных государств.

Демографический спад затронул, тем не менее, все ведущие приморские города, включая Санкт-Петербург (чье население незначительно сокращалось с 1992 по 2008 г.), Ростов-на-Дону (депопуляция здесь проявилась с 1992 по 2001 г.), Владивосток (неблагоприятный демографический тренд имел место с 1993 по 2009 г.), Архангельск (с 1992 по 2007 г.), Сочи (2000–2007 гг.) и др. Негативное влияние на демографию приморских городов параллельно оказало существенное «сжатие» их градообразующей базы (итог деиндустриализации и во многом связанной с ней деградацией основных компонент морехозяйственного комплекса), а также общий «отток» населения из Арктической зоны (Россия – единственная страна, развившая крупную городскую инфраструктуру на этих крайних широтах [13]) и регионов Дальнего Востока.

Сопоставление данных переписей населения 1989 и 2002 гг. (по городам Крыма – 2001 г.) явило, в итоге, опережающую для приморских территорий (при сравнении с ситуацией в целом по городам России) депопуляционную динамику (табл. 2); население численно сократилось в 50 приморских городах (в сумме на 688 тыс. чел.; 20% от этой цифры пришлось на долю Мурманска, 10% – Петропавловска-Камчатского, 8,7% – Архангельска); наивысшие темпы спада, при этом, зафиксированы в отдельных дальневосточных приморских центрах (Анадырь, Магадан, Большой Камень и др.). На этом фоне в двадцати четырёх приморских городах в характеризуемый межпереписной период зафиксирован демографический рост (суммарно на 455 тыс. чел.), 32% которого «обеспечила» Махачкала, 13% – Сочи, 11% – Ростов-на-Дону, 10% – Новороссийск и 6% – Калининград.

Ко второй половине 2000-х гг. тренд естественной убыли населения страны

Таблица 2

Динамика численности населения городов в разрезе приморских макрозон России*

Город	1989 г.	2002 г.	2002/ 1989, %	2010 г.	2010/ 2002, %	2016 г.	2016/ 2010, %	2016/ 1989, %
Балтийская макрозона								
Всего	5306,9	5336,0	100,5	5524,4	103,5	5909,7	107,0	111,4
в.т.ч. Санкт-Петербург	4677,5	4661,2	99,7	4848,7	104,0	5207,0	107,4	111,3
Калининградская область	485,2	522,5	107,7	522,4	99,9	548,4	105,0	113,0
Азово-Черноморская макрозона								
Всего	3227,1	3336,5	103,4	3360,6	100,7	3504,2	104,3	108,6
в.т.ч. Ростов-на-Дону	1019,3	1068,3	104,8	1089,8	102,0	1114,8	102,3	109,4
Сочи	336,5	397,1	118,0	420,5	105,9	467,6	110,5	139,0
Новороссийск	185,9	232,1	124,9	241,7	104,1	267,0	110,5	143,5
города Крыма**	976,0	914,2	93,7	890,9	97,5	910,6	102,2	93,3
Каспийская макрозона								
Всего	993,3	1185,0	119,3	1378,9	116,4	1528,2	110,8	153,9
в.т.ч. Астрахань	509,2	504,5	99,1	520,7	103,2	532,7	102,3	104,6
Баренц-Беломорская и Арктическая макрозоны								
Всего	1510,2	1218,0	80,7	1162,8	95,5	1158,3	99,6	76,7
Тихоокеанская макрозона								
Всего	1853,9	1582,7	85,4	1579,7	99,8	1585,0	100,3	85,5
в.т.ч. Владивосток	633,8	594,7	93,8	592,1	99,5	606,7	102,5	95,7
Все приморские города России***	12891,4	12658,2	98,2	13006,4	102,8	13685,4	105,2	106,2
Россия (всё городское население)***	109638	108050	98,6	106661	98,7	108600	102,0	99,1

* Рассчитано автором на основе данных переписей населения и сведений текущего статистического учёта.
** По Крыму данные за 2001 и 2014 гг.
*** Данные по России за все годы включают показатели Крыма.

постепенно сходит на нет; нарастают центростремительные миграционные потоки (продуцируемые возросшими социально-экономическими градиентами между ведущими городами-метрополиями и периферийными территориями [16]), заметен восстановительный тренд и в «морской составляющей» экономики [6]. В существенно изменившимся общественно-географическом контексте приморские города во всё возрастающей мере демонстрируют позитивную (отличную по вектору от городов России в целом) динамику; за 2002–2010 гг. демографическую «массу» нарастили 28 приморских урбанистических центров. Характерно, при этом, что в суммарный прирост (541 тыс. чел.) наибольший вклад внесли Махачкала с городами-спутниками (36%), а также Санкт-Петербург (35%). Тем не менее, в большинстве (в 46 из 74) приморских городов по прежнему имело место сокращение числа жителей (на данном временном интервале эта тенденция в наибольшей мере оказалась присуща Тихоокеанскому побережью, Северу и городам Крыма).

В последующий период процесс постепенного «перетока» населения в немногие ведущие города продолжился; возросло и число приморских поселений с «плюсовой» демографической динамикой (в 2016 г. в сопоставлении с 2010 г. людность увеличилась в 41 городе (на 49% – за счёт концентрации населения в ведущем приморском урбанистическом центре России – Санкт-Петербурге), включая практически все столицы субъектов РФ (кроме Мурманска и Магадана, где темпы депопуляции, впрочем, существенно замедлились). В последние два года зримый демографический «разворот» продемонстрировали и города крымского побережья (кроме Алушты). Необходимо, в этой связи, отметить, что возвращение Крыма (и, соответственно, девяти приморских городов полуострова, включая Севастополь) в юрисдикцию России (частично восстановив геостратегические позиции

страны в северном Причерноморье) «прирастило» приморскую зону плотно заселёнными, высоко урбанизированными территориями. Россия вновь «приблизилась к морю», возрос демографический и социально-экономический потенциал её приморской зоны. Всё это происходило на фоне дальнейшего укрепления позиций крупнейших городов, распространения ими позитивных социально-экономических импульсов на сопредельную периферию, сохраняющихся высоких темпов естественного прироста населения в Дагестане (в целом по России с 2013 г. соответствующий показатель также перешел в положительную зону).

В итоге, за 1989–2016 гг. суммарная численность населения приморских городов России возросла на 6,2% или на 794 тыс. человек, достигнув величины почти в 13,7 млн чел., что эквивалентно 12,6% всего городского населения страны (в 1989 г. аналогичный показатель составлял 11,76%). Основной прирост при этом пришёлся на побережье Балтики (население приморских городов здесь увеличилось на 11,6% или на 614 тыс. чел., причём, в основном за счёт Санкт-Петербурга, чье население «приросло» на 530 тысяч), а также Каспия (рост на 535 тыс.; демографический потенциал пяти прикаспийских городов возрос, при этом, на 53%; почти 400 тыс. новых горожан обеспечила Махачкала – один из наиболее интенсивно растущих городов России). За 1989–2016 гг. позитивную динамику (правда, менее масштабную) продемонстрировали и приморские города азово-черноморского побережья (на 8,5%, что эквивалентно 237 тыс. человек); основные «драйверами» роста здесь стал Сочи (рост населения на 131 тыс. или на 33%) и Ростов-на-Дону (увеличивший население на 95 тыс., т.е. на 9,4%). Характерно, при этом, что за постсоветский период приморские города Крыма утратили почти 8% своего демографического потенциала и лишь в последние два-три года численность городского населения на побережье Крымского полуострова начала постепенно расти.

Несколько иная по вектору ситуация – на арктическом и тихоокеанском побережьях России (от Мурманска до Владивостока), где позитивную демографическую динамику за истекшую четверть века из 34 городов продемонстрировали лишь 4 (Южно-Сахалинск, Нарьян-Мар, Салехард и, наконец, Артём). Общие же демографические потери для приморских городов Арктической зоны и российского Дальнего востока за постсоветский период составили почти 600 тыс. человек (что эквивалентно населению главного города Российской Федерации на Тихом океане – Владивостока). Процесс этот корреспондирует с общим (в целом «затухающим», но не исчерпавшим пока свой потенциал) «оттоком» населения из регионов севера и северо-востока России.

Эффекты талассоаттрактивности в контексте реструктурирования демографического потенциала российских приморских городов. В последние полтора десятилетия приморские города России вновь демонстрируют свою повышенную притягательность для населения, однако подобного рода талассоаттрактивность проявляется на фоне ряда рельефно просматриваемых структурных и локализационных тенденций.

Общий «сдвиг к морю» демографического потенциала сопряжён, прежде всего, с процессом пространственной концентрации населения, его последовательного перераспределения в пользу крупнейших городов. Симптоматично, что удельный вес немногочисленной группы приморских урбанистических центров людностью 500 тысяч и более (аккумулирующей почти 60% всего «приморского» городского населения) на всех исследуемых временных интервалах устойчиво возрастал; малые же города, напротив, стабильно сокращали свою долю (табл. 3).

Важно, в этой связи, осознавать, что «притягивается» население не столько «к морю», сколько в локализованные на его побережьях поселения, города, обретающие аттрактивность благодаря своему функционалу, размеру, статусу, позиционированию в селитебной и хозяйственной иерархии, выстраиваемой на обширных (и отнюдь не только «приморских») пространствах. Россию же вообще исторически принято воспринимать как «океан суши» [10], и эта гносеологическая и онтологическая данность преломляется в специфике многих приморских городов, особенно крупных и сверхкрупных, обладающих обширнейшими сферами своего влияния. Такие центры как Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону – это, фактически, «вынесенные к морю» общефедеральные и макрорегиональные столицы и опережающий рост

Таблица 3

Удельный вес населения, проживающего в приморских городах различной людности, %*

	1989 г.	2002 г.	2010 г.	2016 г.
Все приморские города	100,0	100,0	100,0	100,0
Города людностью более 1 млн чел.	44,2	45,3	45,7	46,2
Города людностью от 500 тыс. до 1 млн чел.	11,3	12,3	13,0	13,5
Города людностью от 250 тыс. до 500 тыс. чел.	19,3	19,1	18,5	18,4
Города людностью от 100 тыс. до 250 тыс.	8,3	8,2	8,5	8,2
Города людностью от 50 до 100 тыс. чел.	5,5	5,7	5,8	5,7
Города людностью менее 50 тыс. чел.	11,4	9,4	8,5	8,0

* Рассчитано автором на основе данных переписей населения и сведений текущего статистического учёта.

их демографического потенциала, в этой связи, лишь отчасти связан с «морским фактором». Схожая (хотя и не столь рельефно выраженная) ситуация с Архангельском и Владивостоком, городами, «замыкающими» на себе массивы в том числе и внутриконтинентальных пространств. Талассоатрактивность населения, в итоге, не только воплощает «континентально-океаническую дихотомию» [2], но и проявляется в неразрывном единстве с процессами метрополизации.

Если вынести за рамки анализа Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, а также города побережья Дагестана (где в демографических процессах существенен фактор естественного прироста, а роль морехозяйственной активности в формировании экономической повседневности – весьма невелика [8]), то в оставшейся совокупности приморских урбанистических центров можно констатировать не только более масштабное сокращение численности населения в кризисные 1990-е гг., но и «запаздывающий» последующий восстановительный тренд (табл. 4). И напротив, аналитика свидетельствует о неуклонном «перераспределении» населения в пользу, прежде всего, региональных «столиц» (что, заметим, полностью соответствует постсоветским геодемографическим трендам [11]), за исследуемый период нарастивших свою долю в демографическом потенциале приморских городов с 73,6 до 75,0%.

На фоне «стягивания» населения в крупнейшие приморские города наблюдается общий трендовый «переток» демографического потенциала в пользу балтийского и каспийского побережья; доля Балтийской приморский макрозоны в населении приморских городов России за 1989–2016 гг. возросла на 2 процентных пункта, Каспийской – на 3,5, при одновременном сокращении аналогичного показателя для городских поселений арктических побережий – на 3,2 и приморских городов Тихоокеанской макрозоны на 2,9 процентных пункта (табл. 5).

Впрочем, и на Юге России, в его азово-черноморском сегменте, эффекты талассоаттрактивности безусловно имеют место [9]. Аналогична ситуация для арктических и

Таблица 4

Удельный вес приморских городов в численности городского населения России*

	1989 г.	2002 г.	2010 г.	2016 г.
Все приморские города				
Число жителей, тыс. чел.	12891,4	12658,2	13006,4	13685,4
% от городского населения России	11,76	11,72	12,19	12,60
Приморские города без Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону и городов Дагестана				
Число жителей, тыс. чел.	6710,5	6248,2	6209,7	6368,1
% от городского населения России	6,12	5,78	5,82	5,86
Приморские города – «столицы» субъектов РФ				
Число жителей, тыс. чел.	9484,5	9331,8	9651,5	10251,2
% от городского населения России	8,65	8,64	9,05	9,44

* Рассчитано автором на основе данных переписей населения и сведений текущего статистического учёта.

Таблица 5

Распределение населения приморских городов в разрезе приморских макрозон, %*

Макрозоны	1989 г.	2002 г.	2010 г.	2016 г.
Балтийская	41,2	42,2	42,5	43,2
Азово-Черноморская	25,0	26,4	25,8	25,6
Баренц-Беломорская и Арктическая	11,7	9,6	8,9	8,5
Каспийская	7,7	9,4	10,6	11,2
Тихоокеанская	14,4	12,4	12,2	11,5

* Рассчитано автором на основе данных переписей населения и сведений текущего статистического учёта

дальневосточных территорий, где и поныне в целом сокращающийся демографический потенциал продолжает отчасти «удерживаться» приморскими городами, в полной мере выполняющими функции стабилизатора системы расселения, её опорного каркаса. Показательно, что если для всех приморских субъектов РФ Тихоокеанской России (крупнейшего в стране акватерриториального макрорегиона [17]) численность населения к 2016 г. составила лишь 71% от уровня 1989 г., то для соответствующего кластера приморских городов – 85,5%).

Выводы. Рост, либо напротив, сокращение численности населения тех или иных поселений – один из первостепенных, наиболее корректных и чутких индикаторов общественно-географической динамики. В этой связи демографическая статистика, её анализ – чётко высвечивают как присущие России эффекты талассоаттрактивности, так и первостепенную, ключевую роль в территориальной социально-экономической системе страны отдельных сегментов её побережья, приморских урбанистических центров. Роль эта в перспективе, полагаю, сохранится и, даже, некоторым образом возрастёт; динамика численности населения приморских городов при этом будет в существенной мере предопределяться следующими пространственными тенденциями:

- пролонгацией эффектов метрополизации (роста ареалов влияния ведущих урбанистических центров) и, соответственно, дальнейшей концентрацией населения и экономики в крупнейших приморских городах (в первую очередь – Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Махачкале, Владивостоке);
- некоторым «макросдвигом» демографического потенциала Российской Федерации на её юго-запад (в этом тренде возрастёт, в частности, социально-экономическая динамика в приморских агломерациях Крыма, Краснодарского края и Ростовской области, устойчивый демографический и социально-экономический рост сохранит Махачкалинская агломерация);
- новой «волной» освоения (ресурсно-сырьевого и военно-стратегического) российского сектора Арктики, расширения использования коммуникационного потенциала «Северного морского пути»;
- формированием и развитием территорий опережающего развития на тихоокеанском побережье России.

Несмотря на сохраняющиеся экономические и вновь нарастающие демографические риски, приморские города в данном контексте сохраняют позитивную перспективу, выступая всё более значимым, приоритетным объектом географического анализа.

Библиографический список

1. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб.: РГО, 2005. С. 5–23.
2. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. 369 с.
3. Бородина Т.Л. Типология региональной динамики населения России в постсоветский период // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В.М. Котляков, В.Н. Стрелецкий. О.Б. Глезер, С.Г. Сафронов М.: Изд. дом «Кодекс», 2016. С. 191–208.
4. Горкина Т. И. Океанический шельф как район нового освоения для мировой экономики // Известия РАН. Сер. геогр. 2015. № 3. С.19–28.
5. Дергачев В.А. Природно-хозяйственная контактная зона «суша — океан» // Известия ВГО. 1980. Т. 112. Вып. 1. С. 40–45.
6. Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. геогр. 2016. № 6. С. 7–16.

7. Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8. № 2. С. 85–100.
8. Дружинин А.Г. «Морской фактор» в современной российской экономике (взгляд географа-обществоведа) // Научная мысль Кавказа. 2016. № 2. С.16–26.
9. Дружинин А.Г., Дайкер А.О., Сухинин С.А. «Приморский фактор» в локализации населения Юга России: подходы к идентификации // Научная мысль Кавказа. 2015. № 3. С. 74–81.
10. Ильин И.А. О России. Три речи. 1926–1933. София: Изд. «За Россию», 1934. 78 с.
11. Карачурина Л.Б., Мкртчян Н.В. Роль миграционных процессов в демографическом развитии региональных центров России // Вопросы географии. Сб. 141. Проблемы регионального развития России / Отв. ред.: В.М. Котляков, В.Н. Стрелецкий. О.Б. Глезер, С.Г. Сафронов М.: Изд. дом «Кодекс», 2016. С. 209–233.
12. Лаппо Г.М. Города России: взгляд географа. М.: Новый хронограф. 2012. 504 с.
13. Ларюэль М. Северный морской путь: мечты и реальность на Крайнем Севере // Россия – 2016. Ежегодный доклад. Франко-российский аналитический центр «Обсерво». Париж. 2016. С. 387–397.
14. Покшишевский В.В. География расселения на берегах Мирового океана. Л., 1979. 342 с.
15. Покшишевский В.В., Федоров Г.М. Основы географии населения и расселения в пределах Мирового океана // География океана: теория, практика, проблемы. Л.: Наука, 1988, С. 148–161.
16. Пространство современной России: возможности и барьеры развития (размышления географов-обществоведов) / Отв. ред. А.Г. Дружинин, В.А. Колосов, В.Е. Шувалов. М.: Изд-во «Вузовская книга», 2012. 336 с.
17. Тихоокеанская России: страницы прошлого, настоящего, будущего / Отв. ред. П.Я. Бакланов. Владивосток: Дальнаука, 2012. 406 с.
18. Pak A., Majd F. Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study // Ocean and Coastal Management. 2011. 54. .P. 129-136.
19. Serra P., Vera A., Tulla A. F., Salvati L. Beyond urban-rural dichotomy: Exploring socioeconomic and land-use processes of change in Spain (1991–2011) // Applied Geography. 2014. № 55. P. 87–95.
20. Small, C., Nicholls, R.J. A global analysis of human settlement in coastal zones // Journal of Coastal Research. 2003. Vol. 19, Is. 3, June. P. 584–599.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВА

УДК 631.115.8 (631.151.6)

Павленко И.В., Ермакова Г.А., Сердобинцев Д.В. (Саратов)

ПРОЦЕССЫ ИНТЕГРАЦИИ И КООПЕРАЦИИ – ВЕКТОР РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

Pavlenko I.V., Ermakova G.A., Serdobintsev D.V.

INTEGRATION AND CO-OPERATION PROCESSES – THE DEVELOPMENT VECTOR OF REGIONAL AGROINDUSTRIAL COMPLEX

Аннотация. *В статье определены преимущества и значение интеграции и кооперации в социально-экономическом развитии агропромышленного комплекса (АПК), заключающиеся в повышении занятости сельского населения, снижении транзакционных издержек и укрупнении масштабов производственно-коммерческой деятельности сельхозтоваропроизводителей. В процессе исследований рассмотрены теоретические основы, проанализированы основные научные направления, уточнены отличительные особенности и организационно-экономическое содержание интеграции и кооперации. Предложена и апробирована комплексная методика интегральной оценки уровня производственно-экономического развития сельскохозяйственных предприятий по районам Саратовской области. Выявлено, что наибольший эффект и отдачу в современных условиях обеспечивают интегрированные и кооперированные структуры, где создан законченный технологический цикл – от производства сельскохозяйственного сырья и его переработки до реализации готовой продукции. На примере крупного агропромышленного холдинга и сельскохозяйственного кооператива определены особенности и преимущества организации взаимодействия между сельхозтоваропроизводителями.*

Abstract. *In article are defined advantages and value of integration and co-operation in social-economic development of agroindustrial complex consisting in increase of employment of rural population, decrease of transactions costs and enlargement of scales of industrial-commercial activity of agricultural commodity producers. In the process of researches theoretical bases are considered, the basic scientific directions are analysed, distinctive features and the organizational-economic content of integration and co-operation are specified. The complex technique of an integrated estimation of level of productive-economic development of the agricultural enterprises for regions of the Saratov area is offered and tested. It was revealed that the most efficient and productive in a modern condition provides the integrated and co-operative structures which create a complete production cycle – from the production of agricultural raw material and its processing to sales of finished products. On an example of the large agroindustrial holding and the agricultural co-operative, features and advantages of the organisation of interaction between agricultural commodity producers are defined.*

Ключевые слова: *агропромышленный комплекс, Саратовская область, индекс эффективности развития, интеграционные и кооперационные процессы.*

Keywords: *agroindustrial complex, the Saratov area, index of efficiency of development, integration and co-operation processes.*

Введение и постановка проблемы. Агропромышленный комплекс, как базовый элемент обеспечения продовольственной безопасности страны, демонстрирует в последние годы довольно устойчивый рост, но темпы этого роста сдерживаются низким уровнем платежеспособного спроса населения, ограниченностью ассортимента производимой продукции, неэффективностью системы связей и взаимодействия между производителями и переработчиками сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия [1]. Наряду с тем, предприятиям становится все сложнее индивидуализированно выступать на рынке, т.к. требуются более высокие удельные затраты, как финансовых, так и административных ресурсов, на единицу продукции (работ, услуг). А в отрасли, где производимая продукция (продовольствие) является весьма скоропортящейся и требующей особых условий доставки и хранения, значительную роль играют сферы снабже-

ния и обслуживания, оптимизация которых обеспечивается методами маркетинга и логистики. Эффективность данных механизмов многократно усиливается активизацией процессов интеграции и кооперации, как наиболее перспективной мерой совершенствования хозяйственных взаимодействий в АПК. Независимым организациям приходится самостоятельно организовывать и финансировать сбытовую, ценовую и другие политики, а участники агропромышленных объединений функционируют как единый организм, координируя свою деятельность во всех сферах производства и маркетинга. Интегрированные и кооперативные формирования при больших объемах закупок могут требовать более низких цен от поставщиков, распределять затраты по предприятиям и предельно исключить дублирование функций. При этом кооперационные процессы также являются важным направлением развития малых форм хозяйствования (МФХ), позволяя обеспечить занятость сельского населения и социальное развитие села.

Обзор ранее выполненных исследований. К сегодняшнему дню широкое развитие получили различные теории и методы интеграции и кооперации экономических субъектов в части обеспечения организации и эффективности производственно-экономического взаимодействия [9]. Среди данных учений можно отметить направление регионального экономического роста, включающее разделы: неоклассический, кумулятивный, новых теорий, новых форм территориальной организации производства (включая кластеры) и другие теории [5]. Наряду с теоретико-методологическими аспектами интеграционных процессов определенное развитие получили и взаимосвязанные теории кооперационных процессов, с учетом специфики взаимодействия МФХ – личных подсобных (ЛПХ) и крестьянских (фермерских) хозяйств (К(Ф)Х) [8]. При этом особое внимание ученых-экономистов уделяется теоретическим подходам к экономическому анализу современного состояния кооперативов, который берет свое начало в XIX столетии, также экономика кооперативов изучалась некоторыми Нобелевскими лауреатами. Большой прогресс достигнут в анализе развития и экономическом моделировании сельскохозяйственной кооперации, которое началось с 1940-х гг. в рамках четырех основных направлений, строящихся на различном понимании данной научной категории: неоклассическая теория, теория организации отраслевых рынков, теория игр, новая институциональная экономическая теория (НИЭТ) [3]. Вышеперечисленные работы довольно исчерпывающе освещают все преимущества интеграции и кооперации посредством оптимизации производственно-коммерческого взаимодействия и их влияние на эффективность деятельности предприятий. При этом об успешности работы сельхозтоваропроизводителей нельзя говорить в отрыве от науки о рынке – маркетинге, т.к. именно труды ученых-маркетологов являются основой призмой, через которою следует рассматривать современные производство и реализацию продукции АПК. И здесь можно отметить работы Ф. Котлера [4] и Е.П. Голубкова [2], значительная часть, которых посвящена различным особенностям, элементам и структуре затрат на процессы товарообращения и оптимизации взаимодействий предприятий посредством интеграции на основе различных видов маркетинговых систем. В современных условиях хозяйствования роль и значение диагностики региональных особенностей производства и, особенно, сбыта продукции значительно возрастают. Общие вопросы теории и практики анализа деятельности предприятий, интеграции и кооперации раскрыты в трудах многих ученых. Однако на сегодняшний момент не выявлены факторы и не разработана методика оценки уровня развития сельскохозяйственных организаций по муниципальным районам и их вклада в самообеспечение продовольствием регионов.

Полученные результаты и их обсуждение. Проведенный анализ деятельности сельскохозяйственных организаций Саратовской области выявил, что за период 2010–2014 гг. увеличились объемы производства продукции растениеводства в 3,3 раза, а продукции животноводства – на 86,21%. Также выросли финансово-экономические показатели сельхозорганизаций, о чем свидетельствует рост выручки за изучаемый период в 1,92 раза, а себестоимости произведенной продукции – в 1,78 раза, что повлекло закономерное увеличение прибыли от продаж в 3,11 раза. Одновременно с 2011 г. демонстрирует

положительную динамику уровень товарности произведенной продукции, увеличившийся с 64,36 до 80,13%.

Для оценки уровня развития сельскохозяйственных организаций нами был сформирован и рассчитан интегральный показатель по районам Саратовской области в среднем за 2013–2014 гг. При расчете принималась во внимание совокупная значимость показателей. Значения сумм полученной выручки, количества работников, размера государственной помощи, полученных кредитов, материальных затрат, суммы начисленной амортизации, уровня рентабельности, среднемесячной оплаты труда, уплаченных налогов и страхования по конкретным районам за 2013–2014 гг. сопоставлялись с аналогичными показателями в среднем по области. Комплексная оценка определена как сумма взвешенных показателей, а индекс эффективности – как соотношение комплексных оценок. В результате проведенных расчетов нами было выявлено, что из 38 районов Саратовской области наиболее эффективными и развитыми сельхозорганизациями располагают 11 районов: Саратовский – 26,44; Татищевский – 3,71; Энгельсский – 1,87; Романский – 1,68; Марксовский – 1,57; Балаковский – 1,48; Калининский – 1,45; Лысогорский – 1,43; Новобурасский – 1,08; Ровенский – 1,04; Балаковский – 1,02 (рис. 1).

Таким образом, Саратовский район – лидер по степени развитости сельхозтоваропроизводителей, т.к. этот район обслуживает областной центр, является самым густонаселенным, с высокой заработной платой и развитой инфраструктурой, а как следствие самый привлекательный для потенциальных инвесторов. Ведущими предприятиями района являются – Холдинг ФПГ «Солнечные продукты» (выращивание и переработка подсолнечника), ЗАО «Совхоз-Весна» (производство овощей защищенного грунта). Расположившийся на втором месте Татищевский район знаменит птицефабриками: ОАО «Птицефабрика Михайловская» (агрохолдинг «ПентАгро» федерального холдинга «Синергия») и ООО «Татищевская птицефабрика». Вошедший в тройку Лидеров Энгельсский район ориентирован на производство молока и овощей открытого грунта, где одними из лидеров являются ООО «Группа компаний «Белая долина» и ПСССПК «ЦКП «Покровские овощи», соответственно.

Следовательно, в современных условиях наибольший эффект и отдачу для развития производства обеспечивают интегрированные и скооперированные структуры.

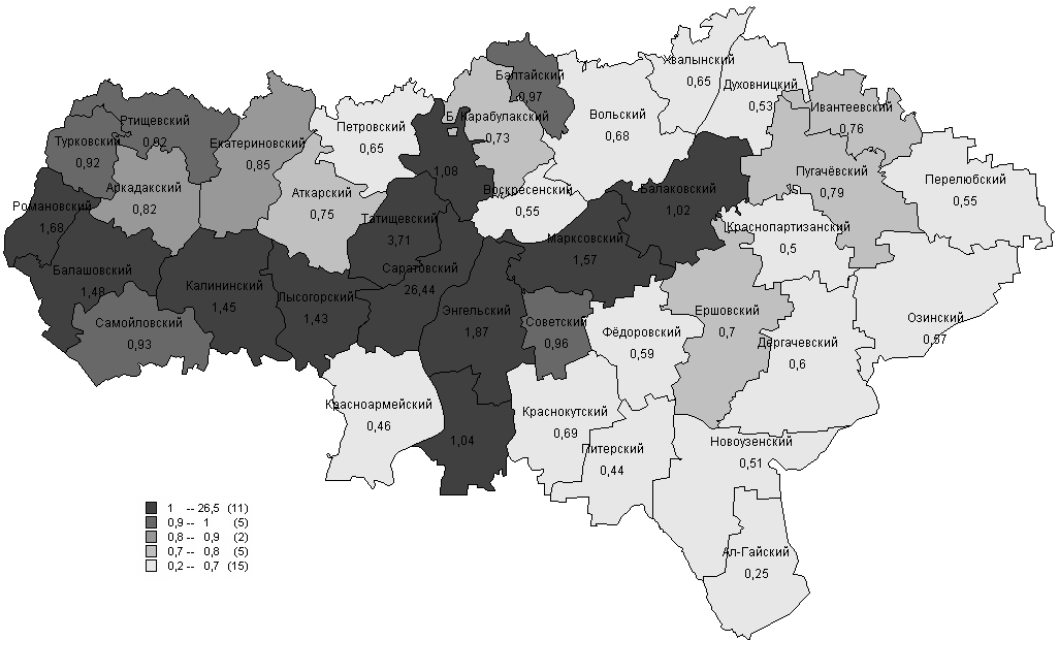


Рис. 1. Уровень развития сельхозтоваропроизводителей по районам Саратовской области в среднем за 2013–2014 гг.

Именно здесь происходит значительная концентрация материальных и финансовых ресурсов, что позволяет создать систему капитала с сильным производственным началом, обеспечить конкурентные преимущества диверсифицированного бизнеса и занять достойную нишу на рынке агропродукции. Согласованность взаимодействия между всеми звеньями (участниками) процесса является базой для получения синергетического эффекта производственной деятельности.

Однако на сегодняшний момент в аграрной сфере экономики существуют значительные проблемы интегративного роста. Так, до 80% перерабатывающих предприятий Саратовской области, стремясь улучшить свое финансовое состояние, занижают закупочные цены, что вынуждает сельхозтоваропроизводителей сокращать молочное стадо или искать другие каналы реализации, доходя до уличной торговли. Данное обстоятельство негативно отразилось и на деятельности самих перерабатывающих предприятий, производственные мощности которых из-за недостатка сырья используются не в полную мощь. В условиях нарастания конкуренции на рынке молочной продукции недоиспользование производственных мощностей перерабатывающих предприятий приводит к росту себестоимости продукции и снижению ее конкурентоспособности.

Нами выявлена зависимость между использованием мощностей (в %) и себестоимостью 1 т молока (тыс. руб.). Для анализа были взяты 11 крупных молочных завода Саратовской области. Вся произведенная на них молочная продукция была пересчитана в условное молоко по коэффициентам перевода: цельномолочная продукция – 1, масло животное – 22, сыр – 10, молоко сухое – 8,3.

Процент использования мощностей по переработке условного молока найден из соотношения производства молока (т) к среднегодовой мощности (т). Производственная себестоимость 1 т условного молока – отношение себестоимости проданной продукции (тыс. руб.) к произведенной (т). В результате было получено уравнение регрессии:

$$y = 13{,}19 - 0.13x,$$

где y – себестоимость 1 т молока (тыс. руб.); x – % использования мощностей.

Коэффициент корреляции равен 0,62, что говорит о высокой связи между признаками. Следовательно, в изучаемой совокупности, каждый процент увеличения загрузки мощностей снижает себестоимость переработки 1 т молока на 130 руб. Полученная экономия может быть направлена, как на стимулирование развития собственной сырьевой базы – повышение закупочной цены, так и на расширение производства: закупку современного оборудования и пополнение оборотных средств [10].

Таким образом, перерабатывающая промышленность заинтересована в налаживании взаимовыгодных отношений с сельскохозяйственными товаропроизводителями. Сегодня многие руководители предприятий молочной индустрии, осознав это, достигли значительных результатов в своей деятельности. Это в полной мере относится к агропромышленным формированиям, где создан законченный технологический цикл – от производства молочного сырья и его переработки до реализации готовой продукции. Все это позволяет наряду с повышением экономической эффективности производства применить прогрессивные методы заготовок, рационально использовать транспорт для перевозок продукции, снизить транспортно-заготовительные расходы, укрепить материально-техническую базу и реализовать интересы всех участников интеграции.

Обычно инициатором интеграции с сельхозтоваропроизводителями выступают предприятия перерабатывающей и пищевой промышленности, которые становятся «технологическим ядром» холдинговых компаний, оказывая, как уже отмечалось, активное воздействие на развитие сырьевой базы.

Однако при создании интегрированного формирования необходимо присутствие независимого арбитра, внимательно следящего за процессами слияния и поглощения, особенно в отношении сельскохозяйственных предприятий, и не допускающего региональной монополизации рынка. Как показывает зарубежный опыт, функции такого координатора должно осуществлять государство посредством экономических мер воздействия. Государственный аппарат управления, как на федеральном, так и региональном уровнях должен поддерживать процессы интеграции и кооперации, т.к. зачастую крупные агрохолдинги включают в свой состав сельхозпредприятия находящиеся на грани банкротства, инвестируют в их восстановление

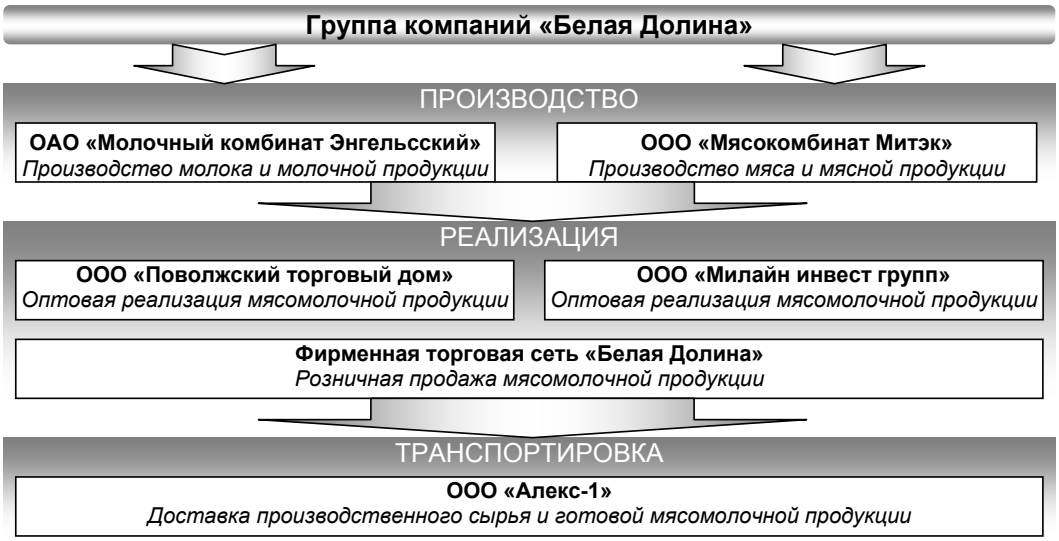


Рис. 2. Организационная структура Группы компаний «Белая Долина» Энгельсского района Саратовской области

и модернизацию. Госорганам необходимо содействовать списанию задолженности объединяемых предприятий, оказывать помощь в получении долгосрочных кредитов, предоставлять налоговые льготы на период реконструкции, включить вновь созданные интегрированные формирования в целевые программы развития АПК и территорий.

Активизация процессов структуризации и интеграции, а также их господдержка, смогут решить проблему стабилизации и развития регионального АПК, что подтверждается опытом работы Энгельсского муниципального образования (ЭМО), на территории которого функционируют ООО «Группа компаний «Белая долина» и Перерабатывающий снабженческо-сбытовой (торговый) сельскохозяйственный потребительский кооператив «Покровские овощи», созданный на условиях софинансирования.

Группа компаний «Белая Долина» выбрала ограниченный вид построения производственной структуры, сосредоточившись только на развитии переработки и реализации продукции животноводства [11]. В состав группы входят 2 производственных предприятия – ОАО «Молочный комбинат Энгельсский» и ООО «Мясокомбинат Митэк», а также торговые дома: ООО «Поволжский торговый дом», ООО «Милайн инвест групп» и транспортная компания ООО «Алекс» (рис. 2).

Общая численность сотрудников предприятий насчитывает порядка 2500 чел. Центральное предприятие – Энгельсский молочный комбинат, основанный в 1977 г., к настоящему моменту занимает лидирующее положение на продовольственном рынке Саратовской области, активно развивает производственную базу используя только сырье местных предприятий. На сегодняшний день это более пятидесяти сельхозпроизводителей из 10 районов области, в т.ч. из Энгельсского, Советского, Ершовского, Аткарского, Калининского, Лысогорского, а также Волгоградской и Пензенской областей. Доставку сырья и готовой продукции осуществляет транспортная компания «Алекс-1», которая имеет в своем распоряжении более 100 транспортных средств, в т.ч. молоковозы, и ремонтно-техническую службу, включающую комплекс проведения санитарной обработки кузовов и моечных работ. Реализация продукции производимой предприятиями группы осуществляется через ООО «Поволжский торговый дом», обладающий сетью торговых представителей охватывающей около 13 регионов). Также холдинг занимается развитием собственной фирменной торговой сети «Белая Долина» на территории Саратовской области – открыто уже около 75 киосков, оформленных в фирменном стиле, где наиболее полно представлен ассортимент продукции [7].

Эффективность интеграционных процессов ООО «Группа компаний «Белая долина» можно оценить рассмотрев структуру формирования розничной цены и фактических

Таблица 1

Структура себестоимости и цены реализации молока в ООО «Группа Компаний «Белая Долина» Энгельсского района Саратовской области в 2015 г.*

Показатель	Цена на цельномолочную продукцию		Удельный вес затрат на производство цельномолочной продукции, %	Уровень рентабельности производства цельномолочной продукции, %
	руб./кг	доля в розничной цене, %		
Сельскохозяйственные товаропроизводители	закупочная 22,14	61,50	64,00	17,10
ООО «Молочный комбинат Энгельсский»	оптовая 30,33	22,75	30,00	15,20
Фирменная сеть «Белая долина»	розничная 36,00	15,75	6,00	14,00
Итого ООО «Группа компаний Белая Долина»	36,00	100,00	100,00	16,30

* Источник: данные годовых отчетов Министерства сельского хозяйства Саратовской области и расчеты авторов.

затрат на производство молока и цельномолочной продукции по цепочке: сельскохозяйственный производитель – переработчик – торговля (табл. 1). Так, анализируя затраты на производство цельномолочной продукции, мы выявили, что доля сельскохозяйственного товаропроизводителя в создании конечного продукта самая высокая – 64%, а доля торговой сети самая низкая – 6%. В рамках интеграционного формирования возможно решение проблемы повышения эффективности молочного скотоводства, путем установления оптимальной закупочной цены на молоко-сырье. В результате гибкой ценовой политики руководства Группы доля сельскохозяйственного товаропроизводителя в структуре розничной цены на цельномолочную продукцию достигает 61,50%, доля молокоперерабатывающего предприятия – 22,75%, а доля фирменной торговой сети – 6,00%. Это приводит к тому, что в целом рентабельность производства, переработки и реализации молока и молочной продукции превышает 16,4%, что позволяет, перераспределить полученные доходы «по справедливости», т.е. учесть вклад каждого участника интеграции в создании конечного продукта и достойно вознаградить за полученные результаты.

Примером взаимовыгодных партнерских отношений сельскохозяйственных товаропроизводителей и государственных институтов власти может быть успешный опыт решения проблемы импортозамещения на основе развития кооперации. В поселке Новопушкинское, Энгельсского района Саратовской области, в 2013 г. зарегистрирован, а с середины 2014 г. осуществляет деятельность Перерабатывающий снабженческо-сбытовой (торговый) сельскохозяйственный потребительский кооператив (ПСССПК) «Центр коллективного пользования (ЦКП) «Покровские овощи». Среди семи учредителей кооператива 5 средних предприятий АПК отрасли овощеводства Энгельсского района с площадью сельхозугодий порядка 150–1000 га: ООО «Агрия», ООО «ВИТ», ООО «ПокровскАгро», ООО «Покровский консервный завод», ООО «Покровскплодовощ», а также 2 КФХ: Щеренко П.Ю. и Крючков М.П. [14].

Это один из уникальных по российским меркам проектов и второе подобное предприятие в России [13]. Данный ЦКП был организован с использованием элементов государственно-частного партнерства в рамках реализации областной программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Саратовской области на 2012–2015 годы». Основной целью создания центра является обеспечение доступа сельхозтоваропроизводителей региона к торговым сетям, расширение рынков сбыта, улучшение товарного вида и брендирование местной овощной продукции (морковь, картофель, капуста, лук). В 2013 г. для открытия ЦКП был получен грант из федерального и областного бюджетов в размере 70,5 млн руб., а еще 13 млн руб. в обустройство внесли К(Ф)Х, являющиеся участниками кооператива. Для приобретения оборудования Комитет по управлению имуществом и Администрация Энгельсского муниципального района учредили Муниципальное бюджетное учреж-

Рис. 3. Организации работы предприятий-участников ПССПК «ЦКП «Покровские овощи» Энгельсского района Саратовской области

дение (МУБ) «Центр коллективного пользования» [14], которое передало в льготную аренду кооперативу все закупленные по госконтрактам средства производства [15]. В арендованных производственных помещениях было установлено современное оборудование по предпродажной подготовке овощей и корнеплодов, состоящее из трех линий, обеспечивающих полный технологический цикл от чистки и мойки до упаковки готовой продукции, а также оборудование для охлаждения и хранения овощей и картофеля.

Энгельсский район для организации центра был выбран по той причине, что благодаря развитой системе орошения он занимает лидирующие позиции в регионе по производству продукции овощеводства – ежегодно местные предприятия выращивают порядка 110 тыс. т овощей и 36 тыс. т картофеля. Общий объем производимых в Энгельсский районе овощей в 3 раза превышает нормативную потребность населения, а картофеля – в 1,4 раза [13]. Общая площадь земель сельскохозяйственного назначения составляет 196,4 тыс. га, в том числе 160,4 тыс. га – пашня. В районе функционирует 34 коллективных сельскохозяйственных предприятий и 140 крестьянских (фермерских) хозяйств и индивидуальных предпринимателей. Однако, в отсутствие современных овощехранилищ, цехов по приемке и упаковки, реализация овощной продукции была возможна только в период сбора урожая по самым низким ценам из-за больших объемов предложения на рынке. При этом продукция саратовских товаропроизводителей не была широко представлена в сетевых магазинах по причине несоответствия предъявляемым требованиям по внешнему виду, фасовке, упаковке, объемам и срокам поставок. Работа ПССПК «ЦКП «Покровские овощи» в 2014 г. уже обеспечила вхождение саратовской овощной продукции в одну из крупнейших федеральных торговых сетей, что стало прорывом во взаимоотношении сельхозтоваропроизводителей с сетевыми магазинами – рисунок 3. А энгельсские аграрии получили возможность сохранить выращенную продукцию и реализовывать ее без посредников в течение всего года по более высоким ценам. Планировалось, что в 2014 г. услугами Центра воспользуются не менее 50 субъектов малого и среднего предпринимательства, при этом на предприятии будет создано 30 постоянных и 50 сезонных рабочих мест. В ближайших планах по развитию ПССПК значится реализации второй очереди проекта по двум направлениям: увеличение площади складских помещений и организация глубокой переработки овощной продукции. Для экономики области открытие ЦКП стало важным шагом в решении задач по повышению конкурентоспособности регионального АПК и обеспечению импортозамещения на продовольственном рынке [12].

На наш взгляд, создание такого многопрофильного Центра коллективного пользования «Покровские овощи» является прорывом во взаимоотношениях сельхозтоваропроизводителей с сетевыми магазинами,

Таблица 2

Эффективность создания ПССПК «ЦКП «Покровские овощи» на территории Энгельсского района Саратовской области

Этапы товародвижения продукции	Показатель	Члены кооператива «ЦКП «Покровские овощи»	Прочие сельхозпроизводители овощеводческой продукции ЭМР	Импортные поставщики овощей
I этап – производство овощей и картофеля	1. Общественно-необходимые затраты на производство овощей, руб. ц	714	714	–
	2. Среднегодовая закупочная цена на овощи, руб. ц	1644	1027	–
	3. Количество реализованной продукции, ц %	48288 17	242396 83	–
	4. Уровень рентабельности производства овощей, %	130	20	–
II – этап переработка и хранение овощей в «ЦКП «Покровские овощи»	1. Затраты на закупку (закупочная цена), переработку и хранение 1 ц продукции, руб.	1700	–	–
	2. Оптовая цена продажи 1 ц овощей, руб.	2112	–	–
	3. Уровень рентабельности хранения и переработки овощей, %	24	–	–
III –этап оптовая и розничная торговля овощами и картофелем	1. Затраты сферы торговли (закупочная цена и издержки обращения), руб.	2218	1194	1025
	2. Розничная цена продажи 1 ц овощей,	2661	2661	2661
	3. Уровень рентабельности торговли, %	20	123	160
Добавленная стоимость, созданная всей цепочкой товародвижения, руб. на 1 ц продукции		1996	1982	1648

поскольку местные фермеры и овощеводы получили доступ к сетевой торговле, а, следовательно, повысили свою конкурентоспособность, что значительно упростило задачу реализации программы импортозамещения на территории региона. При этом, эффективность реализации программы импортозамещения на территории региона может быть измерена с помощью расчетного показателя добавленной стоимости, рассчитанной по методике, как выручка за минусом материальных затрат созданных на всех этапах цепочки товародвижения овощеводческой продукции (табл. 2).

Добавленная стоимость тесно связана с таким макроэкономическим показателем, как валовой внутренний продукт (ВВП), т.к. суммирование добавленной стоимости по отраслям и сферам производства дают в итоге показатель ВВП. Кроме того, чем выше показатель ВВП, тем больше налоговых отчислений поступает в бюджеты различных уровней. Результатом создания Центра коллективного пользования с высокотехнологичным оборудованием в Энгельсском муниципальном районе в 2014 г. стало создание добавленной стоимости в размере 1996 руб. на 1 ц овощей, против 1648 руб. добавленной стоимости на 1 ц импортной продукции. Таким образом, создание кооператива «ЦКП «Покровские овощи», стало выигрышной комбинацией решения программы импортозамещения на территории Энгельсского района, поскольку это позволило удовлетворить интересы:

- членов кооператива (объединение разрозненных хозяйствующих субъектов, хранение, расфасовка и переработка продукции, расширение рынков сбыта, демократичность в управлении);
- региона (насыщение продовольственного рынка отечественными, качественными товарами, обеспечение занятости населения, стабилизация

АПК, увеличение отчислений в бюджет и внебюджетные фонды);

- торговых партнеров и покупателей (диверсификация, гибкость и стабильность поставок, улучшение качества и товарного вида продукции, предпродажный сервис, снижение цен).

Выводы. В итоге, можно констатировать, что ближайшей перспективой развития регионального агропромышленного комплекса является организация тесного производственного взаимодействия предприятий. Интеграция и кооперация позволяют предприятиям преодолевать различные организационно-экономические трудности и обеспечивать эффективность производства и успешность коммерческой деятельности. Как показали результаты предыдущих исследований, на основе сравнения двух вариантов логистических схем, общая экономия на транзакционных издержках интегрированного формирования по сравнению с традиционными каналами производства и распределения продукции составляет в среднем 45,0% в зависимости от структуры затрат на процессы товарообращения [6]. А учитывая долю данных затрат в цене реализации, это влечет за собой снижение на 11,0% себестоимости конечной продукции, что позволит инвестировать сэкономленные средства в соответствующее развитие производства. А на основе индикаторов заложенных в Концепции развития агропромышленного комплекса Саратовской области до 2020 года определено, что при условии повсеместного распространения методов организации производства на основе интеграции и кооперации общая экономия только от оптимизации товарообменных процессов и стабилизации регионального продовольственного рынка может составить к 2020 г. в среднем 9721,0 млн руб. И это, без учета эффекта от внедрения новых технологий, создания рабочих мест и увеличения поступления обязательных платежей в бюджеты всех уровней.

Наряду с тем, для развития интеграционных и кооперационных процессов требуется задействование значительных материальных, организационных и прочих ресурсов, которые могут быть в наличии и эффективно использоваться только при объединении усилий государственных и частных структур. При этом в отличие от классических предприятий кооперативы и кооперация в целом напрямую зависят от состояния их участников – т.е. благоприятные условия и экономическое состояние МФХ (а также состояние самих функционирующих кооперативов) положительно сказываются на активности кооперационных процессов и желании фермеров в них участвовать. Поэтому при совершенствовании мероприятий господдержки АПК развитие малых форм хозяйствования и кооперативов должны занимать равноценные позиции, т.к. кооперативы – это не обособленная структура, а в первую очередь – их участники.

Таким образом, становится очевидным, что ближайшая задача построения отлаженных систем товародвижения на основе интеграции и кооперации в агропромышленном комплексе может решаться на основе механизмов частно-государственного партнерства. Активизация процессов интеграции и кооперации, поддерживаемая правительством региона, способна обеспечить не только достижение экономических целей производственной политики, но так же положительно скажется на социальном и технологическом развитии сельских территорий, и позволит вывести аграрный сектор экономики на новый уровень эффективности и конкурентоспособности, для успешного решения задач по импортозамещению на продовольственном рынке.

Библиографический список

1. Белокопытова Л.Е., Павленко И.В. Совершенствование форм взаимодействия субъектов агропродовольственного рынка // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2015. № 7. С. 21–25.
2. Голубков, Е. П. Маркетинг: стратегии, планы, структуры / Академия народного хоз-ва при Правительстве РФ. М. : Дело, 1995. 189 с.
3. Дешковская Н.С. Современные проблемы исследования сельскохозяйственной кооперации // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 296. С. 149–159.
4. Котлер, Ф. Маркетинг менеджмент. СПб. : Питер, 1998. 896 с.
5. Макроэкономическая динамика северных регионов России / Отв. ред. В.В. Фаузер. Сыктывкар, 2009. 336 с.
6. Механизм интеграционных процессов в агропромышленном комплексе региона / А.А. Черняев, Д.В. Сердобинцев, А.Г. Храмушин и др.; ФГБНУ ПНИИЭО АПК. Саратов, 2014. 36 с.

7. Сердобинцев Д.В. Трансформация корпоративного сектора АПК регионов Поволжья в направлении кластеризации // Фундаментальные исследования. 2014. № 12–8. С. 1717–1722.
8. Сердобинцев Д.В., Стукалина О.М., Соловьева Е.Б. Теоретические и практические аспекты механизма кооперационных процессов в АПК регионов // Научное обозрение: теория и практика. 2016. № 3. С. 112–121.
9. Сердобинцев Д.В., Стукалина О.М., Соловьева Е.Б., Касатова Т.М. Теория и практика современных процессов агропромышленной интеграции в Поволжье // Научное обозрение: теория и практика. 2015. № 4. С. 109–115.
10. Черняев А.А., Павленко И.В., Кудряшова Е.В., Ермакова Г.А. Перспективы реализации программы импортозамещения на территории Саратовской области // Аграрный научный журнал. 2015. № 11. С. 92–96.
11. Белая Долина – группа компаний. URL: http://www.beldolina.com/.
12. В Энгельсском районе на полную мощность заработал уникальный Центр коллективного пользования высокотехнологичным сельхозоборудованием. URL: http://minagro.saratov.gov.ru/development/index.php?ELEMENT_ID=5387.
13. В Энгельсском районе открылся Центр коллективного пользования «Покровские овощи». URL: http://www.engels-city.ru/news-line/22398-v-engelsskom-rajone-otkrylsya-tsentr-kollektivnogo-polzovaniya-pokrovskie-ovoshchi.
14. Каталог организаций России – List-Org.mht. URL: http://www.list-org.com/.
15. Саратовские овощи пошли в сети. URL: http://www.business-vector.info/?p=14808.

СОЦИАЛЬНО–ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ

УДК 332.146

Макаров П.Ю., Абдряшитова А.И. (Владимир)

БРЕНДИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РЕГИОНА: ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ[1]

Makarov P.Yu., Abdryashitova A.I.

BRANDING AS A TOOL FOR ECONOMIC POLICY OF THE REGION: MANAGEMENT ISSUES

Аннотация. *Статья посвящена выявлению проблем управления брендами регионов и городов. Исследование основывается на предпосылке о наличии системных проблем, присущих самой концепции регионального бренда и являющихся причиной прочих наблюдаемых проблем. На основе методологии структуризации проблемного поля в работе обобщены результаты изучения практики брендинга Владимирской области, рассмотренные с учётом работ, посвященных брендам других субъектов Российской Федерации. Выявлены системные проблемы брендинга регионов, а именно: неопределенность соотношения централизации и децентрализации при разработке бренда; неопределенность соотношения концентрации и диверсификации при определении направленности бренда; наличие множества факторов формирования бренда при отсутствии общепризнанных критериев для их выбора. Сделаны выводы о рисках и перспективных направлениях повышения эффективности брендинга регионов.*

Abstract. *The article is concerned with the identification of regional brand management issues. The research is based on the premise of the existence of system problems, which are inherent in the very concept of a regional brand and the cause of other problems observed. On the basis of the problem field structuring method the paper summarizes the results of the study of the Vladimir region branding practice, considered taking into account the works devoted to brands of other Russian regions. Systemic problems of branding of regions are revealed, namely: the uncertainty about centralization and decentralization in the brand development; uncertainty about the ratio of concentration and diversification in determining the direction of the brand development; existence of set of factors of brand formation at absence of the generally recognized criteria for their choice. The conclusions about the perspective directions of regional branding efficiency increase are made.*

Ключевые слова: *региональный бренд, бренд территории, бренд города, проблемы управления, экономическая политика.*

Keywords: *regional brand, territory brand, city brand, governance issues, economic policy.*

Введение и постановка проблемы. Глобализация и регионализация – два вектора современного мирового развития, одной из черт которого стало усиление потребности в самоидентификации как на уровне государства, так и в рамках отдельных территорий. Мировая глобализация обусловлена объективными процессами расширения объемов международной торговли, международного разделения труда, развитием всемирных коммуникативных сетей и взаимопроникновением культур. Связанная с ней тенденция к регионализации характеризуется не только стремлением отдельных сообществ к локализации и автаркии, но и потребностью осознать, сохранить и защитить свою идентичность.

Сочетание указанных тенденций порождает проблему формирования и поддержания собственного образа регионов и самоидентификации их населения. Эта проблема актуальна для Российской Федерации и других государств и подкрепляется тем обстоятельством, что внутри государств также развивается конкуренция имиджей регионов.

В силу сказанного, возрастает актуальность развития инструментов формирования имиджа регионов, среди которых значительное

[1] Статья подготовлена в рамках гранта Владимирского филиала РАНХиГС на проведение научно-исследовательских работ в 2016 г., приказ от 01.12.2015 № 290.

распространение в последние годы получил брендинг регионов, занимающий все более выраженную роль в экономической политике субъектов РФ.

По мере расширения практики брендинга регионов становятся очевидны и проблемы в управлении региональным брендом: неэффективность брендов с точки зрения их последующего влияния на экономику региона, узкое понимание бренда, сводящееся только к визуальной коммуникации и идентификации, разрозненность и несистемность инициатив по брендингу регионов и др.

Исходя из повторения указанных проблем в кейсах различных регионов, представляется маловероятным, что они имеют сугубо ситуационный характер. Скорее, можно полагать наличие общих причин, ведущих к воспроизводству однотипных проблем внедрения бренда региона. Изучению этих причин и посвящена данная работа.

Методология работы. Исходя из сказанного выше, цель данной работы составляет выявление и систематизация проблем управления брендами регионов и городов.

Достижение поставленной цели основывается на гипотезе о том, что наблюдаемые проблемы брендинга регионов являются следствием противоречий регионального бренда как социально-экономического явления. Соответственно, выявление и учет этих противоречий в практике управления позволит в перспективе устранить или снизить остроту наблюдаемых проблем.

Методологической основой для достижения цели работы и обоснования выдвинутой гипотезы был выбран структурный подход к анализу проблем управления, представленный в работах Ю.Н. Лапыгина [10] и А.И. Прихожина [11]. В рамках данного подхода управленческая проблема представляется как часть системы взаимосвязанных проблем, т.н. «проблемного поля», отдельные составляющие проблемы которого характеризуются различными уровнями проявления, в т.ч.:

- результирующие проблемы, являющиеся следствием других, не проявляющихся напрямую, проблем;
- корневые проблемы, лежащие в основе проблемного поля и, как правило, представляющие собой базовые противоречия, ведущие к возникновению прочих проблем;
- узловые проблемы – занимают промежуточное положение в цепи причинно-следственных связей между корневыми и результирующими проблемами.

С этой точки зрения, наблюдаемые проблемы брендинга региона, перечисленные в предыдущем разделе, представляются результирующими, а само исследование направлено на выявление части узловых и корневых проблем, обусловленных характером и противоречиями бренда региона как явления.

Прежде, чем приступать к проверке высказанного предложения, в следующих разделах дадим комментарии используемым в работе понятиям и представим обзор текущего состояния исследований в этой области.

Базовые термины и их интерпретация. Основным термином данной работы является понятие «*региональный бренд*», которое будет прокомментировано в данном разделе. Необходимость комментариев обусловлена тем, что понятийный аппарат, связанный с вопросами брендинга регионов, сформировался сравнительно недавно (так, появление понятия «бренд региона» относят к 2002 г. [24]), поэтому в литературе можно выделить минимум две трактовки термина «*региональный бренд*»:

1) региональный бренд, как обозначение товара, ассоциируемого с каким-либо регионом или страной;

2) региональный бренд, как обозначение образа самого региона.

Официальные формулировки придерживаются совмещения указанных трактовок, так согласно «Концепции продвижения национального и региональных брендов товаров и услуг отечественного производства на 2007–2008 гг.», ставшей одним из первых документов, введших указанное понятие в сферу регионального управления в нашей стране, понятия национального и регионального брендов определяются следующим образом [22]:

1) национальный бренд – это бренд страны как государства, обладающего уникальными компетенциями в области производства товаров и услуг, а также бренд товаров и услуг «Сделано в России»;

2) региональные бренды – это бренды российских городов и регионов, выступающие инструментом маркетинга территорий для привлечения инвестиций и кадровых

ресурсов, а также бренды товаров и услуг, локализованных в определенной географической области.

В рамках данной работы, чтобы избежать неопределенности, понятие «*региональный бренд*» рассматривается, прежде всего, с точки зрения второй из представленных ранее трактовок и понимается авторами как *инструмент самоидентификации и маркетинга территорий, представляющий собой ментальную конструкцию, которая обозначает определенный образ региона и способствует его восприятию. При этом региональный бренд может состоять из компонентов, отражающих разные аспекты восприятия региона, которые могут включать себя и товарный бренд, ассоциированный с регионом*.

В части трактовки бренда как образа региона, складывающегося из разных аспектов его восприятия, и понимании бренда региона как нечто большего, чем бренд отдельного его продукта, позиция авторов согласуется со взглядами на бренд региона, высказываемыми в работах А.П. Панкрухина («бренды региональных товаров и услуг действующих в региона фирм и корпораций <…> складываются в сознании потребителя в целостное представление о регионе [13]») и Н.Ю. Замятиной («концепцию бренда города предпочтительнее создавать на основе анализа существующих имиджевых ресурсов» [8]). В части интерпретации бренда как инструмента самоидентификации авторами разделяется позиция отраженная в работах по брендингу городов Д. Визгалова, обозначающего в качестве основного элемента концепции бренда идею или «тему города» [6]. Схожая позиция отражена и в работе Ф. Котлера, К. Асплунда и др. [9], которые не оперируют понятием бренда региона, но высказывают аналогичные идеи о формировании имиджа региона.

В качестве синонимичных понятий в работе используются понятия «*бренд региона*» и «*бренд территории*».

В завершение данного раздела прокомментируем ряд производных понятий. Под «*брендингом регионов*» в работе подразумевается вся деятельность, связанная с региональным брендом, включающая его создание, продвижение и последующее поддержание. Понятие «*управление региональным брендом*» используется для обозначения управленческой деятельности по поводу управления процессом брендинга регионов. Данное уточнение связано с тем, что, на наш взгляд, технологии брендинга к настоящему времени достаточно хорошо проработаны и в развитии нуждается управленческий аспект, т.к. именно он обуславливает эффективность применения технологий.

Современное состояние исследований. Понятие «*региональный бренд*» в последние годы все активнее входит в научный оборот. В частности, в системе РИНЦ по состоянию на середину 2016 г. индексировано 407 статей, использующих понятие «региональный бренд», 632 статьи – понятие «бренд территории» и 596 – «бренд региона. Из них примерно 40% публикаций приходится на 2015 г. – первую половину 2016 г., что позволяет говорить о росте научного интереса к проблематике брендинга регионов.

Характеризуя исследования регионального бренда, можно заключить, что, по большей части, они развиваются в русле экономической и социологической проблематики. В целом, предметом исследования часто оказывается общий анализ и описание существующей практики брендинга с точки зрении экономической и социальной эффективности [12, 15].

Некоторые авторы затрагивают управленческую сторону вопроса, так, можно выделить модели управления [14], принципы управления или отдельные классификации брендов [3], стратегии брендинга [23] и факторы формирования региональных брендов и имиджа регионов [5].

В международных публикациях представлена несколько иная проблематика. В числе затрагиваемых в последние годы вопросов, достаточно выраженным направлением представляется изучение роли спортивных и других масштабных событий (mega-events) в маркетинге территорий в целом и формировании бренда региона в частности [16, 17 и др.]. Интерес представляют исследования по вопросам роли регионального бренда в устойчивом развитии [19] и в управлении миграционными потоками [18].

Рассматривая существующие публикации в разрезе предмета данной работы, можно заключить, что, хотя проблемы и особенности управления региональным брендом затрагиваются в отдельных работах, данная проблематика слабо представлена в существующих исследованиях.

Комплексный характер регионального бренда как базовая системная проблема. Как было отмечено ранее, региональный бренд может состоять из компонентов, отражающих разные аспекты восприятия региона, т.е. имеет комплексный характер.

Очевидно также, что в любом регионе (например, субъекты РФ) можно определить множество факторов формирования регионального бренда, под которыми понимается всё, что может послужить основой для формирования бренда региона, и таким образом, может использоваться регионом (точнее – действующими в нем экономическими субъектами) для извлечения экономических, социальных и иных выгод. Эту особенность отмечал еще С. Анхольт, автор термина «брендинг мест», предложивший концепцию конкурентной идентичности региона, которая включает шесть элементов бренда территории: туризм, экспортные бренды, политика, бизнес и инвестиции, культура, люди [1].

В то же время, анализ практики показывает, что регионы РФ в большей мере ориентируются на, так сказать, моноотраслевой брендинг, в частности – туристической направленности, являющейся самой популярной концепцией бренда территорий, позволяющей использовать памятники архитектуры, ландшафт, экологию, природные объекты, исторически значимые события, личности и т.п. (например, Московский Кремль, Спасская башня, Мамаев Курган, Эрмитаж, Третьяковская галерея, Зимняя Олимпиада 2014, озеро Байкал, Золотые Ворота и др.) Несколько менее популярной, но также широко представленной концепцией является деловая направленность бренда (например, инновационный центр «Сколково», особая экономическая зона «Алабуга», г. Иннополис (Республика Татарстан) и др.), которая создается на основе развитой инфраструктуры (развитая дорожная сеть, источники сырья, промышленные предприятия, льготное налогообложение, инновации). Встречаются и попытки совместить обозначенные направления (например, г. Москва, г. Санкт-Петербург), хотя сформировать такой бренд более сложно, поэтому неизбежно возникает отклонение в одну или другую сторону.

Сложившаяся ситуация, на первый взгляд, объяснима тем, что значимость факторов формирования бренда неравномерна и можно расставить приоритеты. Тем не менее, выбор основы для формирования регионального бренда не всегда очевиден даже в регионах меньшего масштаба – на уровне муниципальных образований и отдельных городов.

В качестве показательного примера для анализа можно рассмотреть формирование брендов Владимирской области. Данный выбор обусловлен рядом причин. Во-первых, в регионе можно выделить несколько в равной мере значимых факторов формирования бренда. Во-вторых – в регионе ведется активная работа по формированию бренда, в частности, инвестиционная стратегия области [21] предусматривает мероприятия, направленные на улучшение имиджа и продвижение брендов Владимирской области, определяя задачи брендинга, которые заключаются в создании сетевого (общего) бренда области и бренда отдельных ее территорий. Таким образом, на примере данного региона можно не только наблюдать факторы формирования бренда, но и разнонаправленную работу с ними, что позволяет нагляднее отразить обозначенную проблему.

С точки зрения брендинга, Владимирскую область характеризуют как регион с традиционно сильным туристическим потенциалом. Туристско-рекреационный комплекс области обладает высоким потенциалом развития, включающим в себя природные (озера, гейзеры, святые источники), исторические (Владимир – древняя столица Северо-Восточной Руси) и культурные достопримечательности (белокаменные храмы, включенные в наследие ЮНЕСКО), благополучную экологическую ситуацию, выгодное географическое положение (граничит с Московской и Нижегородской областями), хорошую транспортную доступность, что в совокупности делает область одним из ведущих регионов в Центральном федеральном округе по перспективам развития туристического потенциала.

Последнее утверждение подтверждается и статистикой. По посещению музеев Владимирская область занимает 3-е место в РФ (1292 посещения на 1000 чел. в 2011 г.), что в 1,78 раза выше показателя ЦФО и в 2,5 раза по стране в целом. Опережают Владимирскую область по данному показателю только г. Санкт-Петербург и Ярославская область. Стоит отметить, что рост посещаемости музеев в области наблюдался с 2000 по 2008 г. (пик в 2008 г. – 1441 посещение

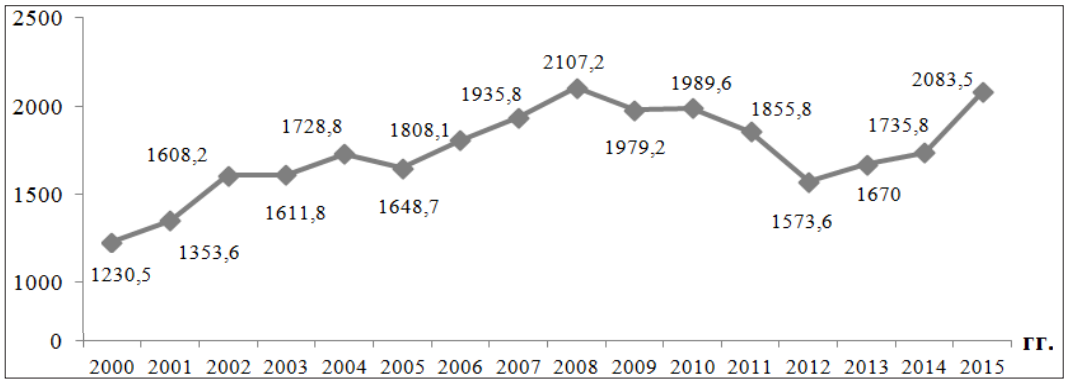


Рис. 1. Динамика посещения музеев Владимирской области, 2000–2015 гг.
[составлено по 25]

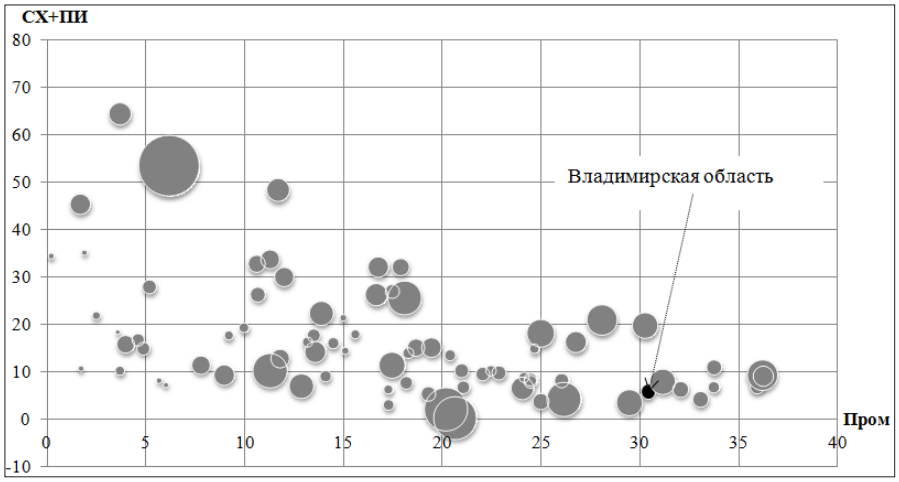


Рис. 2. Структура хозяйства Владимирской области в сравнении с другими субъектами РФ (без учета г. Москвы), % от ВРП, 2013 г.
[составлено по 25]
(Условные обозначения: СХ+ПИ – доля сельского хозяйства и добычи полезных ископаемых, Пром – доля обрабатывающих производств, размер круга соответствует объему ВРП субъекта РФ)

на 1000 чел.), а с 2009 по 2012 г. произошло снижение данного показателя, а с 2013 по 2015 г. наблюдается рост (см. рис. 1).

В последние годы на туристском рынке отмечается рост конкуренции между регионами и туристскими продуктами, что создает условия для распространения практики наступательного маркетинга и, отчасти, обуславливает наблюдаемое изменение показателя.

Развитие туризма имеет мультипликативный эффект и предполагает развитие таких сфер бизнеса, как услуги туристских компаний, коллективных средств размещения, транспорта, связи, питания и торговли, производства сувениров и продукции народно-художественных промыслов, сельского хозяйства, строительства и других отраслей. Вместе с тем, въездной туристский поток Владимирской области формируется в основном в Москве; восточные районы области (Вязниковский район, город Гороховец, поселок Мстера) посещают со стороны Нижнего Новгорода; Округ Муром, г. Гусь-Хрустальный и пос. Меленки – районы, посещаемые жителями Рязанской области; г. Александров и Суздаль – жителями Ивановской и Ярославской областей. Формирование туристских потоков в соседних регионах приводит к переносу части мультипликативного эффекта от развития туризма за пределы области и, тем самым, снижает эффективность использования бренда (например, большинство туристов посещают регион проездом, не оставаясь на ночь).

Потенциал региона не исчерпывается туризмом. В частности, интерес представляет структура хозяйства Владимирской области в сравнении с другими субъектами РФ (см. рис. 2).

Как видно из приведенных данных, Владимирская область может быть охарактери-

зована не только как туристический, но и как промышленный регион: область входит в десятку субъектов РФ с максимальной долей обрабатывающих производств в структуре ВРП, что дает все основания строить ее идентичность и в этом направлении. Подобная основа региональной идентичности представляется тем более перспективной, поскольку позволяет более определенно отличить регион от других регионов-носителей туристического бренда «Золотое кольцо».

Тем не менее, данный вариант идентичности региона, хотя и используется в отдельных мероприятиях (например, Владимирский экономический форум), в целом гораздо меньше представлен в брендинге области.

Сельское хозяйство, играющее существенно меньшую роль в формировании ВРП, напротив, активно продвигается в рамках бренда сельскохозяйственных товаров «Владимирский продукт», который потенциально применим и для промышленных товаров, однако позиционируется именно в контексте сельскохозяйственной продукции и в настоящее время имеет внутреннюю ориентацию.

Согласно инвестиционной стратегии области, одним из направлений брендинга является формирование брендов отдельных городов и территорий. Анализ практики показывает, что в целом брендирование этих регионов за отдельными исключениями развивается в туристическом направлении (см. табл. 1).

Туристическая направленность брендов городов и территорий объяснима тем, что Владимирская область является правообладателем бренда «Малое Золотое кольцо» (в него входят: Владимир, Суздаль, Муром, Вязники, Мстёра, Покров, Гусь-

Таблица 1

Направления брендирования отдельных территорий Владимирской области

Район, населенный пункт	Направления развития брендов
Районы	
Александровский р-н	культурно-познавательный туризм
Вязниковский р-н	культурно-познавательный туризм экологический туризм лечебно-рекреационный туризм охота и рыбалка как элемент активного туризма
Гусь-Хрустальный р-н	экологический туризм охота и рыбалка как элемент активного туризма
Киржачский р-н	сельский туризм
Ковровский р-н	лечебно-рекреационный туризм
Меленковский р-н	экологический туризм охота и рыбалка как элемент активного туризма
Муромский р-н	культурно-познавательный туризм экологический туризм промышленный туризм охота и рыбалка как элемент активного туризма
Судогодский р-н	экологический туризм
Суздальский р-н	культурно-познавательный туризм сельский туризм деловой и событийный туризм
Петушинский р-н	культурно-познавательный туризм сельский туризм
Юрьев-Польский р-н	культурно-познавательный туризм
Населенные пункты	
г. Владимир	культурно-познавательный туризм промышленный туризм деловой и событийный туризм
г. Гороховец	культурно-познавательный туризм охота и рыбалка как элемент активного туризма
г. Гусь-Хрустальный	промышленный туризм
г. Камешково	промышленный туризм
г. Кольчугино	промышленный туризм
нац. парк «Мещера»	экологический туризм

Источник: составлено авторами

Хрустальный, Александров, Суздальский и Судогодский районы). Кроме того, в области в целом формируется религиозный (паломнический) туризм на основе посещения действующих монастырей с раками мощей святых и чудотворных икон, храмов и святых источников практически во всех муниципальных районах области.

В то же время, односторонность развития брендов в ряде случаев вызывает противоречивую реакцию у населения. Например, в настоящий момент находится на обсуждении концепция бренда г. Гороховец, город входит в перечень моногородов РФ с присущими им проблемами (с 1902 г. до середины 1990-х гг. градообразующим предприятием являлся судостроительный завод), и по-прежнему остается промышленным городом, однако попытки диверсификации его экономики и переориентации на туристическую направленность не находят поддержки у местного населения [20], несмотря на наличие исторических достопримечательностей.

Таким образом, можно выделить минимум четыре действующих направления брендинга Владимирской области: туристическое, промышленное, агропромышленное и инвестиционное (в силу развитой промышленности, существующие индустриальные парки на территории г. Владимир, г. Вязники, пгт. Ставрово, г. Камешково, г. Муром могут являться объектом инвестиций). Из указанных направлений в полной мере развивается только туристическое. При этом анализ показывает, что было бы неверным игнорировать прочие выявленные направления и соответствующие им факторы, что может служить подтверждением наличия обозначенной в начале данного раздела проблемы выбора направления развития.

Далее рассмотрим, как комплексность бренда региона приводит к практическим проблемам в управлении.

Системные противоречия управления региональным брендом. Итак, формирование регионального бренда – многофакторный процесс, принципиально более сложный, чем формирование бренда на микроуровне, поскольку на уровне региона бренд представляет собой структурированную иерархическую ментальную конструкцию, содержащую как аспекты основного бренда региона, нацеленные на разные сегменты аудитории (инвесторы, рабочая сила, потребители, население региона), так и бренды отдельных городов или муниципальных образований в составе региона.

Совмещая выводы, сделанные в ходе анализа, и данные других работ, характеризующих бренды различных регионов [2, 4, 7 и др.], представляется возможным выделить два базовых противоречия, ведущих к проблемам в управлении: (1) централизация-децентрализация, (2) концентрация-диверсификация. Далее эти противоречия будут последовательно рассмотрены и прокомментированы.

1. Централизация-децентрализация. В виду множественности вариантов развития, управление брендом региона подразумевает наличие нескольких заинтересованных сторон. При этом фактически оно может идти либо централизованно в рамках направления, заданного одним из стейкхолдеров (государство, бизнес в лице ведущих предприятий региона или градообразующего предприятия, и т.п.), либо децентрализовано в результате сочетания инициатив отдельных стейкхолдеров и дискуссии между ними.

В экономике субъектов РФ наблюдается, преимущественно, первый вариант, при этом ведущую роль на себя берет, как правило, государство в лице региональных администраций. Сложившаяся ситуация объяснима тем, что в рамках субъектов РФ органы власти являются стейкхолдером, имеющим мотивацию и ресурсы для формирования и согласования между остальными заинтересованными сторонами основных ориентиров развития бренда региона.

Вместе с тем, централизованное формирование бренда может вести к недовольству со стороны других заинтересованных сторон, примером этому может служить описанная выше ситуация с брендом г. Гороховец.

Существующие проблемы, тем не менее, не означают необходимости отказа от централизованного управления брендом. Множественность и неоднозначность выбора факторов формирования регионального бренда обуславливает потребность в направляющей силе, способной задать определенный формат его развития, чем, на наш взгляд, обосновано участие органов власти в процессе формирования брендов регионов РФ. Централизованный подход и активное участие государства в позиционировании

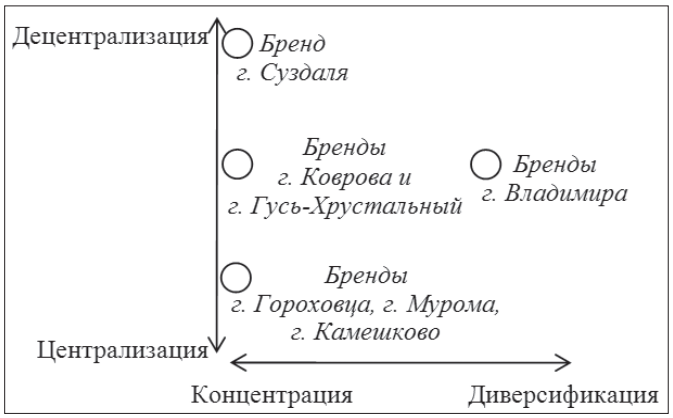


Рис. 3. Графическая интерпретация рамок управления региональным брендом
(на примере брендов Владимирской области, оценка дана авторами и носит приблизительный характер)

своих регионов представляется более эффективным, чем случайная частная инициатива.

Проблема же состоит в необходимости развития и совершенствования процедур организации данной деятельности с учетом соблюдения баланса интересов стейкхолдеров.

На сегодняшний день существуют примеры брендов, формируемые подобным образом, например, туристический бренд г. Суздаль формируется на основе предпочтений, высказанных местными властями, населением и представителями бизнеса. Тем не менее, зачастую согласование может сводиться к формальным опросам населения, без дальнейшей обратной связи. В этой связи, развитие механизмов управления брендом региона в составе региональной политики может составлять предмет дальнейших исследований, что в перспективе позволит решить проблемы согласования видения развития региона стейкхолдерами.

2. Концентрация-диверсификация. Следствием комплексности регионального бренда является проблема определения его содержательной стороны. С одной стороны, направление развития регионального бренда можно определить как отображение стратегических целей региона, в то же время, такие общие конструкции будут достаточно абстрактным и слабым средством влияния: любой регион в той или иной мере может позиционировать себя как «туристический», «инновационный», «динамично развивающийся», «экологичный» и т.д. в зависимости от контекста ситуации. Тиражирование однотипных образов, в свою очередь, может привести к снижению ценности бренда и его превращению в обязательный формальный элемент.

В конечном итоге, сказанное приводит к проблеме концентрации усилий. Бренд региона, как было показано выше, может иметь либо моноотраслевую направленность, активно формируя образ региона в каком-то одном аспекте, либо представлять попытку отразить сразу несколько факторов регионального развития.

Оба направления имеют свои ограничения: моноотраслевой бренд в перспективе может ограничить потенциал региона путем формирования стереотипного о нем представления, диверсифицированный бренд лишен этого недостатка, но намного сложнее в формировании и поддержании.

Таким образом, практику управления брендом региона можно рассматривать с точки зрения дихотомий «централизация-децентрализация» и «концентрация-диверсификация», графическая интерпретация которых на примере отдельных брендов Владимирской области показана на рис. 3.

На рисунке обозначены позиции брендов городов Владимирской области на поле альтернатив, полученном путем совмещения рассмотренных дихотомий. Согласно приведенной авторами оценке, в существующей практике брендирования городов региона преобладает концентрация на каком-либо одном их атрибуте. При этом по степени централизации наблюдаются разные варианты организации брендинга.

Дальнейший анализ практики в указанном контексте и с учетом ситуационных факторов, в перспективе может привести к выявлению закономерностей и построению ситуационной модели управления региональным

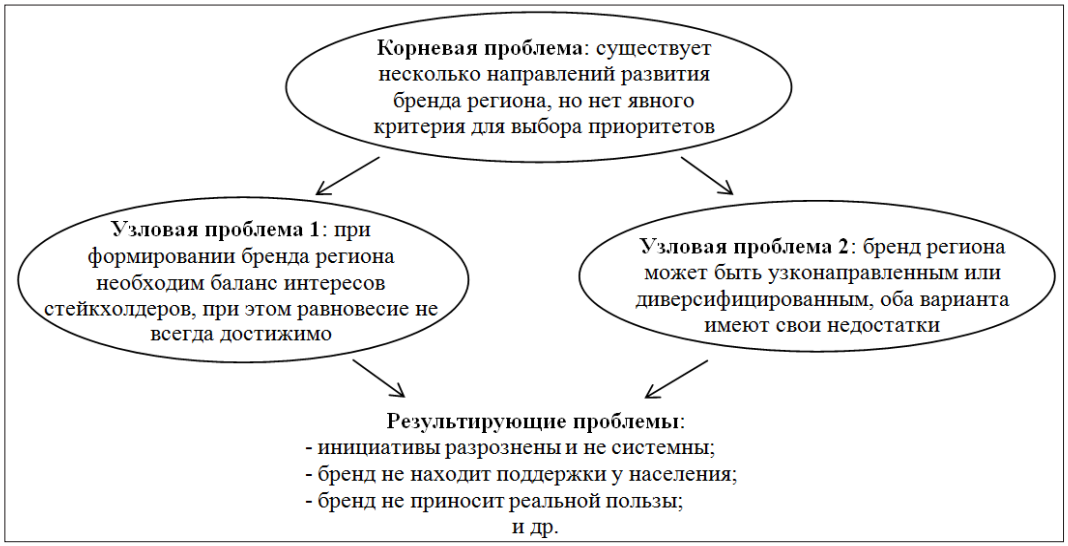


Рис. 4. Проблемное поле управления региональным брендом

брендом, что позволит определять наиболее эффективный подход к организации этого процесса в конкретных регионах.

Выводы. Подводя итоги проделанной работы, можно сформировать проблемное поле управления региональным брендом (см. рис. 4).

Приводимая структура поля не претендует на исчерпывающее описание проблем управления региональным брендом и может быть дополнена в перспективе, на основе изучения других аспектов бренда региона.

Указанные взаимосвязи между проблемами не означают, что все результирующие проблемы обусловлены лишь глубинными противоречиями: во многих случаях они могут быть связаны и с прочими управленческими проблемами. Изучение противоречий, свойственных региональному бренду, может способствовать общему повышению компетентности руководителей в этом вопросе.

Несмотря на то, что выявленная корневая и узловые проблемы по своей сущности являются встроенными (по терминологии А.И. Пригожина), т.е. обусловлены свойствами самого явления и, следовательно, не могут быть решены окончательно, учет и системная работа с выявленными противоречиями позволит снизить остроту их проявления. В противном случае можно говорить о наличии угроз бессистемного брендирования:

- массовое бесконтрольное брендирование регионов, городов и территорий может привести к «размыванию» брендов в сознании целевых аудиторий и нивелированию их ценности как инструмента экономической политики;
- ошибочный выбор концепции бренда, не учитывающей интересы и потребности целевых аудиторий и не приносящей положительного эффекта;
- «навязывание» бренда населению региона;
- формальный, ориентированный на отчетность, подход к разработке бренда.

Таким образом, дальнейшее развитие указанной проблематики может идти в направлении расширения перечня корневых и узловых проблем управления брендом региона, выявления их значимости по сравнению с прочими проблемами и формирования методических рекомендаций по управлению региональным брендом.

Библиографический список

1. Анхольт С. Брендинг: дорога к мировому рынку. М.: КУДИЦ-Образ, 2004. 272 с.
2. Ахметшина Е.Р. Региональный бренд и региональная идентичность: проблемы формирования // Гражданское общество в России: состояние, тенденции, перспективы. 2015. № 1(4). С. 93–100.
3. Березина Е.А. Формирование и управление региональным брендом // Наука, техника и образование. 2015. № 4 (10). С. 134–135.

4. Бельских И.Е. Многовариантный имидж территории на внутреннем и внешнем рынках глобального мира // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 29. С. 2–10.
5. Важенина И.С. Имидж и бренд региона: сущность и особенности формирования // Экономика региона. 2008. № 1. С. 49–57.
6. Визгалов Д.В. Брендинг города. М.: Фонд «Ин-т экономики города», 2011. 160 с.
7. Воробьев В.П., Голубовская О.Л., Еремина Е.В. Роль региональных брендов в формировании региональной идентичности и имиджа территории // Власть. 2014. № 11. С. 122–127.
8. Замятина Н.Ю. Использование имиджевых ресурсов города для создания концепции бренда (на примере г. Большой Камень) // Бренд-менеджмент. № 03(58). 2011. С. 178–185.
9. Котлер Ф., Асплунд К., Рейн И., Хайдер Д. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы. СПб.: Стокгольмская школа экономики в С.-Петербурге, 2005. 376 с.
10. Лапыгин Ю.Н., Лапыгин Д.Ю. Стратегический менеджмент. М.: Эксмо, 2010. 432 с.
11. Пригожин А.И. Методы развития организаций. М.: МЦФЭР, 2003. 864 с.
12. Никифорова Г.Ю. Контроль эффективности брендинга территории // Европейский журнал социальных наук. 2011. № 3. С. 270–277.
13. Панкрухин А.П. Маркетинг территорий. СПб.: Питер, 2006. 416 с.
14. Фролов Д.П. Маркетинговый подход к управлению пространственным развитием // Пространственная экономика. 2013. № 2. С. 65–86.
15. Novenkova A., Kalenskaya N. The Formation of the Model Branding of the Territory under an Asymmetric Institutional Environment // Procedia Economics and Finance. 2015. Vol. 23. P. 1388–1393.
16. Chen N. Branding national images: The 2008 Beijing Summer Olympics, 2010 Shanghai World Expo, and 2010 Guangzhou Asian Games // Public Relations Review. 2012. № 38. P. 731–745.
17. Knott B., Fyall A., Jones I. The nation branding opportunities provided by a sport mega-event: South Africa and the 2010 FIFA World Cup // Journal of Destination Marketing & Management. 2015. № 4. P. 46–56.
18. McManus P., Connell J. Putting places on the map? Marketing rural and regional Australia // Journal of Destination Marketing & Management. 2014. № 3. P. 105–113.
19. Rehan M. Urban branding as an effective sustainability tool in urban development // HBRC Journal. 2014. № 10. P. 222–230.
20. Биткина С. На чужих ошибках // Российская газета. 2015. № 6699. URL: https://rg.ru/2015/06/16/reg-cfo/brend.html.
21. Инвестиционная стратегия Владимирской области до 2020 года URL: http://econom.avo.ru/images/stories/invest_strat_2020.pdf (дата обращения: 05.10.2016).
22. Концепция продвижения национального и региональных брендов товаров и услуг отечественного производства на 2007–2008 гг. URL: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/brends/doc201001081527 (дата обращения: 05.10.2016).
23. Мурзина Т.С., Шутикова К.С. Бренд региона как инструмент экономического роста // Молодежь и наука: сборник материалов VIII Всеросс. научно-техн. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых, посвящ. 155-летию со дня рождения К.Э. Циолковского. Красноярск: Сиб. федер. ун-т., 2012. URL: http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2012/thesis/s005/s005-075.pdf (дата обращения: 05.10.2016).
24. Наумов Д.Н. Региональная идентичность как главный фактор формирования благоприятного бренда территории (на примере ХМАО Югры) // Современные проблемы науки и образования. 2012. № 5. URL: http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=7151 (дата обращения: 05.10.2016).
25. Федеральная служба государственной статистики. URL: www.gks.ru (дата обращения: 01.10.2016).

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

УДК 379.85

Борсук А.А. (Брянск)

ОЦЕНКА КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ КАК ФАКТОРА РАЗВИТИЯ ПОЗНАВАТЕЛЬНОГО ТУРИЗМА БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ

Borsuk A.A.

ASSESSMENT OF CULTURAL AND HISTORICAL RESOURCES AS A FACTOR OF COGNITIVE TOURISM DEVELOPMENT IN BRYANSK OBLAST

Аннотация. *Культурно-исторические ресурсы, представленные памятниками археологии, архитектуры и истории, определены в качестве основы познавательного туризма Брянской области. В статье выполнена покомпонентная и интегральная оценка рекреационного потенциала региона для развития познавательного туризма, используя показатель насыщенности административных районов культурно-историческими ресурсами. Результаты выявленных региональных различий представлены на картосхемах и составляют основу для типологии административных районов области по насыщенности культурно-историческими памятниками с учетом их значимости.*

Abstract. *The cultural and historical resources presented by monuments of archeology, architecture and history are defined as a basis of informative tourism of the Bryansk region. The integral estimation of the recreational capacity of the region for the development of informative tourism is studied in the article an indicator of intensity in cultural and historical resources of administrative regions is used. Results of the revealed regional distinctions are presented on the pattern. Taking into account their importance it is a basis for a typology of administrative regions of the area on the cultural and historical monuments intensity.*

Ключевые слова: *интегральная оценка, познавательный туризм, культурно-исторические ресурсы, насыщенность культурно-историческими ресурсами.*

Keywords: *integral estimation, informative tourism, cultural and historical resources, intensity in cultural and historical resources.*

Введение. Обеспечение сбалансированного развития экономики регионов является стратегической задачей субъектов РФ. Особенно актуально это для староосвоенных районов, где сложились отраслевые диспропорции с недостаточным развитием отраслей непроизводственной сферы. Одним из таких регионов является Брянская область.

Экономику области можно охарактеризовать как слабо диверсифицированную и в силу этого уязвимую по отношению к колебаниям товарной конъюнктуры. Одним из факторов диверсификации экономики региона является развитие туристской отрасли. Традиционно туризм рассматривается в качестве составляющей социально-культурной сферы. В то же время, развитие туристско-рекреационного сектора способствует созданию новых рабочих мест в разных отраслях хозяйства, уменьшению социальной напряженности, привлечению денежных средств в регион.

Цель данной работы – выявление региональных особенностей культурно-исторических ресурсов для развития познавательного туризма.

Именно историко-культурные ресурсы, которые отражают археологическое и историческое прошлое, традиции, обычаи, бытовую и хозяйственную деятельность, выступают в качестве основополагающего элемента развития познавательного туризма в регионе.

Несмотря на то, что теоретические и методологические основы оценки туристско-рекреационного потенциала территории

были разработаны еще в 1960–1980-х гг. представителями советской школы географии [3, 4, 15, 17, 21, 22, 25], универсальных методов оценки туристских ресурсов на настоящее время не выявлено.

В рекреационной географии принято выделять три основных подхода оценивания туристско-рекреационного потенциала: медико-биологический [7, 8, 24, 27 и др.], психолого-эстетический [1, 2, 28, 30 и др.] и технологический [17, 18, 19, 25 и др.]. М.А. Саранча предлагает также выделять экономическую и геоэкологическую оценки [23].

По полученным результатам все методики оценки можно разделить на количественные, качественные и смешанные, а с учетом методологических подходов – на покомпонентные и интегральные. Покомпонентные методики оценки отдельных видов ресурсов представлены в работах А.В. Дроздова [9], Ю.А. Худеньких [29], Е.Ю. Колбовского [13], А.С. Кускова, А.Ю. Данилова [5] и др. Существуют также методики интегральной оценки туристских ресурсов Е.Н. Карчевской [12], Е.О. Ушаковой [26], П.И. Карневского [11] и др.

Если отечественные ученые большое внимание уделяли природно-ресурсной основе территориальной организации общества, то западные ученые более тщательно рассматривали аттрактивность конкретных объектов или аттрактивность комплекса объектов региона с позиций туристов [31].

Оценка отдельных видов туристско-рекреационных ресурсов, также как и туристско-рекреационного потенциала, включает три основных этапа: выделение объекта; выделение субъекта; определение критериев оценки. Например, для оценки культурно-исторических ресурсов А.Ю. Данилов выделяет семь критериев: доступность, аттрактивность, функциональность, комплексность, информационная обогащенность, емкость (потенциальный запас) и надежность [5].

В данной работе в качестве объекта исследования выступает туристско-рекреационный комплекс Брянской области, территория которой входит в Черноземный регион согласно рекреационному районированию А.Ю. Данилова. В учебном пособии А.Ю. Данилова отмечено, что большинство ресурсов Черноземья имеют региональное значение [6].

В рекреационных исследованиях выделяют три основных варианта субъекта: абстрактный среднестатистический турист либо туристско-рекреационное использование территории; тип туристско-рекреационной деятельности, вид туристско-рекреационной деятельности.

Наиболее конструктивным, с нашей точки зрения, является выбор вида туристско-рекреационной деятельности в качестве субъекта оценки. В нашем случае это познавательный туризм.

Любая территория обладает минимальным количеством ресурсов познавательного туризма, но для его массового развития требуется определенная концентрация объектов культурного наследия. Оценка насыщенности территории теми или иными видами туристско-рекреационных ресурсов будет способствовать решению задачи развития туризма в регионе [25].

Ниже представлены результаты проведенного нами исследования по оценке насыщенности административных единиц Брянской области культурно-историческими ресурсами. В работе использованы данные Полного перечня объектов культурного наследия федерального и регионального значения, расположенных на территории Брянской области, представленного на сайте управления по охране и сохранению историко-культурного наследия Брянской области [20].

Оценка насыщенности культурно-историческими ресурсами административных единиц выполнена по методике, предложенной Е.Н. Карчевской [12].

Культурно-исторические ресурсы Брянской области. Брянская область не имеет хронологических разрывов в своем историческом развитии, что делает ее уникальным регионом России. Историческое прошлое дошло до нас в архитектуре, археологических памятниках, достопримечательных местах, которые являются хранилищем культурного наследия не только нашего края, но и всей нашей большой России.

Брянская земля богата уникальными древнейшими археологическими объектами Подесенья (местонахождения Хотылево, Неготино, Лебедевка, Коршево 1,2,3, Бетово), произведениями первобытного искусства (стоянки Хотылево 2, Елисеевичи, Юдиново, Супонево и другие), объектами Почепской (Почепское селище и др.), Киевской и Ко-

лочинской (Трубчевский клад) археологических культур.

С Брянской землей связано и множество памятников позднего средневековья, которые нашли отражение в архитектуре.

Брянская область на протяжении многих веков является связующим звеном трех славянских культур. Именно здесь «развивались самые разнообразные связи между русским, украинским и белорусским народами, что в свою очередь привело к формированию уникальных «Брянских говоров», особых черт народной культуры и быта населения» [14].

Положение области на пересечении культур оказало влияние и на архитектуру Брянской области. Архитектура северо-восточной части области развивалась под влиянием московских традиций, юго-западные земли испытали значительное влияние украинских тенденций. Картину брянского архитектурного наследия дополняют встречающиеся в западных территориях многоярусные храмы белорусского типа. Весомое значение в развитии культуры Брянщины имело старообрядчество, которое выразилось в своеобразных архитектурных произведениях, сохранившихся в юго-западной части области [10].

На территории нашего региона сохранились работы всемирно известных архитекторов: Усадьба графа П.В. Завадовского в с. Ляличи, Усадьба М.П. Миклашевского в с. Понуровка – Джакомо Кваренги, Собор Воскресения в г. Почеп – Антонио Ринальди и Жан–Батист Деламот и другие.

Общее количество сохранившихся памятников церковного зодчества составляет 173 храма и 9 монастырских комплексов, большинство из которых сегодня переданы церкви и используются по прямому назначению. Среди них 32 объекта имеют общероссийское значение и статус федеральных памятников.

Покровский собор и Введенская церковь в Брянске, церковь Воскресения на Бережке, Покровский собор в Стародубе, Сретенская церковь Свенского монастыря относятся к XVII веку, когда произошел переход от древнерусского стиля к стилю барокко. В стиле барокко построены Свенский Успенский монастырь в Брянске, Преображенская церковь Успенского собора, Воскресенский собор в Почепе.

В XVIII веке барокко окончательно уступило место классицизму. В этом стиле построены усадебные комплексы в Ляличах и Гриневе, имение Миклашевских в с. Понуровка Стародубского района, усадебный дом Ф.И. Тютчева в с. Овстуг, Успенский собор в Мглине.

К русскому архитектурному стилю на Брянщине можно отнести отреставрированные Спасо-Гробовскую церковь, церкви в Сачковичах и Голубее.

Особое место среди памятников архитектуры Брянской области занимают усадьбы и усадебные комплексы. Это красивые архитектурные здания, совсем не похожие друг на друга, с прилегающими зелеными парками, чистыми речками и озерами, огромными пространствами лугов и лесных массивов [16].

В области 16 усадебных комплексов и ансамблей. Наиболее сохранившимися среди них являются Усадьба Апраксиных в с. Брасово, Усадьба Безобразовых-Холаевых в с. Кокино, Усадьба Ф.И. Тютчева в с. Овстуг, Усадьба А.К. Толстого в с. Красный Рог, Усадьба «Вьюнки» в г. Клинцы. Пять усадебных комплекса области отнесены к памятникам федерального значения.

Памятники гражданской архитектуры включают 156 зданий, в их числе городские, земские, волостные управы, дом градоначальника, городская дума, музеи, остроги, больницы, аптеки, гимназии, семинарии, торговые ряды.

Более тысячи памятников отражают историю Брянской области. Большинство из них связано с событиями Великой Отечественной Войны, три комплекса являются наиболее посещаемыми в настоящее время.

Мемориальный комплекс «Партизанская поляна» создан в честь партизанского движения на Брянщине. Здесь в 1941 г. проходил сбор партизанских отрядов. В настоящее время на территории памятника расположен музей, а также большое количество военной техники. Центральное место мемориального комплекса занимает Стена памяти, на мемориальных плитах которой высечены имена бойцов погибших в этих местах.

Мемориальный комплекс «Хацунь» открыт в 2005 году в память о жертвах фашизма (расстреляно 318 мирных жителей, в том числе 60 детей в возрасте от 2 до 10 лет, деревня сожжена). В состав мемориального комплекса входят: музей, православная часовня, братская могила погибших жителей,

обелиск воинской славы, 28 стел, символизирующих административные районы области с указанием числа погибших мирных жителей, Стена памяти со скульптурной композицией работы Александра Ромашевского и другие объекты.

Стоянка партизанского отряда имени А.И. Виноградова «Круглое озеро». Здесь установлены мемориальные плиты и информационные щиты, можно увидеть землянки, колодезь, печь с навесом. В лесу также открыт памятник командиру партизанского отряда А.И. Виноградову, который погиб при невыясненных обстоятельствах.

Оценка насыщенности культурно-историческими ресурсами. Для характеристики территориальных различий размещения культурно-исторических памятников использован количественный показатель насыщенности рассчитанный по формуле, предложенной Е.Н. Карчевской.

Данный показатель равен сумме коэффициентов насыщенности культурно-историческими ресурсами j-го вида i-го административного района помноженного на весовой коэффициент показателя:

$$I_{\text{к.–и.}} = \sum_{i=1}^{n} K_n^{ij} v_j.$$

Коэффициенты насыщенности культурно-историческими ресурсами определены по следующим формулам:

$$K_1^{ij} = \frac{\sum_{i=1}^{n} w_{ij}}{Q_i},$$

и

$$K_2^{ij} = \frac{\sum_{i=1}^{n} w_{ij}}{Q_j},$$

где $\sum_{i=1}^{n} w_{ij}$ – количество объектов j-го видатуризма i-го административного района, Q_i – количество всех культурно-исторических ресурсов того же района, Q_j – количество культурно-исторических ресурсов j-го вида туризма области [12].

В ходе исследования полный перечень культурно-исторических памятников Брянской области был разделен на три большие группы: памятники археологии, памятники архитектуры, памятники истории.

Сформированная база данных количества культурно-исторических ресурсов в различных административных районах области с рассчетом коэффициентов насыщенности представлена в таблице 1.

Наиболее востребованными для развития познавательного туризма являются памятники архитектуры, которые составляют 22,15% от общего числа пямятников области. Средний показатель насыщенности административных районов Брянской области памятниками архитектуры составил 0,205, при этом только 12 из 27 районов имеют показатель выше среднего. Наиболее высокий показатель обеспеченности памятниками архитектуры у Брянского, Брасовского и Стародубского районов (рис. 1).

На второе место по значимости для развития познавательного туризма можно отнести памятники истории, которые включают наибольшее количество памятников области – 51,98%. Их распространение связано с военными событиями на современной территории области. Средний показатель насыщенности памятниками истории по области составляет 0,583. Самый высокий показатель у Суземского района – 0,884, самый низкий у Красногорского – 0,201. К районам с наиболее высоким показателем (более 0,7) также относятся Карачевский, Клетнянский, Комаричский и Севский районы (рис. 2).

Вторую по численности группу памятников (25,87% от общего числа) в регионе составляют памятники археологии, которые пока недостаточно востребованы в массовом туризме. Средний показатель насыщенности по данной группе ресурсов равен 0,323. При этом большинство археологических памятников (показатель более 0,5) сосредоточено в Красногорском, Погарском, Рогнединском и Жуковском районах (рис. 3).

Картограммы территориальной дифференциации административных районов Брянской области по показателю насыщенности той или иной группой культурно-исторических памятников составлены с использованием программного обеспечения MapInfo и представлены на рисунках 1–3.

Интегральный показатель обеспеченности районов культурно-историческими ресурсами варьирует от 1,324 (Красногорский район) до 3,848 (Брянский район). Среднее значение по области составляет 2,105. Коэффициент вариации равен 21,089, что говорит о том, что показатель более-менее однороден на территории всей области.

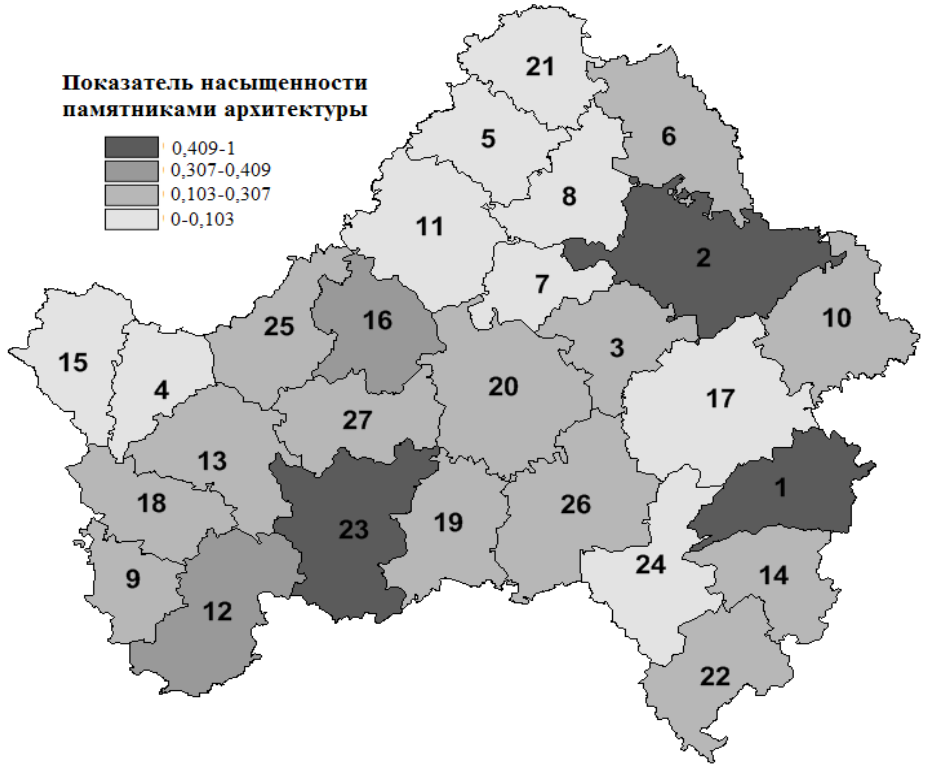


Рис. 1. Обеспеченность административных районов Брянской области памятниками архитектуры

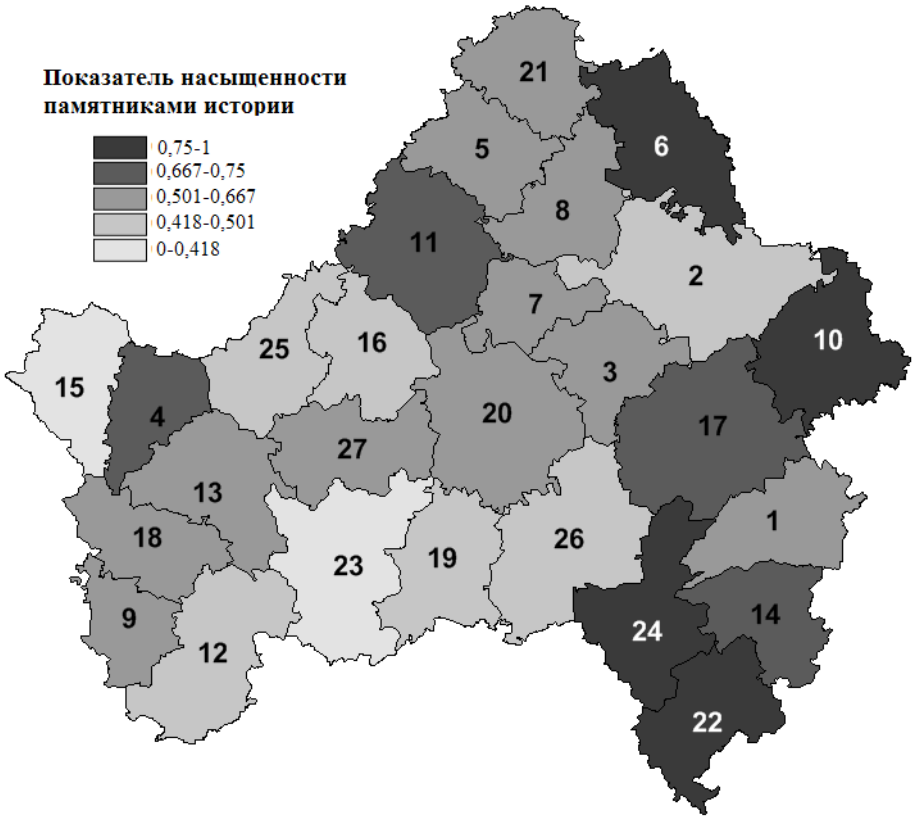


Рис. 2. Обеспеченность административных районов Брянской области памятниками истории

Таблица 1

Показатель насыщенности культурно-историческими ресурсами административных районов Брянской области

	Количество памятников			Коэффициенты насыщенности по группам ресурса						Показатель насыщенности по группам ресурса			Интегральный показатель насыщенности по району, $I_{к.-и.}$
				K_1			K_2						
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Брасовский	4	25	29	0,008	0,056	0,028	0,069	0,431	0,500	0,077	0,487	0,528	2,593
Брянский	24	167	98	0,046	0,374	0,093	0,083	0,578	0,339	0,129	0,951	0,433	3,848
Выгоничский	13	4	20	0,025	0,009	0,019	0,351	0,108	0,541	0,376	0,117	0,560	1,847
Гордеевский	9	2	23	0,017	0,004	0,022	0,265	0,059	0,676	0,282	0,063	0,698	1,869
Дубровский	21	1	33	0,040	0,002	0,031	0,382	0,018	0,600	0,422	0,020	0,631	1,746
Дятьковский	6	6	43	0,011	0,013	0,041	0,109	0,109	0,782	0,121	0,123	0,823	2,134
Жирятинский	13	3	17	0,025	0,007	0,016	0,394	0,091	0,515	0,419	0,098	0,531	1,774
Жуковский	39	3	43	0,075	0,007	0,041	0,459	0,035	0,506	0,534	0,042	0,547	1,753
Злынковский	6	9	22	0,011	0,020	0,021	0,162	0,243	0,595	0,174	0,263	0,616	2,195
Карачевский	7	8	40	0,013	0,018	0,038	0,127	0,145	0,727	0,141	0,163	0,765	2,162
Клетнянский	17	2	44	0,033	0,004	0,042	0,270	0,032	0,698	0,302	0,036	0,740	1,892
Климовский	19	20	26	0,036	0,045	0,025	0,292	0,308	0,400	0,329	0,352	0,425	2,236
Клинцовский	18	22	58	0,034	0,049	0,055	0,184	0,224	0,592	0,218	0,274	0,647	2,334
Комаричский	12	9	45	0,023	0,020	0,043	0,182	0,136	0,682	0,205	0,156	0,725	2,124
Красногорский	28	1	7	0,054	0,002	0,007	0,778	0,028	0,194	0,831	0,030	0,201	1,324
Мглинский	14	13	19	0,027	0,029	0,018	0,304	0,283	0,413	0,331	0,312	0,431	2,129
Навлинский	23	0	42	0,044	0,000	0,040	0,354	0,000	0,646	0,398	0,000	0,686	1,770
Новозыбковский	14	18	47	0,027	0,040	0,045	0,177	0,228	0,595	0,204	0,268	0,640	2,288
Погарский	57	17	48	0,109	0,038	0,046	0,467	0,139	0,393	0,576	0,177	0,439	1,987
Почепский	23	15	47	0,044	0,034	0,045	0,271	0,176	0,553	0,315	0,210	0,598	2,140
Рогнединский	32	0	32	0,061	0,000	0,031	0,500	0,000	0,500	0,561	0,000	0,531	1,622
Севский	6	21	88	0,011	0,047	0,084	0,052	0,183	0,765	0,064	0,230	0,849	2,451
Стародубский	29	33	23	0,056	0,074	0,022	0,341	0,388	0,271	0,397	0,462	0,293	2,368
Суземский	8	1	47	0,015	0,002	0,045	0,143	0,018	0,839	0,158	0,020	0,884	1,987
Суражский	22	14	27	0,042	0,031	0,026	0,349	0,222	0,429	0,391	0,254	0,454	2,061
Трубчевский	41	26	44	0,079	0,058	0,042	0,369	0,234	0,396	0,448	0,292	0,438	2,202
Унечский	17	7	37	0,033	0,016	0,035	0,279	0,115	0,607	0,311	0,130	0,642	1,986
Стандартное отклонение	12,438	31,478	19,822							0,176	0,201	0,165	0,444
Среднее значение	19,333	16,556	38,852							0,323	0,205	0,584	2,105
Коэффициент вариации	64,332	190,136	51,019							54,572	98,247	28,208	21,089

* 1 – памятники археологии, 2 – памятники архитектуры, 3 – памятники истории

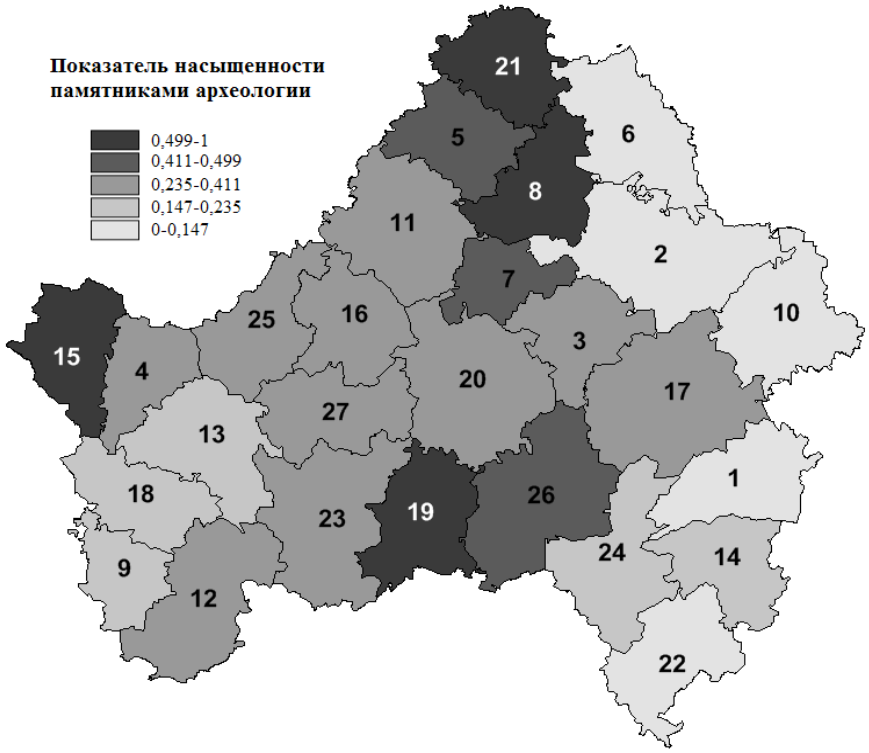


Рис. 3. Обеспеченность административных районов Брянской области памятниками археологии

Примечание. Цифрами на картах обозначены районы области: 1. Брасовский, 2. Брянский, 3. Выгоничский, 4. Гордеевский, 5. Дубровский, 6. Дятьковский, 7. Жирятинский, 8. Жуковский, 9. Злынковский, 10. Карачевский, 11. Клетнянский, 12. Климовский, 13. Клинцовский, 14. Комаричский, 15. Красногорский, 16. Мглинский, 17. Навлинский, 18. Новозыбковский, 19. Погарский, 20. Почепский, 21. Рогнединский, 22. Севский, 23. Стародубский, 24. Суземский, 25. Суражский, 26. Трубчевский, 27. Унечский.

Анализ значений интегрального показателя насыщенности культурно-историческими ресурсами Брянской области в разрезе административно-территориальных единиц дает возможность выделить пять групп районов. Ранжирование выполнено с учетом среднего значения ($x_{ср}$) и стандартного отклонения выборки (σ). Границы интервалов определены: $x_{ср.} \pm \sigma$, $x_{ср.} \pm 2\sigma$.

Таким образом, были выделены следующие группы районов:

1) районы с достаточно низкими показателями насыщенности культурно-историческими ресурсами ($I_{к.-и.} < 1,439$);

2) районы с показателями насыщенности культурно-историческими ресурсами ниже среднего ($1,883 \geq I_{к.-и} > 1,439$);

3) районы со средними показателями насыщенности культурно-историческими ресурсами ($2,327 \geq I_{к.-и.} \geq 1,883$);

4) районы с показателями насыщенности культурно-историческими ресурсами выше среднего ($2,771 \geq I_{к.-и} > 2,327$);

5) районы с высокими показателями насыщенности культурно-историческими ресурсами ($I_{к.-и} > 2,771$).

Показатель насыщенности следует дополнить поправочным коэффициентом, который будет учитывать категорийность исследуемых объектов. Удельный вес того или иного района в развитии туризма будет также зависить от наличия в нем памятников федерального значения. Всего в области насчитывается 79 памятников федерального значения.

Полученные результаты. В результате исследования все районы области были разделены на пять групп по показателю насыщенности, в которых были выделены подгруппы а) только с памятниками регионального значения, б) с памятниками регионального и федерального значения. Типология административных районов представлена в таблице 2.

Региональные различия административных районов по степени насыщенности

Таблица 2

Типология административных районов по степени насыщенности культурно-историческими памятниками с учетом их значимости

Показатель насыщенности	с памятниками регионального значения (а)	с памятниками регионального и федерального значения (б)	
высокий		Брянский	
выше среднего	Брасовский	Клинцовский Севский Стародубский	
средний	Злынковский Карачевский	Дятьковский Почепский Климовский Комаричский	Мглинский Новозыбковский Суражский Трубчевский
ниже среднего	Дубровский Суземский Навлинский Гордеевский	Выгоничский Рогнединский Унечский Клетнянский	Погарский Жирятинский Жуковский
низкий		Красногорский	

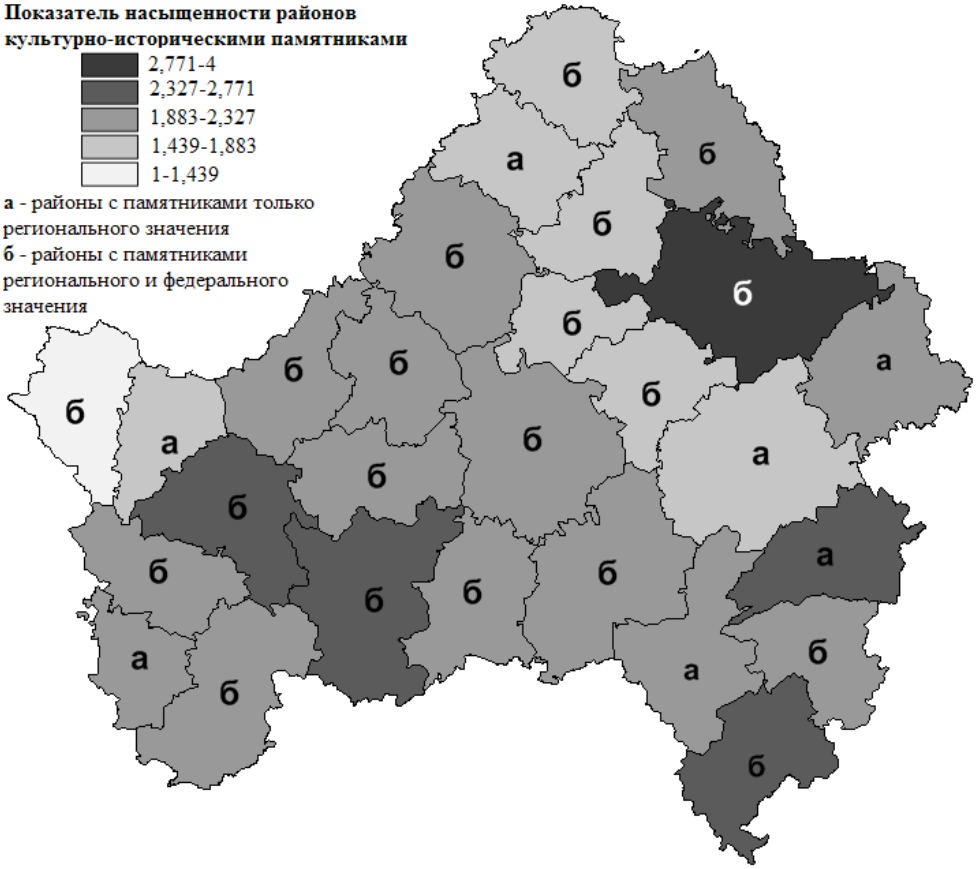


Рис. 4. Интегральный показатель насыщенности районов области культурно-историческими памятниками с учетом их значимости

культурно-историческими памятниками с учетом их значимости отражены на рисунке 4.

Выявление региональных особенностей рекреационного потенциала познавательного туризма является начальным этапом обоснования формирования туристско-рекреационных кластеров в Брянской области.

Библиографический список

1. Бибаева А.Ю. Ландшафтно-типологическое картографирование для оценки эстетических ресурсов территории // Геодезия и картография. 2013. № 5. С. 16–23.
2. Бучацкая Н.В. Геоэкологические подходы к оценке эстетических ресурсов ландшафтов (на примере Республики Мордовия): дисс. … канд. геогр. наук. Саранск, 2002.
3. Веденин Ю.А., Мирошниченко Н.Н. Оценка природных условий для организации отдыха // Известия АН СССР. Сер. географ., 1969. № 4. С. 51–60.
4. География рекреационных систем СССР / под ред. В.С. Преображенского, В.М. Кривошеева. М., 1980.
5. Данилов А.Ю. Культурно-исторические туристские ресурсы: сущность, классификация, методы оценки // Туризм и региональное развитие: сб. научн. статей. Смоленск: Универсум, 2016. С. 26–31.
6. Данилов А.Ю. Региональные туристские ресурсы России. Ч. I: учебное пособие. Ярославль: ЯрГУ, 2012. 120 с.
7. Данилова Н.А. Климат и отдых в нашей стране. М., 1980.
8. Деркачева Л.Н. Методические подходы к интегральному анализу климата для рекреационных целей // География и природные ресурсы. 2000. № 4. С. 124–130.
9. Дроздов А.В. Экотуризм: определения, принципы, признаки, формы // Актуальные проблемы туризма-99. Перспективы развития туризма в южном Подмосковье: сб. докл. и тез. Сообщ. научно-практ. конф. 27 апреля 1999 г. М., 1999. С. 122–129.
10. Исторические и памятные места Брянской области. // Официальный сайт краеведческогоинформационно-познавательного портала «Брянский край». URL: http://libryansk.ru/istoricheskie-i-pamyatnye-mesta-bryanskoj-oblasti.20917/
11. Караневский П.И. Комплексная методика оценки потенциала культурных и природных объектов туризма // Туризм и региональное развитие: сб. научн. статей. Вып. 5. Смоленск: Универсум, 2008. С. 39–45.
12. Карчевская Е.Н. Методическое обеспечение регионального развития и пространственной дифференциации туризма (на примере Гомельской области): Автореф. дисс. … канд. геогр. наук. Калининград, 2008.
13. Колбовскии Е.Ю. Экологический туризм и экология туризма: учеб. пособие. М.: Академия, 2006.
14. Крашенинников В.В. Место Брянщины в истории Отечества // Из истории Брянского края. Материалы юбилейной историко-краеведческой конференции, посвященной 50-летию образования Брянской области и 50-летию Победы в Великой Отечественной войне. (Брянск, 23 марта 1995г.). Брянск: Изд-во БГПУ, 1995. С. 7.
15. Лиханов Б.Н. Географическое изучение рекреационных ресурсов СССР и путей их использования // Географическое изучение природных ресурсов и вопросы их рационального использования. М., 1973.
16. Методологические основы организации экскурсионного сервиса / Под ред. А.Г. Рулинской. Брянск: РИО БГУ, 2013. С. 40–48.
17. Мироненко Н.С., Твердохлебов И.Т. Рекреационная география. М., 1981.
18. Мухина Л.И. Принципы и методы технологической оценки природных комплексов. М., 1973.
19. Мухина Л.И., Веденин Ю.А., Данилова Н.А., Зорин И.В. Подходы к оценке условий рекреационной деятельности // Известия АН СССР. Сер. географ. 1974. № 3. С. 112–121.
20. Полный перечень объектов культурного наследия федерального и регионального значения, расположенных на территории Брянской области // Официальный сайт управления по охране и сохранению историко-культурного наследия Брянской области. URL: http://ohrana-naslediya.ru/obshchaya-informatsiya/polnyj-perechen-obektov-kulturnogo-naslediya-federalnogo-i-regionalnogo-znacheniya-raspolozhennykh-na-territorii-bryanskoj-oblasti.html
21. Преображенский В.С., Веденин Ю.А. География и отдых. М., 1971.
22. Преображенский В.С. Физико-географические аспекты и проблемы организации отдыха // Географические проблемы организации туризма и отдыха. Вып. 1. М., 1975. С. 5–15.
23. Саранча М.А. Рекреационный потенциал Удмуртской Республики: географический анализ и оценка: дисс. … канд. геогр. наук. Ижевск, 2006.
24. Сухова М.Г. Климат и рекреационно-климатические ресурсы котловин Алтае-Саянской горной страны // Вопросы современной науки и практики. 2009. Т. 2 (16), № 2. С. 82–84.
25. Теоретические основы рекреационной географии / под ред. В.С. Преображенского. М., 1975.
26. Ушакова Е.О. Методический подход к комплексной оценке ресурсов развития туризма // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 48. С. 42–49.
27. Файбусович Э.Л., Чечетова Л.В. Методика оценки природных условий для туризма // Краеведение и туризм. Л., 1973. С. 3–15.
28. Фролова М.Ю. Оценка эстетических достоинств природных ландшафтов // Вестник Моск. ун-та. Сер. 5. Геогр. 1994. № 2. С. 27–33.
29. Худеньких Ю.А. Подходы к оценке туристского потенциала территории на примере районов Пермского края // География и туризм: сборник научных трудов. Вып. 2. Пермь, 2006. С. 217–230.
30. Эрингис К.И., Будрюнас А.-Р.А. Сущность и методика детального эколого-эстетического исследования пейзажей // Экология и эстетика ландшафта. Вильнюс, 1975. С. 107–159.
31. Ribeiro J.C., Vareiro L.C. The Tourist Potential of the Minho-Lima Region (Portugal). Visions for Global Tourism Industry // Creating and Sustaining Competitive Strategies, 2012.

УДК 379.85+338.48

Куница М.Н. (Брянск)

ТУРИСТСКИЙ ОБРАЗ КРУПНОГО ГОРОДА: ОСОБЕННОСТИ И РОЛЬ В РЕГИОНАЛЬНОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ ТУРИЗМА

Kunitsa M.N.

TOURIST IMAGE OF THE LARGE CITY: FEATURES AND ROLE IN REGIONAL TOURISM MANAGEMENT

Аннотация. *Анализируются особенности туристского образа города в контексте реализации территориальной туристской политики. Выявлены главные черты туристского образа крупного города как фактора регионального менеджмента туризма на примере областного центра Брянска. Проведена его структуризация на основе применения когнитивной модели пространственных представлений. Выделены особенности его основного «слоя» – туристского географического образа, отражающего своеобразие природно-экологического и историко-культурного потенциалов и наследия города. Рассмотрена специфика трех других «слоев» и их роль в формировании общего представления о населенном пункте. Обоснованы ведущие функции туристского образа в региональном менеджменте туризма. Выделены главные проблемы повышения туристской аттрактивности Брянска на современном этапе. Предложен комплекс основных направлений формирования и продвижения его положительного туристского имиджа.*

Abstract. *The peculiarities of a tourist image of the city in the context of realization of the territorial tourist policy are analyses. The main features of tourist image of the large city as factor of regional management of tourism on the example of Bryansk regional center are defined. Its structuring on the basis of employment of cognitive model of spatial images is carried out. The features of its principal «layer» – tourist geographical image reflecting the peculiarity of natural and ecological, historical and cultural potentials and heritage of city are distinguished. The article considers the specificity of three other «layers» and their role in the forming of general image of settlement. The leading functions of tourist image in regional management of tourism are grounded. The main problems of increase of tourist attractor of Bryansk at the modern stage are defined. The complex of the principal directions of forming and promotion of its positive tourist image is offered in the article.*

Ключевые слова: *туризм, туристский образ, город, туристско-рекреационный потенциал, природно-экологический потенциал, историко-культурный потенциал, наследие, аттрактор, региональный менеджмент.*

Key words: *tourism, tourist image, city, tourist and recreational potential, natural and ecological potential, historical and cultural potential, heritage, attractor, regional management.*

Введение и постановка проблемы. Образ территории – многогранное понятие. В широком смысле это – цельное представление о территории, сформированное в сознании людей [15]. Его важным компонентом является туристский образ. Он отражает специфику, позволяет оценить преимущества и недостатки дестинации, ориентирован на определение стратегии ее развития. Его ведущая целевая установка – активизация спроса, продвижения созданного туристского продукта на рынки различных уровней.

Значимый элемент реализации региональной туристской политики – туристский образ ядер туристско-рекреационного каркаса территории – городов. Среди них выделяются крупные центры староосвоенных районов, которые в значительной степени фокусируют особенности гетерогенного историко-культурного потенциала этих регионов и «отражают» в своем образе не только уникальные городские черты как доминирующие, но и наиболее устойчивые представления о контактной территории. Активность населенного пункта как «генератора» образа во многом влияет на интенсивность и масштаб его «ментальной» диффузии.

Целенаправленно формируемый образ – имидж города. Это – результат сложного процесса взаимодействия научно-методологического, методического, проектно-организационного и образовательно-просветительного «блоков», функционирование которых должно обеспечиваться скоординированной работой представителей науки, управления, бизнеса и образования. Менеджмент в туризме осуществляется посредством взаимосвязанной реализации основных функций – планирования, организации, мотивации и контроля [16]. Сформированный положи-

тельный туристский образ – одно из средств повышения значения решений детерминированного типа в системе управления.

Исследования туристского образа территории в современный период активизируются. Однако анализу его роли в региональном менеджменте пока уделяется недостаточное внимание. Данная проблематика отражена, в частности, в географических работах (Д.Н. Замятина, Н.Ю. Замятиной, О.А. Климановой, Е.В. Никаноровой и др.), трудах по маркетингу туризма (Е.А. Джанджугазовой, А.П. Панкрухина и др.) [3, 4, 5, 7, 10, 11]. Они выполнены с разных теоретико-методических позиций. В данной статье представлены результаты изучения специфики туристского образа крупного города с глубокими историческими корнями и формирования его позитивного имиджа как элемента территориального планирования развития данного типа дестинации на примере областного центра – Брянска. Комплексность анализа реализуется на двух уровнях: «внутренней» географической и «внешней» – интеграции рекреационной географии с другими системами наук.

Туристский образ города – «визитная карточка», отражающая его своеобразие. Это – сложное понятие. Для определения его сущности среди разных точек зрения можно выделить общую интерпретацию туристского образа как системы «рационально и эмоционально сформированных представлений, в основе которой лежат специфические особенности территории, подчеркивающие ее индивидуальность с точки зрения массового туриста» [7, с. 50]. На его развитие влияет комплекс гетерогенных факторов. Первая группа – экономико-географическое положение и рекреационный потенциал территории (природно-экологический, историко-культурный, социально-экономический). Они создают «базовое» представление о населенном пункте. Вторая группа – система менеджмента и маркетинга в туризме, целенаправленно формирующая и продвигающая туристский продукт на рынки разных уровней. Туристский образ ассоциируется с устойчивыми мнениями о преимуществах и ограничениях использования рекреационного потенциала производителями и потребителями туристских услуг. Производители оценивают его конкурентные преимущества как дестинации, потребители – потенциальную привлекательность. В путешествии у туриста происходит «наложение» сложившегося ранее и реального осязаемого представлений с возникновением нового качества образа. Третья группа – субъективные факторы индивидуального восприятия. Они реализуются в основном на эмоциональном уровне и во многом определяют неосязаемый образ. В результате действия разных групп факторов первичный образ или закрепляется или видоизменяется.

Для структурирования туристского образа можно использовать когнитивную модель пространственных представлений. Ведущими являются 4 слоя-страты: «географических образов» – «локально-мифологический» – «региональной идентичности» – «культурных ландшафтов» как образа пространства локальных сообществ [4]. Кроме ряда общих свойств, присущих типу научно-художественных географических образов (информативности, целостности, репрезентативности, неповторимости) [6], для сформированного туристского образа особо важны аттрактивность, выразительность, узнаваемость, известность, изменчивость.

Туристский образ динамичен. Выделяют следующие этапы: 1) зарождения на начальной стадии туристского освоения территории; 2) целенаправленного формирования на стадии продвижения туристской дестинации; 3) фиксации в сознании на пике популярности на стадии зрелого развития дестинации; 4) угасания при снижении туристской популярности территории [10]. Затем с активизации менеджмента и маркетинга с целью ребрендинга города начинается новый цикл развития туристского образа.

В качестве модельного объекта выбран **крупный город Брянск – ядро туристско-рекреационного каркаса** староосвоенной Брянской области. Его отличает особое «контактное» ландшафтное положение, глубокие генетические корни, разнообразие историко-культурного наследия, наиболее высокая в области обеспеченность туристской инфраструктурой. Несмотря на изменение его формального статуса (исключение наряду со многими другими из нового списка исторических городов) фактически он продолжает относиться к данной категории, хотя проблемы сохранения исторической среды усложняются. Уровень его позиционирования

в туристском пространстве России недостаточен. Конструирование положительного образа города должно способствовать развитию туристской деловой активности. Важные направления ее стимулирования – повышение информационной открытости города, обоснование его ведущей туристской специализации. Необходимое звено формирования туристского имиджа – разработка туристского паспорта. Он должен отражать первый «слой» – ***туристский «географический образ»***, позволяющий раскрыть специфику рекреационного потенциала города, его визуальных и ментальных символов.

Своеобразие природно-экологического потенциала определяется ландшафтной структурой города и его пригородной зоны. Брянск относится к выделенной нами категории поликомплексных населенных пунктов, находящихся в урочищах местностей разных видов одного или нескольких ландшафтов [8]. Город размещен в зоне активного взаимодействия природно-территориальных комплексов (ПТК) трех физико-географических районов – Деснянско-Судостьского, Болвинско-Деснянского и Снежетьско-Деснянского, в «полосе контакта» пяти ландшафтов этих районов с разным рекреационным потенциалом: Брянского ополья с доминированием местностей плоско-волнистых междуречных высоких равнин, Дятьковского и Пальцовского полесских ландшафтов с господством местностей волнистых междуречных равнин, Снежетьско-Деснянского и Ветьминско-Деснянского долинных ландшафтов [12]. Природно-территориальные комплексы резко ассиметричной долины реки Десны (широкое низменное террасовое левобережье, высокое террасово-склоновое правобережье) определяют стержневые линии планировки и облика города, выраженная заболоченная пойма – его пространственную расчлененность.

Пограничные полосы ПТК с разнообразным ресурсным, в том числе природно-рекреационным потенциалом обладают благоприятными возможностями развития различных видов туризма. Эталонные комплексы представлены в 6 особо охраняемых природных территориях (ООПТ), относящихся к категории памятников природы регионального значения [22]. Наибольшую роль в качестве рекреационной зоны имеет расположенная в центре города лесопарковая роща Соловьи, отражающая особенности долинного комплекса Десны со «спектром» пойменных, террасовых, склоновых местностей. Основные виды рекреационных занятий – любительский (пикники), спортивный, прогулочный, экскурсионный [14]. Урочище Лесные Сараи, роща Комсомольская с абсолютным доминированием прогулочного отдыха существенно менее значимы. Потенциал уникальных дендрологического парка и ботанического сада имени Б.В. Гроздова для развития познавательного природно-экологического туризма не востребован. ООПТ «Овраги Верхний и Нижний Судки», представленные в пределах долинного комплекса притока Десны, рекреационную функцию не выполняют. Предлагаемые ранее проекты создания здесь инфраструктуры отдыха не были реализованы. Локальными рекреационными зонами города являются 11 парков, «очагами» – 70 скверов. Аттракторы рекреационного пространства города – два парка с уникальным потенциалом. Визитные карточки Парка-музея имени А.К. Толстого, основанного в 30-х годах XX века и неоднократно реконструированного, – деревянные скульптуры сказочных персонажей и фонтан «Водяная мельница». В самом крупном центральном парке имени 1000-летия Брянска находится символ населенного пункта – Курган Бессмертия – памятник павшим в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Это – одна из наиболее важных туристских доминант города.

Ось природно-рекреационного каркаса Брянска – ассиметричная долина Десны. Структура каркаса – дискретная. Пойменно- и склоново-рекреационный ландшафтно-планировочные районы используется экстенсивно, террасово- и плакорно-рекреационный – более интенсивно. Достаточно значимая рекреационная зона города – набережная реки Десны в центральном Советском районе, хотя и в ней спектр рекреационных занятий невелик. Представлены любительский (пикники), прогулочный (пешеходный и водный), рыболовный виды отдыха [14]. Планируется ее реконструкция, нацеленная не только на создание новой планировочной композиции, но и стимулирование аттрактивности для приезжих и местных жителей.

Туристский образ города в настоящее время еще слабо ассоциируется с природно-рекреационным потенциалом, разнообразие

и эколого-эстетическая привлекательность которого – ресурс развития разных видов туризма, в частности экологического, оздоровительного, спортивного, природно-познавательного. Фактором стимулирования туристского интереса может стать целенаправленное формирование и продвижение природно-географического и природно-культурно-географического образов («Десна», «Парковый» и др.).

Брянск – один из древнейших русских городов, возникший в конце X века (985 год) [1]. Гетерогенность геокультурного пространства определила высокий историко-культурный потенциал городского округа Брянска – города и его пригородной зоны (367 памятников, в том числе 15 – федерального, 203 – регионального значения) [17]. Город концентрирует 18% историко-культурного потенциала Брянской области. Представлены все основные категории данного типа наследия.

Известно 18 археологических объектов разных эпох – от неолита до позднего средневековья [17]. Наиболее аттрактивны для туризма 3 памятника федерального значения, формирующие первичный «пласт» Брянска как города с глубокими историческими корнями. «Чашин Курган» – археологический комплекс X–XV веков (городище и селище). Это – ядро древнерусского города, существовавшего еще в домонгольское время и упомянутого в Ипатьевской летописи под 1146 годом [13]. «Покровская гора» – укрепленное поселение, развивающееся после уничтожения в ходе феодальных войн городища на Чашином Кургане как новое ядро Брянска. Его Кремль являлся крупной оборонной крепостью России до начала XVIII века. Мысовая часть, на которой расположен памятник 1000-летию Брянска, представляет собой территорию городища, остальная часть поселения находится под современной застройкой. Данные археологические комплексы включены в туристские маршруты по городу, однако необходима их историческая реконструкция. Разрабатывается проект кластера «Брянский Кремль» [19]. Важная проблема стимулирования «археологического элемента» туристского образа города – неудовлетворительное состояние большинства других памятников. Целесообразна концентрация туристского интереса на историко-географическом образе «Град-крепость».

Доминирующее градостроительное и архитектурное наследие (278 объектов: 275 – города, 3 – пригорода, в том числе 8 федерального и 125 регионального значения) представлено церковным зодчеством, гражданской, жилой и промышленной застройкой [17]. Лимитирующая черта их потенциала – невысокий уровень сохранности памятников вследствие неоднократных пожаров и особенно разрушения большей части Брянска в период Великой Отечественной войны. Самые важные туристские аттракторы – монастыри и церкви, которых насчитывается более двадцати. Позитивный фактор – их концентрация в историческом центре города. Многие неоднократно перестраивались и отражают преемственность церковного зодчества. Историческая архитектурная доминанта и самое старое здание города – Покровский собор, в котором «переплетены» традиции конца XVII – начала XVIII века с доминированием «нарышкинского» стиля [2, 13]. К этому же периоду относится еще один объект – единственная сохранившаяся от древнего Петропавловского (Петровского) монастыря церковь Введения. Церкви Воскресения Христова, Горне-Никольская, Тихвинская, возведенные в XVIII столетии, отражают традиции русского барокко [2].

Особый туристский аттрактор – ансамбль Свенского Успенского монастыря в пригороде Брянска. В течение длительного функционирования (с конца XIII в.) он неоднократно разорялся и перестраивался [13]. Этап каменного зодчества начинается с конца XVII столетия. В XVIII в. монастырь становится одним из крупнейших на юго-западе России. В 1930 г. часть его главных сооружений была уничтожена. С 80-х годов XX века ведется активная реконструкция. Основные доминанты этого самого древнего в области, возобновившего функционирование в настоящее время монастырского комплекса (памятника архитектуры XVII–XVIII вв.) – храмы Сретения, Спаса Преображения, восстанавливаемый Успенский собор, ограда с башнями. Рекреационная роль этого неповторимого ансамбля усиливается возобновлением некогда знаменитой Свенской ярмарки. Необходимо увеличение финансирования создания профильной инфраструктуры для развития паломнического туризма на базе данного комплекса – важного звена религиозного туризма в области.

Культурно-географический образ Православия – один из наиболее значимых для повышения аттрактивности города.

Объекты промышленной архитектуры немногочисленны [13, 17]. Наиболее интересным был ансамбль завода «Брянский Арсенал», основанного в начале XVIII в.. Комплекс образуют Литейный дом, заводоуправление, здание общественных организаций, цеха, водонапорная башня, находящиеся в разной степени сохранности, которая сейчас существенно ухудшилась. Ансамбль как объект туристского показа перестал использоваться. Одно из значительных сооружений – Винный замок конца XIX в., выполненный в стиле эклектики. Определенный интерес представляют канатные фабрики Гридиных и Мартынова, здания Брянского машиностроительного завода, конно-пожарное депо, корпус Сухарного завода. В целом потенциал развития промышленного туризма историко-культурного направления в Брянске невысок, но и он практически не востребован.

В комплексе памятников гражданской застройки выделяются объекты, отражающие архитектурный образ уездного города XIX – начала XX вв., в частности двухэтажные каменно-деревянные дома с фасадным декором, сочетающим стилизацию классицизма с элементами народного стиля [2]. Однако сложившаяся градостроительная панорама быстро меняется и образ купеческого Брянска «размывается». Современная проблема сохранения исторического наследия – сложна. Активизировались процессы утраты старых архитектурных акцентов и формирования новых с углублением несоответствия возникающей застройки историческому облику и ландшафтной структуре города, «сужения» туристско-рекреационного потенциала Брянска.

Среди категории памятников истории и монументального искусства (71 объект, в т. ч. 4 федерального и 67 регионального значения) особое место занимают связанные с событиями Великой Отечественной войны [17]. В 2010 г. Указом Президента Российской Федерации Брянску «за мужество, стойкость и массовый героизм, проявленные защитниками города в борьбе за свободу и независимость Отечества» было присвоено почетное звание «Город Воинской Славы» [23].

Наиболее значимый объект наследия и туристского показа – мемориальный комплекс «Партизанская поляна» в честь всенародной борьбы с немецко-фашистскими захватчиками [20]. Основные элементы ансамбля – обелиск «Знамя», Стена Памяти, вечный партизанский костер, землянка. Музей отражает героический подвиг партизан и подпольщиков Брянщины.

Главные доминанты туристского образа города – Воина: площадь Партизан с памятником Воинской и партизанской славы, у подножия которого горит Вечный огонь, и Курган Бессмертия в честь погибших в Великую Отечественную войну – высокий искусственный холм с пилоном в виде пятиконечной звезды. В городе много памятников, посвященных мужеству и подвигу защитников родной земли, жертвам фашизма. Их особая категория отражает дифференциацию по воинским «профессиям» (Летчикам, Артиллеристам, Танкистам, Медикам, Военным журналистам и др.). Высокий военно-исторический потенциал – важный фактор развития познавательного туризма патриотического направления.

Объектами туристского показа являются памятники выдающимся личностям страны и края, включенные в «мозаику» историко-культурного пространства и образа города (А.С. Пушкину, Ф.И. Тютчеву, А.К. Толстому, революционерам, Ю.А. Гагарину и др.).

В современный период усиливается востребованность духовного наследия. В городе активно реализуются международные и всероссийские культурные проекты, в частности Международный фестиваль современного искусства имени Н. Рославца и Н. Габо, Международный фестиваль молодежных фольклорных коллективов «Красная Горка», Международный турнир по спортивным танцам «Фантазия», Международный фестиваль «Славянские встречи», Международный конкурс юных пианистов имени Т.П. Николаевой, Всероссийский конкурс исполнителей имени А.Д. Вяльцевой [18]. Брянск имеет потенциальные возможности развития как ядра событийного туризма. Значимый фактор данного процесса – акцентирование базовых духовно-культурных символов города.

Важный элемент туристского образа населенного пункта – социально-экономический каркас туризма. Город обладает достаточным потенциалом системы размещения. Его основу образуют гостиницы, среди которых

наиболее современны и комфортабельны – «Брянск», «Центральная», «Гостиный Дом», «Владимир Плаза», «Мегаполис», «Десна» и ряд других [18]. Разнообразие типов 42 объектов размещения в целом позволяет удовлетворить потребности различных сегментов туристов. Однако актуальны проблемы модернизации системы, увеличения ассортимента и повышения качества услуг. Собственно рекреационная инфраструктура слабо развита. Функционируют 2 небольших санатория (в городе – «Деснянские зори», в пригороде – «Снежка»), что в частности, определяется особенностями природных лечебных ресурсов. Даже при условии реконструкции сохранится их ориентация на местное население. Лечебный вид туризма не является стратегически значимым для развития города. Потенциал системы питания достаточен для обеспечения жизнедеятельности туристов при современном уровне потока и плавном его росте. Однако уровень дифференциации «кухни» и культура питания пока не рассчитаны на гастрономический туризм. Перспективная возможность его развития со специализацией на славянской кухне определяется «переплетением» на территории приграничной Брянской области русской, белорусской и украинской традиций питания. Проблемное звено туристской индустрии – система развлечения. Ее основу образуют 3 театра, филармония, 6 музеев [18]. Ядро музейной сети – Брянский государственный краеведческий музей с наибольшим фондом. Ее важные элементы – музей истории партизанского движения на Брянщине на территории мемориального комплекса «Партизанская поляна», музей Братьев Ткачевых, Брянский областной художественный музейно-выставочный центр. Интересны и особые учреждения – Парк-музей имени А.К. Толстого и Народный музей ОАО «Брянский машиностроительный завод». Негативен процесс «сужения» сети, в частности закрытие Литературного музея. Проблемность функционирования музеев как туристских объектов многопланова: слабое развитие материальной базы, неудовлетворительное состояние части коллекций, невысокий имидж [18]. В комплексе задач повышения эффективности музейной работы важна и нацеленность на стимулирование познавательного интереса не только местного населения, но и гостей на основе применения новых технологий и видов деятельности, акцентирующих привлекательные черты образа города. Современными развлекательными комплексами населенный пункт обеспечен. Однако они традиционны и не значимы для туристского показа, хотя их ресурсы могут использоваться для «заполнения» свободного времени. Выражена проблема качества транспортной инфраструктуры, несмотря на происходящие позитивные изменения.

Брянские туристские фирмы предлагают три базовых маршрута – обзорный экскурсионный по городу, военно-патриотический «Партизанскими тропами Брянщины» с посещением мемориального комплекса «Партизанская поляна», религиозный познавательный – по храмам [18]. Структура туристской деятельности не соответствует разнообразному природно-экологическому и гетерогенному историко-культурному рекреационному потенциалам города и пока не нацелена на полное использование его туристских возможностей.

Второй «слой» туристского образа – ***локально-мифологический***. Туристский миф в широком смысле интерпретируется как произведение места и человека, закрепленное в сознании [9]. Он отражает становление особых образно-географических «цепочек», элементами которых, в частности, могут являться исторические или мифологические события, биографии знаменитых личностей, виртуальные персонажи. Для утверждения образа они должны иметь сюжетно-территориальную «привязку», ассоциироваться с существующими объектами наследия, среди которых могут быть историко-культурные материальные (памятники, культовые и другие типы сооружений и др.) и духовные (тематические фестивали, праздники и др.), природные (природные памятники, комплексы и др.), культурные ландшафты. Выраженного мифологического имиджа Брянск не имеет, прослеживаются его отдельные слабо значимые элементы – «Дебрянск» («опорные точки» – древнерусские городища), обретенный «чудотворный образ Печерской Богоматери» (Свенский Успенский монастырь), «Отчизна Пересвета» (памятник). Они сейчас практически не влияют на привлекательность города. Однако данный ментальный древнерусский культурный «пласт» может быть акцентирован в туристской политике как тематический имиджевый ресурс,

целенаправленно усиливая главные черты образа поселения.

Важен слой ***региональной идентичности***, определяемый ведущими событиями в функционировании населенного пункта, особенностями его рекреационного потенциала, менталитетом социальных групп людей. Постоянное население города является носителем сложившегося «внутреннего» образа, временно проживающий контингент – более сложного как синтеза «внутренних» и «внешних» представлений. Среди методов фиксации образа выделяются социологические. Был применен метод опроса в форме анкетирования. Проведен первый этап – анкетирование школьной (старшеклассники) и активного туристского сегмента – студенческой когорт. Тематика – «Туристская привлекательность города Брянска». Среди результатов можно выделить дифференциацию туристских представлений, недостаточно четкую идентификацию достопримечательностей, невысокую оценку эффективности рекреационной роли учреждений культуры. Один из «базовых» выводов анкетирования: абсолютно доминирующий образ – «Город партизанской и воинской славы», существенно менее значимы «Храмовый» и «Парковый». Актуальность формирования позитивного туристского имиджа подтверждается мнением 72% опрошенных студентов и почти 40% школьников, а стимулирования аттрактивности центра – большинства данных респондентов. Ведущими направлениями их решения, по мнению и этого молодежного сегмента, являются активизация рекламы и информационного продвижения города как туристского центра, модернизация туристской инфраструктуры. Особо важны сохранение природного и историко-культурного наследия, формирование у населения чувства ответственности за него, популяризация его главных объектов и комплексов как предмета гордости городского социума.

Процесс становления 4 «слоя» – интеграции специфики ***культурных ландшафтов*** в туристский образ пока неактивен. Его стимулирование требует усиления взаимодействия всех «блоков» (научно-методологического, методического, проектно-организационного и образовательно-просветительного). В современный период «базовыми» туристскими образами Брянска могут быть – «Партизанская и Воинская слава» (образы второго порядка – «Партизанская поляна», Курган Бессмертия, площадь Партизан), «Земля Православная» (Свенский Успенский монастырь, церкви), «Град-крепость» (Чашин Курган, Покровская и Петровская горы), «Десна» (лесопарковая роща Соловьи), «Деревянная сказка» (Парк-музей имени А.К. Толстого), «Торговый транзитер» (Свенская ярмарка). Для активизации процесса значимо выделение «знаковых мест» культурных ландшафтов как достопримечательностей. Довольно четко акцентирован сейчас только образ «Партизанская и Воинская слава».

Для повышения привлекательности города необходимо создание комплексного туристского образа, интегрирующего все четыре слоя-страты, и «включение» его в региональную туристскую политику. Одним из главных ее элементов является развитие системы маршрутов. Для этого наряду с учетом размещения имиджевых ресурсов важна тематическая вариативность туристских предложений [5]. Аттрактивными туристскими маршрутами в Брянске могут быть, в частности, «Город Партизанской славы», «Ожерелье Храмов», «Парковые образы», «Очарованье старины».

Процесс «взаимовлияния» туристского образа и территориального управления – сложен. Одно из направлений реализуется через основные функции туристского образа города в региональном менеджменте туризма – лимитирующую, оптимизирующую, дифференцирующую. Лимитирующая связана с отсутствием или недостаточной сформированностью, негативными чертами образа, влияющими на процесс менеджмента созданием «порогов» управления туризмом, которые необходимо преодолевать. Достижение «оптимума» возможно при эффективном использовании в региональном менеджменте существующего положительного туристского имиджа на «зрелой» стадии дестинации. Дифференцирующая функция проявляется в двух аспектах: – временном, определяющем цикличность развития туристского образа с изменением системы управления на каждой стадии; – пространственном, формирующим разнообразие и специфику образа как фактора региональной туристской политики. Соотношение функций динамично.

В настоящее время доминирует лимитирующая функция. Основные проблемы

современного этапа продвижения Брянска как дестинации и повышения его туристской аттрактивности: – менеджмента (стратегического планирования, нацеленного и на формирование положительного туристского образа); – инвестиционная (невысокого уровня инвестирования); – инфраструктурная (социально-экономического обустройства территории); – экологическая (сохранения ландшафтного разнообразия и природно-географического образа); – историко-культурная (сохранения исторического центра, реконструкции объектов наследия, акцентирования историко- и культурно-географических образов); – информационная (недостаточности уровня информационного продвижения образа города в российском и международном туристском пространствах). В государственной программе «Развитие культуры и туризма в Брянской области» (2014–2020 годы) еще не отражена, а в Концепции развития туризма уже констатируется значимость формирования образа региона как привлекательной дестинации, но без конкретизации «механизма» его создания и использования для повышения конкурентоспособности этой отрасли [18, 21].

Важным «звеном» процесса стимулирования данной индустрии является разработка единого комплекса становления и продвижения положительного имиджа города в контексте регионального менеджмента. Он должен быть нацелен на реализацию общей стратегии, учитывающей особенности, цикличность развития туристского образа, его специфику для «внутренних» и «внешних» потребителей. Структуру комплекса образуют девять взаимосвязанных направлений.

1. Научно-методологическое и методическое – разработка образно-географической модели туристского пространства города.

2. Территориальное планирование, ориентированное на создание туристского имиджа. Основа формирования стратегии – туристский паспорт города как важный элемент его информационного географического образа. В системе методов усиливается роль программно-целевого, наиболее эффективного для определения специфики туристско-рекреационного каркаса с выделением зон опережающего развития, отличающихся выраженным индивидуальным обликом и комплексом «знаковых мест».

3. Организация – разработка и реализация туристской политики, учитывающей необходимость создания и «поддержки» положительного имиджа.

4. Мотивация – формирование системы экономической заинтересованности всех участников туристского рынка в развитии внутреннего туризма, особенно познавательного, ориентированного на исторические центры с положительным имиджем. Система динамична, значим мониторинг сегментирования спроса – предложения туристских услуг.

5. Контроль – соотнесение результатов туристской деятельности с запланированными показателями и ее корректировка, в том числе в «плане» туристского имиджа.

6. Образование – развитие системы подготовки и переподготовки специалистов в сфере туризма.

7. Просвещение – становление образной региональной идентичности местного населения на основе популяризации природного и историко-культурного наследия, целенаправленное распространение положительного образа, сближение подаваемого и принимаемого имиджей в контексте коммуникационной стратегии туристской политики.

8. Маркетинг – активизация продвижения города как туристского центра на рынки разных уровней, повышение его конкурентоспособности на основе созданного привлекательного имиджа.

9. Информационно-аналитическое направление – осуществление функции координации.

Выводы. Отсутствие сформированного туристского образа – лимитирующий фактор развития туризма в Брянске. Необходима системно-проектная деятельность по практической интеграции представленных направлений в единый комплекс с разработкой конкретных мероприятий по его реализации в рамках туристской политики, в том числе при активном участии научного, управленческого, предпринимательского и образовательного сегментов городского социума. Становление позитивного туристского образа города, концентрирующего все «слои», – сложный процесс, нацеленный на повышение его аттрактивности на туристском рынке страны, что возможно при эффективности регионального менеджмента.

Важны не только разработка, но и внедрение имиджевых стратегий в туризм, особенно на стадии продвижения дестинации. Усиление рекреационных функций Брянска – фактор его социально-экономического развития, сохранения природной и исторической среды, роста «рейтинга» в геокультурном пространстве России.

Библиографический список

1. Города России: Энциклопедия / под ред. Г.М. Лаппо. М.: Научн. изд-во «Большая Росс. энциклопедия», 2003. 560 с.
2. Городков В.Н. Архитектурные образы Брянщины. Тула: Приокское кн. изд-во, 1990. 143 с.
3. Джанджугазова Е.А. Маркетинг туристских территорий. М.: ТЕИС, 2004. 144 с.
4. Замятин Д.Н. Гуманитарная география: предмет изучения и основные направления развития // Социально-экономическая география: традиции и современность / Под ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова. М.-Смоленск: Ойкумена, 2009. С. 54–77.
5. Замятин Д.Н., Замятина Н.Ю. Имиджевые ресурсы территории: стратегии анализа и концептуальное осмысление (на примере проекта по формированию брендов городов Свердловской области) // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2015. № 1. С. 26–45.
6. Исаченко Г.А. Образное восприятие в географическом познании мира // Известия РГО. 2001. Т. 133. Вып. 3. С. 24–33.
7. Климанова О.А., Тельнова Н.О. Природный и историко-культурный потенциал региона как основа формирования туристского образа территории (на примере Вологодской и Калужской областей) // Современные проблемы сервиса и туризма. 2008. № 4. С. 49–55.
8. Куница М.Н. Основные направления и уровни влияния природно-территориальных комплексов на систему расселения // География и природные ресурсы. 1991. № 3. С. 112–119.
9. Митин И.И. Туристские мифы и комплексные характеристики территории в гуманитарной географии // Туризм и культурное наследие: Межвузовский сборник научных трудов. Саратов: Изд-во Сарат. ун-та, 2006. Вып. 3. С. 103–110.
10. Никанорова Е.В. Формирование туристского образа территории (на примере Ростовской области): Автореф. дисс. … канд. геогр. наук. М., 2009. 24 с.
11. Панкрухин А.П. Маркетинг территорий. СПб.: Питер, 2006. 416 с.
12. Природное районирование и типы сельскохозяйственных земель Брянской области / под ред. Н.А. Гвоздецкого, В.К. Жучковой и др. Брянск: Приокское кн. изд-во, 1975. 611 с.
13. Свод памятников архитектуры и монументального искусства России: Брянская область. М.: Наука, 1998. 640 с.
14. Слюнченко Р.А. Специфика рекреационного пространства города Брянска //Вестник Брянского государственного университета: Точные и естественные науки. 2014. № 4. С. 183–190.
15. Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник / Отв. ред. А.П. Горкин. Смоленск: Ойкумена, 2013. 328 с.
16. Чудновский А.Д., Королев Н.В., Гаврилова Н.А., Жукова М.А., Зайцева Н.А. Менеджмент туризма. М.: Фед. агентство по туризму, 2014. 576 с.
17. Государственное бюджетное учреждение культуры «Брянский областной центр историко-культурного наследия». URL: http: //www.centrikn-32.ru
18. Департамент культуры Брянской области. URL: http: //www.kultura32.ru
19. Достопримечательности России. URL: http: //www.russights.ru/post_1259360279.html
20. Мемориальный комплекс «Партизанская поляна». URL: http: //www.partizanpolyana.ru
21. О концепции развития туризма в Брянской области на 2015–2018 годы: Распоряжение Правительства Брянской области от 23.10.2015 г. № 315-рп. URL: http: //www.bryansk.regnews.org/doc/mq/lr.htm
22. Особо охраняемые природные территории России. URL: http: //www.oopt.aari.ru
23. Указ Президента Российской Федерации от 25.03.2010 г. № 339 «О присвоении г. Брянску почетного звания Российской Федерации «Город воинской славы». URL: http: //www.pravo.gov.ru

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Абдряшитова Ания Ибрагимовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, г. Владимир
E-mail: ani-abdryashitova@yandex.ru

Батунова Елена Юрьевна – аспирантка Миланского политехнического университета, г. Милан (Италия)
E-mail: zhi2000@mail.ru

Блануца Виктор Иванович – доктор географических наук, ведущий научный сотрудник лаборатории георесурсоведения и политической географии Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск
E-mail: blanutsa@list.ru

Борсук Анастасия Александровна – аспирантка кафедры географии, экологии и землеустройства естественно-географического факультета Брянского государственного университета им. И.Г. Петровского, г. Брянск
E-mail: n.podwoiskaya@yandex.ru

Дементьев Виталий Сергеевич – аспирант кафедры географии Псковского государственного университета, г. Псков
E-mail: dementjew.vitaly2011@yandex.ru

Дружинин Александр Георгиевич – доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета, г. Ростов-на-Дону; Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград
E-mail: alexdru@ctsnet.ru

Ермакова Галина Анатольевна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Поволжского научно-исследовательского института экономики и организации агропромышленного комплекса, г. Саратов

Зубаревич Наталья Васильевна – доктор географических наук, профессор кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, г. Москва
E-mail: nzubarevich@gmail.com

Куница Марина Николаевна – кандидат географических наук, доцент кафедры географии, экологии и землеустройства Брянского государственного университета им. И.Г. Петровского, г. Брянск
E-mail: geodem@mail.ru

Макаров Павел Юрьевич – кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, г. Владимир
E-mail: makarovpu@ya.ru

Манаков Андрей Геннадьевич – доктор географических наук, профессор кафедры географии Псковского государственного университета, г. Псков
E-mail: region-psk@yandex.ru

Павленко Ирина Владимировна – кандидат экономических наук, доцент Саратовского государственного аграрного университета имени Н.И. Вавилова, г. Саратов

Сердобинцев Дмитрий Валерьевич – кандидат экономических наук, заведующий сектором Поволжского научно-исследовательского института экономики и организации агропромышленного комплекса, г. Саратов
E-mail: dvss@bk.ru

Тархов Сергей Анатольевич – доктор географических наук, ведущий научный сотрудник отдела социально-экономической географии Института географии РАН, г. Москва.
E-mail: tram.tarkhov@gmail.com