

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
СИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ГЕОГРАФИИ им. В.Б. Сочавы

На правах рукописи

БЕЗРУКОВ Леонид Алексеевич

**КОНТИНЕНТАЛЬНО-ОКЕАНИЧЕСКАЯ ДИХОТОМИЯ
В МЕЖДУНАРОДНОМ И РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗВИТИИ**

**Специальность 25.00.24 – экономическая, социальная и
политическая география**



Автореферат

**диссертации на соискание ученой степени
доктора географических наук**

Иркутск – 2006

Работа выполнена в Институте географии им. В.Б. Сочавы СО РАН

Научный консультант – доктор географических наук, профессор

Ишмуратов Байрон Мустафович

Официальные оппоненты:

доктор географических наук,
профессор Раднаев Баир Лубсанович;

доктор географических наук,
профессор Якобсон Анатолий Яковлевич;

доктор экономических наук,
профессор Малов Владимир Юрьевич

Ведущая организация – Тихоокеанский институт географии ДВО РАН

Защита состоится 19 декабря 2006 г. в 9.00 час. на заседании диссертационного совета Д 003.010.02 по защите докторских диссертаций при Институте географии им. В.Б. Сочавы СО РАН по адресу: 664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1.

Факс: (3952) 42-27-17; E-mail: postman@irigs.irk.ru

С диссертацией можно ознакомиться
в библиотеке Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН

Автореферат разослан 19 октября 2006 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат географических наук



Заборцева Т.И.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. В советской экономической географии в силу ряда причин сложилось индифферентное и отчасти недоброжелательное отношение к географическому детерминизму, сводимому зачастую к географическому фатализму. Хотя взгляды многих видных советских экономико-географов не вмещались в заданные установки по поводу географического детерминизма, переход от чисто теоретических рассуждений о роли географических условий и факторов в развитии стран и районов к количественным оценкам в полной мере так и не состоялся.

В настоящее время проблема оценки связи географических факторов с экономическим развитием страны и эволюцией российского общества закономерно привлекает все большее внимание отечественных экономико-географов. Постепенно меняется отношение к географическому детерминизму, преодолеваются его крайности и преувеличения, уточняются пределы и цепочки детерминации. Следовательно, существенно расширяются объяснительные возможности самой экономической географии как фундаментальной науки, призванной изучать обусловленность (детерминированность) социально-экономических и политических явлений, связей и процессов дифференциацией (неоднородностью) естественных, экономических и культурных ландшафтов.

Определенной попыткой продвижения в указанном направлении является настоящее исследование, нацеленное на установление и количественную оценку роли и места континентально-океанической дихотомии в международном и региональном развитии. В общей постановке вопроса речь идет об анализе степени и характера влияния на специфику и эффективность национальных хозяйств такого базового фактора планетарной неоднородности пространства, как разделение поверхности земного шара на сушу и Мировой океан. Актуальность обращения к данной тематике определяется несколькими обстоятельствами.

Во-первых, несмотря на признание положения изучаемого объекта относительно моря одним из ключевых, «особых» элементов (видов) общего экономико-географического положения (ЭГП), проблема его количественной оценки до сих пор не получила удовлетворительного решения. Правда, и в целом при характеристике ЭГП обычно преобладают качественные, а не количественные оценки, хотя понятие положения, имея «крупнейшее методологическое значение» (по Н.Н. Баранскому), обоснованно считается «важнейшим из всех географических свойств» (по Ф. Ратцелю) и одним из «центральных понятий» экономической географии (по И.М. Маергойзу).

Во-вторых, с экономико-географической точки зрения вопрос континентально-океанической дихотомии и ее проявлений в жизни общества изучен довольно слабо, хотя разделение поверхности земли на сушу и море играет, несомненно, основополагающую роль в географических процессах, определяя «все условия человеческой жизни» (по А. Геттнеру). Несмотря на значительный накопленный фактический материал, многие интересные и ценные наблюдения, замечания и предложения, относящиеся к изучению экономико-

географических причин и следствий фундаментального дуализма «Суши» и «Моря», остаются в разрозненном и бессистемном виде, не складываясь в единую цельную картину, объясняемую логичной и стройной теорией.

Успешное разрешение этого вопроса внесло бы существенный вклад в углубление фундаментальных представлений о причинах дифференциации современного мирохозяйственного устройства и получения различными по географическому положению странами и регионами неодинаковых выгод от усиления процессов интернационализации и глобализации экономики. В прикладном аспекте актуальность темы исследования определяется тем обстоятельством, что установление закономерностей и тенденций влияния континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие дает возможность с объективных экономико-географических позиций судить о реальных ограничениях и рисках интеграции национального хозяйства России, как крупнейшей континентальной державы, в мирохозяйственную систему, о возникающих при этом трудностях и путях их преодоления.

Цель исследования состоит в разработке и реализации экономико-географической концепции континентально-океанической дихотомии, позволяющей установить и количественно оценить характер и силу влияния этого фундаментального фактора на международное и региональное развитие.

Для достижения поставленной цели потребовалось решение следующих основных задач:

1. Обобщить и развить теоретические представления об объективно существующем планетарном дуализме континентальных и океанических стран и регионов на основе установления его фундаментальных экономико-географических и экономических причин и следствий и соответствующих причинно-следственных связей и зависимостей.

2. Сформулировать представление о транспортно-географической континентальности как мере удаленности (или близости) основных центров страны или района от морских и океанических путей, разработать методику количественной оценки степени указанной континентальности и построить с ее помощью геоэкономическую континентально-океаническую типологию стран мира.

3. Показать связь типологической континентально-океанической ориентации стран мира с транспортосемкостью их национальных хозяйств и общим уровнем социально-экономического развития.

4. Исследовать механизм перераспределения массы прибавочного продукта между континентальными и океаническими странами в процессе международного разделения труда и выявить степень детерминированности территориальной дифференциации цен в крупной континентальной стране системой континентально-океанической поляризации.

5. Раскрыть ведущую роль океанических стран и приморских зон в формировании современного мирового хозяйства и ценообразовании на мировых товарных рынках, определить основные закономерности изменения интенсив-

ности (объемов) мирового производства и экспорта продукции различной транспортабельности в зависимости от удаленности от моря.

6. Дать сравнительный анализ динамики хозяйственно-расселенческих процессов относительно моря в России, других крупнейших странах и мире в целом и объяснить соответствие процесса «континентализации» России в XX в. ее коренным национально-государственным интересам.

7. Уточнить причины повышения транспортных издержек в постсоветской России и оценить влияние ультраконтинентального положения сибирских регионов на общее снижение эффективности их экономики и бюджетных доходов.

8. Выявить и рассмотреть основные адаптивные экономико-географические следствия высокой степени континентальности для России и Сибири и наметить стратегические пути смягчения транспортно-экономических трудностей.

Предметом исследования являются особенности, тенденции, закономерности и механизмы воздействия континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие, проявляющиеся в специфике формирования, функционирования и динамики хозяйственно-расселенческих (экономико-географических) структур на различных территориальных уровнях – мировом, международном (национальном), макрорегиональном, региональном и муниципальном.

Объектом исследования являются хозяйственно-расселенческие структуры, выступающие в виде систем расселения (в основном центров или городов) и систем материального производства (прежде всего промышленности, транспорта, торговли и сельского хозяйства).

Методологические основы и методы исследования. Диссертация опирается на понятия, методологические подходы и методы классической экономической (общественной) географии. Выбор темы исследований определился знакомством с идейным наследием П.Н. Савицкого, В.П. Семенова-Тян-Шанского и Д.И. Менделеева в области географии и геополитики. Среди ведущих отечественных экономико-географов и экономистов, оказавших непосредственное методологическое влияние на формирование научных взглядов автора, следует назвать Н.Н. Баранского, Н.Н. Колосовского, И.М. Маергойза, Ю.Г. Саушкина, В.В. Покшишевского, С.Б. Лаврова, В.В. Воробьева, К.П. Космачева, М.К. Бандмана, Г.М. Лаппо, Б.М. Ишмуратова, П.Я. Бакланова, А.Г. Исаченко, В.П. Максаковского, В.А. Колосова, Н.С. Мироненко, Е.Е. Лейзеровича, О.К. Кудрявцева, А.П. Алхименко, К.Н. Мисевича, И.Л. Савельеву, А.Ф. Никольского; среди зарубежных – А. Леша, Б. Улина (Олина), В. Бунге, П. Хаггета, Дж. Сакса, Л. Анноваци-Джакаб. Большое методическое и фактологическое значение имели труды по географии и экономике транспорта С.В. Бернштейн-Когана, А.Е. Пробста, Б.И. Шафиркина, Е. Залеского, В.Л. Канторовича, Г.А. Гольца, И.М. Могилевкина, В.А. Персианова, С.Б. Шлихтера, Б.Л. Раднаева, С.А. Тархова, С.С. Гончаренко, Н.П. Каючкина, В.Ю. Малова, К.В. Холопова, В.Н. Филиной.

Теоретическая часть работы выполнена на основе создания необходимых логических аналитических и концептуальных схем, прикладная – с использованием как основных методов экономической географии – сравнительно-географического, макроэкономического, статистического, картографического, типологического, исторического, оценочно-прогнозного, так и специальных методов калькуляции себестоимости продукции и корреляционного анализа математической статистики.

Информационной базой исследования послужили главным образом первичные статистические материалы отечественных, зарубежных и международных организаций, а также справочные, обзорные и литературные издания, включая периодическую печать, электронные источники информации, карты материков и стран в общегеографических атласах.

Научная новизна диссертации заключается в разработке экономико-географической экспликации континентально-океанической дихотомии на основе системы строгих мер и доказательств.

Конкретно новизна работы состоит в следующем:

1. Предложена и апробирована экономико-географическая концепция континентально-океанической дихотомии, которая исходит из коренных различий в экономической эффективности морских и сухопутных перевозок, с одной стороны, особенностей (типов) макроположения стран и районов относительно моря, – с другой.

2. Введено понятие транспортно-географической континентальности, с помощью оригинальных методик количественного измерения степени этой континентальности и приведенной транспортоемкости хозяйства выделены геоэкономические типы стран – континентальный и океанический, т.е. найден способ идентификации одной из важнейших причин дифференциации мирохозяйственного устройства.

3. Выявлена и проанализирована причинно-следственная цепь связей и зависимостей типологического континентально-океанического характера, имеющая следующую экономическую и экономико-географическую логику: разница между континентальными и океаническими странами в размерах транспортных издержек и транспортоемкости национальных хозяйств – механизм перераспределения массы прибавочного продукта через показатели эффективности производства, цен и доходов – принципиальные различия в общем уровне социально-экономического развития данных стран, особенностях территориальной организации их общества, специфике взаимодействия с внешним миром.

4. На обобщенных схемах и обширном фактическом материале показано действие механизма перераспределения доходов между континентальными и океаническими странами в пользу последних при взаимодействии товаропроизводителей данных стран на мировом рынке, на примере России как крупной континентальной страны раскрыта важная роль континентально-океанической дихотомии в формировании межрегиональной дифференциации цен.

5. Сформировано представление о доминировании в мировом хозяйстве океанических стран и приморских зон, что подтверждено полученными оценками закономерностей изменения интенсивности (объемов) мирового производства и экспорта важнейших видов продукции в зависимости от удаленности от моря – резким преобладанием экспорта приморских зон над экспортом континентальных и особенно ультраконтинентальных зон, снижением долей внутриматериковых зон и одновременным повышением доли приморских зон при переходе от производства к экспорту продукции.

6. На основе анализа изменений за XX в. в распределении населения городов и в иерархии ведущих центров России по зонам удаленности от моря установлен отвечающий жизненно важным экономическим и геополитическим национально-государственным интересам отчетливо выраженный сдвиг демо-экономического потенциала страны во внутриматериковые районы («континентализация»), что диаметрально противоположно действующей общемировой тенденции притяжения населения и хозяйства к берегам теплых морей.

7. Проведен анализ основных адаптивных экономико-географических следствий континентальности для России и Сибири, позволивший отразить значительный потенциал отечественной экономической географии в обосновании формирования специфичных хозяйственно-расселенческих структур, приспособленных к континентальному положению и большим сухопутным расстояниям.

8. Предложены и систематизированы стратегические пути и меры ослабления невыгодных последствий континентальности и преодоления соответствующих транспортно-экономических трудностей России и Сибири.

Практическая значимость работы связана с возможностью и целесообразностью использования ее результатов при исследовании современных проблем и оценке перспектив развития как мирового хозяйства, так и экономики России и ее регионов. Непосредственную практическую реализацию могут найти разработки по определению для России и Сибири путей ослабления неблагоприятных последствий их континентального положения и в первую очередь по обоснованию наиболее эффективных в отечественных условиях форм организации территориальных хозяйственно-расселенческих структур.

Аиробация результатов исследования и публикации. Основные положения диссертации докладывались автором и обсуждались в 1996-2005 гг. более чем на 40 международных, всероссийских и региональных конференциях, симпозиумах, совещаниях, чтениях, сессиях и семинарах по проблемам экономической, социальной и политической географии, геополитики, развития транспорта, регионального развития и др.

По теме диссертации опубликовано свыше 50 научных работ, в том числе около 30 разделов в монографиях и статей в профильных научных журналах и научных сборниках.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, списка литературы и приложения, представленного в отдельном

томе. Работа изложена на 355 страницах основного текста, включая 16 таблиц и 25 рисунков. Список литературы насчитывает 446 наименований. Приложение содержит 45 таблиц и 58 рисунков на 118 страницах.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ЗАЩИТЫ

1. Разработка и реализация экономико-географической концепции континентально-океанической дихотомии – необходимое условие выявления и изучения детерминированных положением относительно моря типологических геоэкономических различий между странами и районами, выступающих важной причиной дифференциации современного мирохозяйственного устройства.

Проблема противоположности (дуализма) «Суши» и «Моря», влияния этой противоположности на экономическую и общественно-политическую жизнь человечества всегда привлекала внимание общественных наук – геополитики, истории, философии, политической экономии, экономической географии, культурологии, геоглобалистики и др. Ключевая концептуальная роль в разработке данной тематики принадлежит представителям геополитической, политэкономической и экономико-географической мысли.

Классическая западная геополитика, считающая главным законом своей науки именно закон континентально-океанической дихотомии, объясняла его преимущественно с военно-стратегических (Ф. Ратцель, Х.Дж. Маккиндер, А. Мэхэн, К. Хаусхофер, Н.Дж. Спикмен и др.) или с философско-идеологических (К. Шмитт и др.) позиций. Русская геополитическая школа имела свой собственный взгляд на проблему этой дихотомии, основанный главным образом на цивилизационном (Л.И. Мечников, В.П. Семенов-Тянь-Шанский, Н.Я. Данилевский, С.М. Соловьев, Е.А. Вандам, И.И. Дусинский, М.А. Бакунин и др.) и отчасти экономическом (или шире – геоэкономическом) (Д.И. Менделеев, С.Ю. Витте и др.) фундаменте. Большой вклад в установление сути глобального дуализма сухопутных и морских стран с экономической точки зрения внесла ранняя политическая экономия (В. Петти и А. Смит). В экономической географии проблема континентально-океанической дихотомии наиболее глубоко проработана в концепции евразийского движения (П.Н. Савицкий). Тем не менее степень осмысления рассматриваемой проблемы нельзя считать удовлетворительной: ее суть и причинно-следственные связи остались за рамками системного научного анализа и современной экономической географии, и смежных общественных наук.

Предлагаемая экономико-географическая концепция континентально-океанической дихотомии исходит из коренных различий в эффективности сухопутных и морских перевозок – более затратных первых и экономичных вторых, с одной стороны, и особенностей макрорасположения стран и районов относительно моря, – с другой. Дело в том, что несмотря на произошедшее в течение XIX и особенно XX вв. резкое удешевление перевозок грузов и пассажи-

ров, транспортная составляющая цены многих товаров все еще достигает значительных размеров. К тому же, если большинство элементов затрат, «ответственных» за размещение и функционирование предприятий, отчасти изменяемо в нужную сторону, то такой базовый элемент расходов, как транспортные издержки, менее всего поддается регулированию. Поэтому они по-прежнему сохраняют большое значение в формировании международных и межрегиональных хозяйственных связей и до сих пор остаются едва ли не важнейшим фактором, определяющим процессы хозяйственного обмена, в конечном счете – и самого производства.

Количественная оценка различий в эффективности сухопутных и морских перевозок осуществлена путем сравнения средних доходных ставок от перевозки грузов железнодорожным транспортом, как наиболее эффективным из сухопутных универсальных видов транспорта, и средних доходных (фрахтовых) ставок морского транспорта. Средняя доходная ставка является частным от деления доходов, полученных при перевозке определенным видом транспорта, на величину соответствующего грузооборота, а для потребителей транспортных услуг показатель ставки означает средний размер их расходов при перевозке тонны груза на единицу расстояния (транспортных издержек). Каждая страна имеет свою национальную систему железнодорожных тарифов, в связи с чем средние доходные ставки железных дорог будут по странам мира различны. В то же время, благодаря единству Мирового океана и всеобщей связи морских (океанических) путей, фрахты и тарифы морского транспорта формируются по принципу единообразного открытого мирового фрахтового рынка.

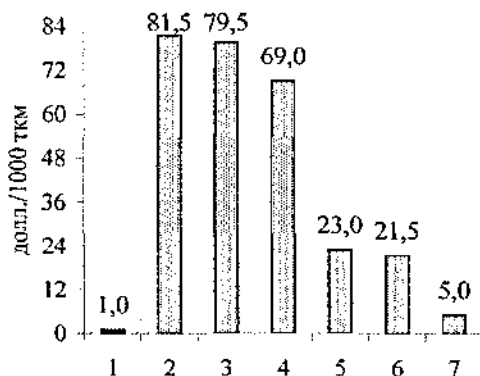
Информация по средним доходным ставкам железнодорожного транспорта отдельных стран мира взята из современных статистических, справочных и литературных источников, среднее значение фрахтовой ставки морского транспорта определено с использованием справочных материалов по фрахтовым сделкам на мировом рынке. В результате установлено, что фрахтовые ставки морского транспорта в настоящее время (по данным 1999 г.) ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта Западной Европы и Японии в 70-80 раз, Северной Америки – в 20-25 раз, России – в 5 раз (рис. 1). Выявлена также тенденция увеличения в течение XX в. разрыва между стоимостью перевозок по суше и по морю в самых развитых странах мира: в главных странах Западной Европы – в среднем в 1,4 - 2,0 раза, в США – в 2,2-3,0 раза. Ведущим фактором более быстрых темпов прогрессивных сдвигов на морском транспорте по сравнению с сухопутным выступало резкое увеличение грузоподъемности судов и масштабов перевозок (особенно во второй половине XX в.), позволившее кардинально снизить себестоимость морских перевозок и коррелируемых с нею фрахтовых ставок.

В основе столь резких различий в эффективности передвижения по суше и по морю лежат следующие технико-экономические преимущества морского транспорта над сухопутным: наличие естественных глубоководных путей, не

требующих больших затрат по их содержанию; почти неограниченные грузоподъемность флота и лишняя пропускная способность морских и океанических трасс; относительно малые величины энергоемкости морского транспорта и соответственно затрат на топливо; возможность обеспечения массовых межконтинентальных перевозок грузов и установления торговых хозяйственных связей с любой приморской страной планеты в любом се порту благодаря единству и непрерывности (континуальности) водной поверхности Мирового океана.

Рис. 1. Сопоставление фрахтовых ставок морского транспорта (цен мирового фрахтового рынка) со средними доходными ставками от перевозки грузов железнодорожным транспортом стран мира в 1999 г.

Ставки: 1 – фрахтовые морского транспорта; средние доходные железнодорожного транспорта – 2–Япония, 3–Германия, 4–Франция, 5–США, 6–Канада, 7–Россия.



Таким образом, исходными причинами континентально-

океанической дихотомии являются неодинаковые экономические возможности континентальных и приморских (океанических) стран, которые определяются преимуществом морского транспорта над более затратным сухопутным. Вследствие принципиальной разницы в себестоимости сухопутных и морских перевозок, доминирования сухопутных видов сообщения в континентальных странах и повышенной роли морского транспорта в приморских уровень затрат на транспортировку единицы идентичной продукции в первой группе стран будет намного выше, чем во второй. Указанные различия в транспортных издержках на единицу продукции (грузов) являются главным первичным следствием геоэкономического дуализма континентального и океанического типов стран.

Геоэкономическая типология стран мира с выделением континентально-океанического типов построена с помощью двух использующих строгие количественные показатели взаимодополняющих методик – оценки степени «транспортно-географической континентальности» (ТГК) и определения «приведенной транспортоскости хозяйства». Ведущий типологический признак первой методики – степень ТГК страны как мера удаленности (близости) основной части ее демоэкономического потенциала (или основных центров) относительно морских и океанических путей. Суть предлагаемой методики заключается, во-первых, в определении распределения населения и хозяйства изучаемой страны на различных фиксированных расстояниях от моря (т.е. по зонам удаленности от него), во-вторых, в последующем расчете показателя степени ТГК, особым образом интегрирующего исчисленные доли этих зон.

Выбор упомянутых фиксированных расстояний базировался на градациях удаленности зон от моря, использовавшихся В.В. Покшишевским. В «приморскую» зону вошли полосы, расположенные в пределах 50 км от побережья и в 50-200 км от него; в «континентальную» – полосы, отстоящие от моря на 200-500 км и 500-1000 км; в «ультраконтинентальную» – территории, находящиеся от побережий на 1000-2000 км и более чем на 2000 км. При оценке степени ТГК стран мира учитывались только те акватории океанов, морей и морских портов, которые допускают круглогодичную навигацию (рис. 2). В самом неблагоприятном положении относительно морских и океанических путей находятся удаленные от них более чем на 2 тыс. км ядра ультраконтинентальных зон – Евразийское, Антарктическое и сравнительно небольшое по площади Североамериканское.

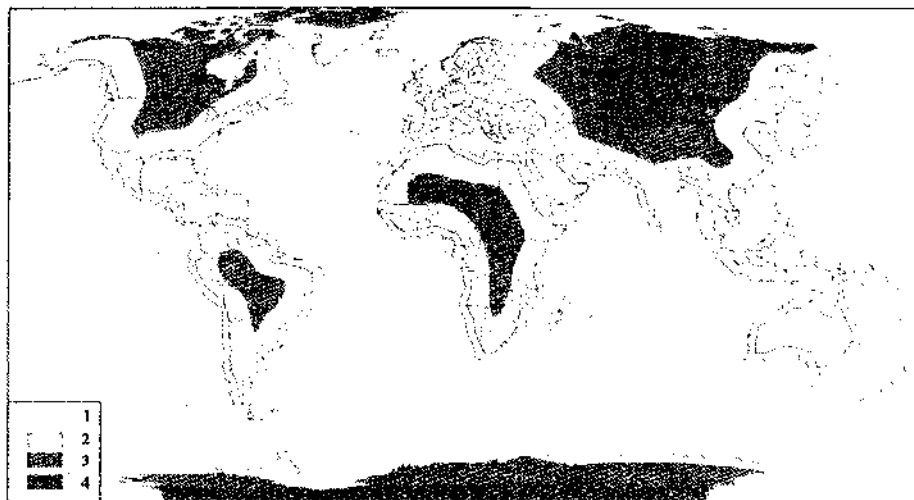


Рис. 2. Транспортно-географическая удаленность территорий континентов и островов Земли от океанов, морей и морских портов с круглогодичной навигацией. Зоны транспортно-географической удаленности (расстояние от океанов, морей и морских портов, км): 1 – приморские (0-200); 2 – континентальные (200-1000); 3 – ультраконтинентальные (свыше 1000). 4 – ядра ультраконтинентальных зон (расстояние от океанов, морей и морских портов свыше 2000 км): а – Евразийское; б – Антарктическое; в – Североамериканское.

Показатель степени ТГК стран определялся по их демографическому потенциалу в баллах по такой схеме, которая предусматривает снижение фактических удельных весов численности населения в зонах по мере их приближения к морю прямо пропорционально среднему расстоянию каждой зоны от побережья. Значения искомого показателя располагаются в интервале от 1 до 100 баллов. Полученные таким образом показатели степени ТГК отдельных стран скорректированы далее с учетом имеющихся у некоторых из них внутренних

водных путей, доступных для морских судов (Св. Лаврентия и Великие озера, Рейн, Янцзы и др.). При этом предусмотрено уменьшение зон транспортно-экономического влияния данных путей по сравнению с океаническими морскими трассами в соответствии с увеличением фрахтовых (доходных) ставок (табл. 1).

Таблица 1

Зоны транспортно-экономического влияния морских путей различных классов

Название зон	№ зоны	Расстояние от океанов, морей и морских портов, км	Расстояние от внутренних водных объектов, доступных для морских судов	
			грузоподъемностью свыше 10 тыс. т, км	грузоподъемностью от 2 до 10 тыс. т, км
Приморские	1	0-50	0-20	0-10
	2	50-200	20-80	10-40
Континентальные	3	200-500	80-200	40-100
	4	500-1000	200-400	100-200
Ультраконтинентальные	5	1000-2000	400-800	200-400
	6	свыше 2000	свыше 800	свыше 400

При выборе оцениваемых стран учтены, во-первых, их значимость в мировой экономике, во-вторых, разнообразие макроположения относительно моря, в-третьих, местонахождение во всех обитаемых частях света. Так, из 20-ти крупнейших стран по каждому показателю – площади территории, численности населения и объему ВВП – в исследуемый массив вошли соответственно 15, 15 и 17 (часть стран присутствует сразу в нескольких номинациях). О представительности выборки говорит то обстоятельство, что совокупность рассматриваемых 37 стран занимает свыше 70% всей обитаемой суши, где на начало 2000-х гг. проживало около 72% населения планеты и производилось почти 80% мирового ВВП.

Определение показателя степени ТГК выбранных стран осуществлено по вышеизложенной методике, причем характеристика этой степени формализована по следующим градациям: 60,1 – 100 баллов (очень высокая степень континентальности), 35,1 – 60 (высокая), 20,1 – 35 (повышенная), 10,1 – 20 (умеренная), 5,1 – 10 (низкая), 1 – 5 (очень низкая). Результаты расчетов по 37 странам мира показывают, что очень высокую степень континентальности имеют Киргизия, Казахстан и Монголия; высокую – Чад, Афганистан, Конго (ДРК) и Россия; повышенную – Иран и Парагвай; умеренную – Беларусь, Китай, Индия, Нигерия, Украина, Швейцария, Польша, Венгрия, Мексика и США; низкую – ЮАР, Аргентина, Канада, Бразилия, Германия, Саудовская Аравия, Франция, Таиланд и Египет; очень низкую – Турция, Италия, Австралия, Индонезия, Великобритания, Швеция, Япония, Исландия и Сингапур.

Исходя из полученных показателей степени ТГК и их заданных градаций, все страны мира можно в первом приближении разделить на два геоэкономических типа: континентальные и океанические (приморские). В первый тип

войдут государства с очень высокой и высокой степенью континентальности (Казахстан, Монголия, Чад, Россия и др.), во второй - государства с очень низкой и низкой ее степенью (Япония, Великобритания, Бразилия, Турция и др.). Промежуточное положение занимают страны умеренной и повышенной степени ТГК (США, Китай, Иран, Украина и др.), тяготящиеся, в зависимости от своего экономико- и политико-географического положения, отраслевой структуры транспорта и других факторов, либо к континентальному, либо к океаническому типу.

Для уточнения типологической ориентации стран мира разработана методика определения «приведенной транспортоемкости хозяйства», позволяющая оперировать отношением реального с экономической точки зрения количества затрачиваемой транспортной работы (суммарного грузооборота) той или иной страны к ее валовому внутреннему продукту (ВВП). В основе этой методики лежит приведение с учетом разницы в себестоимости перевозок по видам сообщения натуральных показателей (грузооборота) их самых экономичных видов - морского и внутреннего водного - к натуральным показателям сухопутных видов с помощью специальных понижающих коэффициентов.

Приведенная транспортоемкость хозяйства, учитывающая структуру перевозок по видам транспорта и разницу в себестоимости перевозок по ним, характеризовалась для 18-ти рассматриваемых стран в 2000 г. следующими значениями: в Казахстане - 2,0 ткм на 1 долл., России - 1,8, Монголии - 1,7, Украины - 1,2, Беларуси - 1,0, Канаде, США, Китае и Польше - 0,5, Болгарии - 0,4, Румынии и Чехии - 0,3, Великобритании, Венгрии, Франции, Германии, Италии и Японии - 0,2. За счет морского и внутреннего водного транспорта сокращение фактической транспортной работы (ее экономия) составляет для России и Украины всего 5-10%, тогда как, например, для США и Германии оно достигает 40%, для Китая и Канады - 43-44%, для Франции и Италии - 2,5-3,4 раза, а для Великобритании и Японии - даже 4,8 и 5,1 раза (рис. 3).

Показатели степени ТГК и приведенной транспортоемкости хозяйства тесно связаны друг с другом (коэффициент парной корреляции равен 0,88), что подтверждает как яркий контраст между странами континентального и океанического типов в количестве фактической транспортной работы (и соответственно в величине транспортных издержек), приходящейся на единицу продукции, так и объективность рассматриваемых методик, отражающих влияние реально «осязасмых» факторов, детерминированных географическим положением стран относительно моря. Показатели приведенной транспортоемкости хозяйства, уточняя основанную на дифференциации степени ТГК типологию, однозначно говорят, например, о принадлежности США и Китая к океаническому типу, а Украины - к континентальному. Из мировых держав только одна Россия относится к континентальному типу, что резко выделяет ее из общего ряда всех остальных ведущих стран мира, являющихся океаническими.

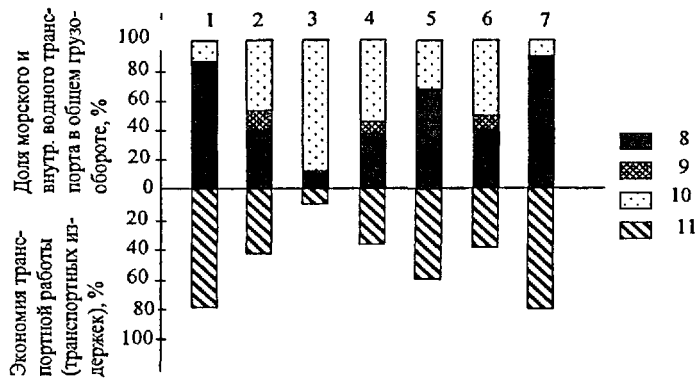


Рис. 3. Доля в общем грузообороте* наиболее эффективных видов транспорта – морского** и внутреннего водного – и экономия за их счет фактической транспортной работы (транспортных издержек) в крупнейших странах мира в 2000 г.

* Грузооборот всех видов транспорта без газопроводного транспорта.

** С учетом грузооборота судами под «чужими флагами».

Страны: 1 – Великобритания, 2 – Китай, 3 – Россия, 4 – США, 5 – Франция, 6 – ФРГ, 7 – Япония. Виды транспорта: 8 – морской, 9 – внутренний водный, 10 – прочис. 11 – экономия транспортной работы (транспортных издержек).

Следовательно, показатель степени ТК в некоторых случаях говорит лишь о потенциальных возможностях реализации страной своего благоприятного макроположения относительно морских и океанических путей, тогда как фактически эти возможности могут использоваться слабо. В то же время показатель приведенной транспортоемкости хозяйства, учитывая непосредственно структуру грузооборота и экономии транспортной работы за счет эксплуатации эффективного морского и связанного с ним внутреннего водного транспорта, характеризует уже именно степень реализации экономикой государства своего макроположения относительно моря.

Учитывая выявленные резкие различия в значениях транспортоемкости национальных хозяйств между океаническими (приморскими) и континентальными странами, можно вполне обоснованно предположить, что, благодаря значительному сокращению фактической транспортной работы, первые из них будут иметь объективные экономические преимущества перед вторыми. Проверим это предположение, установив тесноту связи между степенью ТК тех 37 стран, по которым получены соответствующие оценки, и уровнем их социально-экономического развития. В качестве важнейших показателей уровня развития избраны следующие: ВВП на душу населения, экспорт на душу населения, ожидаемая продолжительность жизни.

Степень континентальности стран мира связана с их важнейшими социально-экономическими показателями линейной обратно пропорциональной зависимостью (рис. 4). Теснота корреляционной ранговой связи между рассматриваемыми показателями оказалась средней (между степенью ТК и продолжительностью жизни – переходной от средней к высокой). Коэффициент парной корреляции между степенью ТК и ВВП на душу населения равен

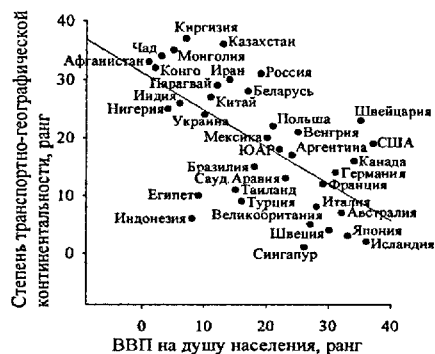


Рис. 4. Взаимосвязь степени транспортно-географической континентальности и важнейших социально-экономических показателей отдельных стран мира в начале 2000-х гг. – ожидаемой продолжительности жизни, ВВП на душу населения, экспорта на душу населения

-0,64, степенью ТГК и экспортом на душу населения – -0,66, степенью ТГК и ожидаемой продолжительностью жизни – -0,70. Полученные коэффициенты корреляции означают, что на долю фактора степени континентальности приходится 41-49% вариации важнейших социально-экономических показателей, тогда как немногим более 50% вариации этих показателей обуславливается другими причинами и факторами.

Таким образом, в общем случае с ростом степени континентальности стран мира наблюдается закономерное снижение (ухудшение) всех их ключевых социально-экономических показателей. Несмотря на среднюю тесноту корреляционной связи, произведенные расчеты статистически убедительно подтверждают существование резких базовых различий в эффективности национальных хозяйств стран континентального и океанического типов.

2. Глубокие различия в степени транспортно-географической континентальности и, соответственно, в уровне транспортных издержек между внутриматериковыми и приморскими производителями и потребителями при их взаимодействии на мировом рынке – объективная экономическая и экономико-географическая основа территориальной дифференциации цен и доходов в системе континентально-океанической дихотомии и источник получения континентальными и океаническими странами неодинаковых выгод (массы прибавочного продукта) от международного разделения труда.

Логика экономико-географического подхода позволяет в общих чертах раскрыть механизм перераспределения доходов (массы прибавочного продукта) между континентальными и океаническими странами, действующий в процессе международного разделения труда. В соответствии с правилами современной международной коммерческой практики распределение транспортных расходов по доставке товара между продавцом (производителем) и покупателем (потребителем) регулируется так называемыми «базисными условиями поставки», которые, наряду с условиями платежа, являются одним из двух главных (обязательных) условий любого внешнеторгового контракта.

Учет стоимости экспорта осуществляется при этом на едином базисном условии поставки – на условии ФОБ (по ценам ФОБ), т.е. на том условии, которое получило наибольшее распространение во всем мире. При поставке на условии ФОБ в цену включаются, помимо стоимости самого товара, все расходы, связанные с его транспортировкой по территории страны-экспортера в экспортный морской порт и погрузкой на судно. Следовательно, продавец-экспортер по условию ФОБ оплачивает перевозку товара в морской порт и погрузку на судно, а дальнейшие транспортные расходы по доставке товара в страну и пункт назначения несет уже покупатель-импортер.

В итоге получается, что при доставке продукции на мировой рынок из континентальных стран подавляющая доля совокупных транспортных издержек приходится на их же продавцов (производителей). Именно они оплачивают самую дорогостоящую часть пути, т.е. расходы по сухопутной перевозке

грузов в пределах своей территории до морских портов и границ. При прочих равных условиях это неминуемо ведет к снижению доходов внутриконтинентальных товаропроизводителей от экспорта в сравнении с доходами от него приморских товаропроизводителей.

Учет импорта в большинстве стран мира производится на базисном условии СИФ (по ценам СИФ). Цена СИФ включает в себя, кроме стоимости самого товара, все расходы, связанные с его транспортировкой по территории страны-экспортера и погрузкой на борт корабля в порту, а также со страхованием товара в пути и его перевозкой морем (морской фрахт) до порта назначения страны-импортера. Последующие транспортные издержки по доставке товара в конкретные пункты назначения своей страны несет покупатель-импортер. Однако и в этом случае в проигрыше оказываются импортеры (точнее, потребители импортных товаров) из континентальных стран, поскольку они оплачивают наиболее дорогостоящую часть пути, т.е. расходы на сухопутную перевозку грузов от морских портов во внутриматериковые районы страны, что существенно повышает конечные цены импортных товаров.

Следовательно, при взаимодействии с мировым рынком внутриконтинентальные производители и экспортеры ввиду необходимости компенсации собственных повышенных транспортных издержек получают намного меньшие доходы по сравнению с приморскими производителями и экспортерами. Однако только в этом случае товары из континентальной страны могут конкурировать в ценовом отношении с товарами из приморской страны. При импорте же товаров с мирового рынка они обойдутся для внутриконтинентальных потребителей по ценам, существенно превышающим цены потребителей из океанических стран. Таким образом, глубокие различия в степени континентальности определяют принципиально неодинаковые уровни транспортных издержек в континентальных и океанических странах, которые формируют ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей, что в свою очередь ведет к постоянному перераспределению массы прибавочного продукта в пользу океанических стран.

Рассмотренная обобщенная схема находит широкое подтверждение во внешнеэкономической практике, что доказывается сравнением эффективности выхода на мировой рынок товаров из континентальных и океанических стран, осуществленным в работе на примере массовых видов сырьевой и полупродуктовой продукции – угля, алюминия, карбамида и целлюлозы. Используем для анализа расчетный пример экспорта в 2004 г. каменного энергетического угля в Нидерланды (Роттердам) из континентальной России (Кузбасс) и океанических стран – ЮАР, Австралии и Колумбии.

Пункты добычи угля и экспортные морские порты, расстояния сухопутной (железнодорожной) и морской перевозки угля соответствуют фактическим (рис. 5). В расчетах применено среднее значение ставки мирового фрахтового рынка для морского транспорта – 1 долл./1000 ткм. Средняя доходная ставка железных дорог России составляла в 2004 г. 10 долл./1000 ткм, ставки желез-

ных дорог ЮАР, Австралии и Колумбии приравнены к североамериканским – 25 долл./1000 ткм. Себестоимость добычи угля во всех четырех странах принята равной одному значению – 15 долл./т, а мировая цена угля – 70 долл./т.

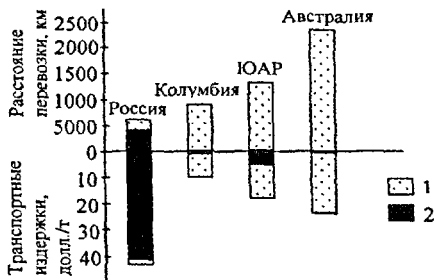


Рис. 5. Расстояние перевозки и транспортные издержки при экспорте каменного энергетического угля в Нидерланды (Роттердам) из России, Колумбии, ЮАР и Австралии в 2004 г.

Вид транспорта: 1 – морской, 2 – железнодорожный.

Если суммарные расстояния перевозки угля (т.е. железнодорожным и морским транспортом вместе) у производителей из рассматриваемых

океанических стран в 1,5-3,8 раза больше, чем у российских, то совокупные транспортные издержки у последних, наоборот, в 1,8-4,3 раза превышают соответствующие издержки производителей океанических стран. Это определяется доминированием в транспортных схемах российских производителей дорогостоящей сухопутной перевозки.

Совокупные непосредственные расходы продавца (производителя) складываются из двух основных составляющих: себестоимости добычи угля (производительной себестоимости) и стоимости его перевозки в экспортный морской порт (согласно условию FOB) (табл. 2). Наибольшие значения совокупных затрат из-за высоких транспортных издержек характерны для производителей из России, наименьшие – для производителей из океанических стран. Кроме затрат, экспортная цена должна содержать еще и прибыль продавца. Покупатель рассчитывается с продавцом не по мировой цене; покупатель-импортер оплачивает только ту часть мировой цены, которая остается у него после компенсации за свой счет последующих транспортных расходов по доставке угля морем из экспортных портов в импортный порт Роттердам. Именно указанной части мировой цены будет соответствовать упрощенно экспортная цена (или цена FOB).

В итоге получается, что, несмотря на высокие экспортные цены российских производителей угля, их прибыль оказывается намного меньшей, чем у производителей из океанических стран, которые не имеют столь значительных совокупных затрат, определяемых повышенными транспортными издержками. В приведенном примере прибыль производителей из расположенного в ультраконтинентальной зоне Кузбасса в расчете на тонну угля будет в 2,5-3,7 раза меньше соответствующей прибыли производителей из ЮАР, Австралии и Колумбии.

Имеющиеся фактические данные показывают относительно малую прибыльность (низкую рентабельность) экспорта угля из России в сравнении с его экспортом из океанических стран, что оценивается по разнице между мировой ценой на уголь и себестоимостью его экспортных поставок национальными

угледобывающими компаниями (рис. 6). Если, согласно прогнозам на 2006 г., экспорт российского угля вследствие падения мировых цен и повышенных транспортных издержек становится нерентабельным, то, благодаря дешевизне морской перевозки, производители-экспортеры угля из океанических стран – Австралии, ЮАР, Колумбии, Индонезии и др. – по-прежнему будут иметь солидную прибыль.

Таблица 2

Расчетная схема определения экспортных цен и прибыли производителей (продавцов) каменного энергетического угля при его экспорте в Нидерланды (Роттердам) в 2004 г., долл./т

	Показатели	Россия	ЮАР	Австралия	Колумбия
ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОВОКУПНЫХ ЗАТРАТ					
1.	Себестоимость добычи	15	15	15	15
2.	Стоимость железнодорожной перевозки до экспортного морского порта	41,0	5,0	0,5	1,2
3.	Совокупные затраты (3=1+2)	56,0	20,0	15,5	16,2
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКСПОРТНОЙ ЦЕНЫ (ЦЕНЫ FOB)					
4.	Мировая цена	70,0	70,0	70,0	70,0
5.	Стоимость морской перевозки до импортного морского порта	2,0	12,8	23,2	8,8
6.	Экспортная цена (цена FOB) (6=4-5)	68,0	57,2	45,8	60,2
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИБЫЛИ					
7.	Прибыль от экспорта (7=6-3)	12,0	37,2	30,3	44,0

Возможные варианты соотношения совокупных затрат (и их статей) внутриконтинентальных и приморских товаропроизводителей при производстве и реализации ими идентичной продукции на мировом рынке приведены на обобщенной схеме (рис. 7). При условии равенства у данных производителей основных статей затрат, кроме, естественно, транспортных издержек, продукция внутриконтинентальных производителей будет неконкурентоспособна в ценовом отношении (позиция А). Условие равенства у производителей совокупных затрат и прибыли требует коренной трансформации структуры затрат внутриконтинентальных производителей, в первую очередь резкого снижения размеров оплаты труда, амортизационных отчислений и, по возможности, прочих издержек (позиция Б). Более распространенным является промежуточный вариант, предусматривающий обеспечение относительной ценовой конкурентоспособности продукции внутриконтинентальных производителей одновременно за счет как определенного уменьшения прибыли, так и более низкой оплаты труда и амортизационных отчислений (однако в меньших размерах, чем по второму варианту) (позиция В).

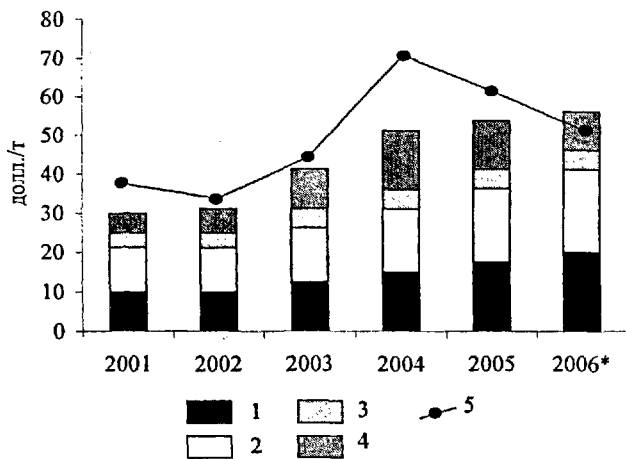


Рис. 6. Динамика величины и структуры себестоимости экспортных поставок качественного энергетического угля из России (Кемеровская область) в Нидерланды (Роттердам) и уровня мировых цен на него за 2001-2006 гг.

Составляющие себестоимости (статьи расходов): 1 – себестоимость добычи, 2 – доставка по железной дороге, 3 – перевалка и погрузка в портах, 4 – доставка морским путем

(включая таможенную пошлину). 5 – мировые цены на уголь "СИФ АРА" ("СИФ Амстердам, Роттердам, Антверпен").

* Прогнозная оценка.

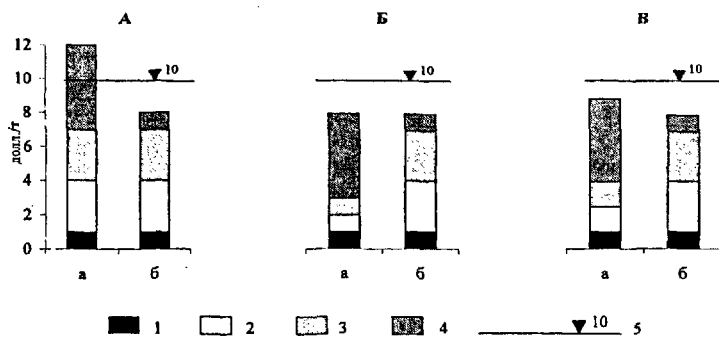


Рис. 7. Обобщенная схема сравнения ценовой конкурентоспособности продукции внутриконтинентальных и приморских товаропроизводителей на мировом рынке

Товаропроизводители: а – внут-

риконтинентальные (из континентальных стран), б – приморские (из океанических стран). Основные статьи совокупных затрат на производство и реализацию продукции: 1 – сырье и прочие расходы, 2 – оплата труда, 3 – амортизационные отчисления, 4 – транспортные издержки. 5 – уровень мировой цены. Варианты соотношения совокупных затрат (и их статей) товаропроизводителей между собой и с мировыми ценами: А – равенство у товаропроизводителей основных статей затрат, кроме транспортных; Б – равенство у товаропроизводителей совокупных затрат; В – промежуточный вариант (с получением внутриконтинентальными товаропроизводителями определенной прибыли).

Фактор удорожающих северных условий перекрывает аналогичное влияние транспортно-географической континентальности только на первый взгляд. Поскольку подавляющая часть демоэкономического потенциала России сосредоточена в Главной полосе расселения, а не на Севере, то большее влияние на социально-экономическую ситуацию через территориальную дифференциацию розничных цен оказывает фактор континентально-океанической дихотомии, а не дихотомии «север-юг». Другими словами, с точки зрения общего баланса затрат и доходов в целом для страны упорядоченные различия цен в континентально-приморском разрезе будут намного значимее, чем их широтно-зональные градиенты.

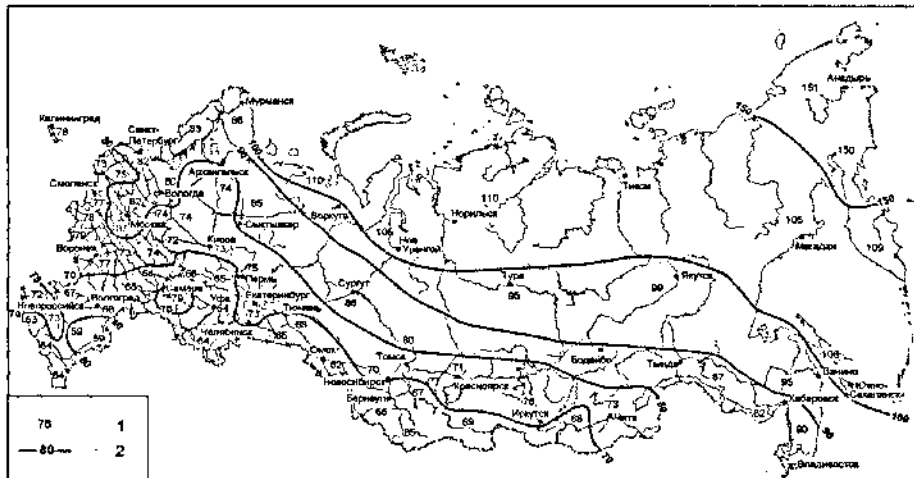


Рис. 9. Изопрайсы средних розничных (потребительских) цен на говядину 1 категории в январе 2004 г.

1 – средняя розничная (потребительская) цена, руб./кг; 2 – изопрайсы (линии равных цен), руб./кг.

Коренное отличие картины территориальной дифференциации розничных цен на отечественную продукцию от аналогичной картины цен на импортную заключается в отсутствии тенденции неуклонного роста цен от основных импортных балтийских и азово-черноморских портов во внутренние районы. Проведенный анализ показал, что глубинные регионы России, относящиеся к Поволжью, Уралу, Западной и частично Восточной Сибири, имеют более благоприятные ценовые условия на топливо и электроэнергию, отечественные виды продовольствия и др., чем большинство приморских регионов страны. Например, розничные цены на отечественные продовольственные товары определяются главным образом себестоимостью их производства в соответствующих регионах, поскольку перевозки этих повсеместных видов продукции в большинстве случаев относительно невелики. Так, для говядины уровень цен в

пределах основной сельскохозяйственной полосы от западной границы и вплоть до Дальнего Востока принципиально не меняется (рис. 9).

Таким образом, континентально-океанические градиенты розничных цен на импортные товары, означающие в общем случае их рост от приморских регионов к ультраконтинентальным, ведут при движении в глубь материка к повышению потребительских расходов и снижению уровня жизни населения, оказывая отрицательное влияние на региональное развитие внутренних территорий страны. В то же время для отечественных товаров повсеместного производства подобная закономерность отсутствует, в связи с чем уровни соответствующих потребительских расходов во внутриконтинентальных и приморских регионах не будут иметь принципиальных отличий.

3. Доминирование в мировом хозяйстве океанических стран и приморских зон – закономерный результат совокупного действия тех исторических, географических, транспортно- и торгово-экономических предпосылок, условий, факторов, которые основаны главным образом на коренных различиях в эффективности морских и сухопутных перевозок и, соответственно, на различии экономических возможностей приморских и внутриконтинентальных зон.

О возникновении мирового хозяйства и мирового рынка в их современном понимании можно говорить только со времени начала Великих географических открытий на рубеже XV-XVI вв., когда человечество, а, точнее, западно-европейская цивилизация приступили к активному включению в сферу своей жизнедеятельности акваторий Мирового океана. Важнейшим материально-техническим фактором, позволившим европейцам постепенно сформировать и отладить систему международного разделения труда, основанную на торговле на дальних расстояниях и неэквивалентном обмене, является их ведущая роль в развитии морского судоходства. К концу XIX в. практически весь пригодный для обитания мир был в основном исследован европейцами и подчинен им; именно к этому времени относится складывание мирового (всемирного) хозяйства, а мировой рынок товаров и услуг охватил фактически весь мир.

Согласно «миросистемной» классификации И. Валлерстайна, выделяется три единственных случая гегемонии великих держав – Объединенные провинции (Голландия) в XVII в., Соединенное королевство (Великобритания) в XIX в., США в XX в. Как видим, все державы-гегемоны были приморскими (океаническими) странами, построившими свое могущество во многом благодаря превосходству в морском судоходстве и межконтинентальной торговле. В ходе интенсивного транспортного освоения морских и океанских акваторий приморскими странами Западной Европы была создана обширнейшая колониальная система. Она трансформировалась затем (в основном с середины XX в.) в конгломерат политически суверенных, но экономически зависимых «развивающихся» стран, что позволяет современным «метрополиям» – ведущим океаническим державам – по-прежнему получать свободный и выгодный для

них доступ к сырью, трудовым ресурсам и капиталам почти всей мировой периферии и полупериферии планеты.

Как показывает ход исторических событий, мировое хозяйство и мировой рынок сложились во многом благодаря преимуществам и совершенствованию морского транспорта, который обеспечивал развитие международного разделения труда и ширишь, и вглубь, т.е. вовлекая в процесс обмена все новые и более дальние территории и страны, с одной стороны, и все более громоздкие, массовые товары, — с другой. Вполне естественным выглядит и многовековое доминирование в мире приморских западноевропейских государств, и формирование современного мирового хозяйства преимущественно по их готовым моделям. Речь идет главным образом о передовых океанических державах условного Запада, куда, кроме его исторического ядра из западноевропейских стран, в XX в. вошли прежде всего США и Япония и в какой-то мере англоязычные Канада и Австралия.

В политико-географическом отношении наиболее значимой предпосылкой формирования мирового хозяйства как хозяйства преимущественно океанических (приморских) стран является противоположность между свободой плавания по морям и океанам, с одной стороны, и различными преградами, воздвигаемыми при обращении товаров по сухопутным и внутренним водным путям, с другой стороны. Постоянное преобладание (начиная с эпохи Великих географических открытий) морских международных торгово-экономических связей над сухопутными обусловлено поэтому не только более низкими транспортными издержками эксплуатации морских коммуникаций в сравнении со всеми другими, но и отсутствием на море различных препятствий-барьеров, характерных для товарообменов на суше (в виде государственных границ и внутренних таможен). Если вся суша, кроме Антарктиды, разделена сейчас на суверенные государства и самоуправляющиеся территории, то акватория Мирового океана (за исключением территориальных (прибрежных) морских вод) обладает, по существу, экстерриториальным статусом, т.е. официально является международной территорией, именуемой «открытым морем».

Одна из основных экономико-географических причин доминирования в мировом хозяйстве океанических стран и приморских зон заключается в неуклонном тяготении населения и хозяйства к побережьям теплых морей и океанов. Данная общемировая тенденция особенно рельефно проявляется в концентрации в приморских зонах крупнейших городов и городских агломераций планеты. Анализ их расположения относительно морских путей за вторую половину XX в. осуществлен с помощью сравнения изменения числа городов (агломераций) с людностью свыше 1 млн жителей для 1950 г. (93 города) и свыше 3 млн жителей — для 2000 г. (98 городов) по зонам удаленности от моря — приморским, континентальным и ультраконтинентальным (рис. 10).

О важности для роста городов морских путей красноречиво говорит тот факт, что основная масса крупнейших городских центров и в середине, и в конце XX в. располагалась непосредственно на побережьях морей и океанов и

в ближайшей к ним полосе. В приморской зоне, по нашим подсчетам, находится сейчас 78,6% «городов-мультимиллионеров» (с численностью населения свыше 3 млн чел.), причем 62,3% их лежит на самом побережье. Доля числа крупнейших городов континентальной зоны почти в 5 раз меньше доли приморской, а в ультраконтинентальной зоне располагается только один город. Еще выше удельный вес приморской зоны в общей численности населения таких городов – около 81% в 2000 г., причем в прибрежной 50-ти километровой полосе проживает сейчас свыше 65% их населения. За вторую половину XX в. удельный вес числа крупнейших городов (агломераций) приморской зоны повысился более чем на 2%. Хотя вследствие большой инерционности территориальных хозяйственно-расселенческих структур темпы сдвига к морю относительно невелики, общемировая тенденция просматривается достаточно отчетливо.

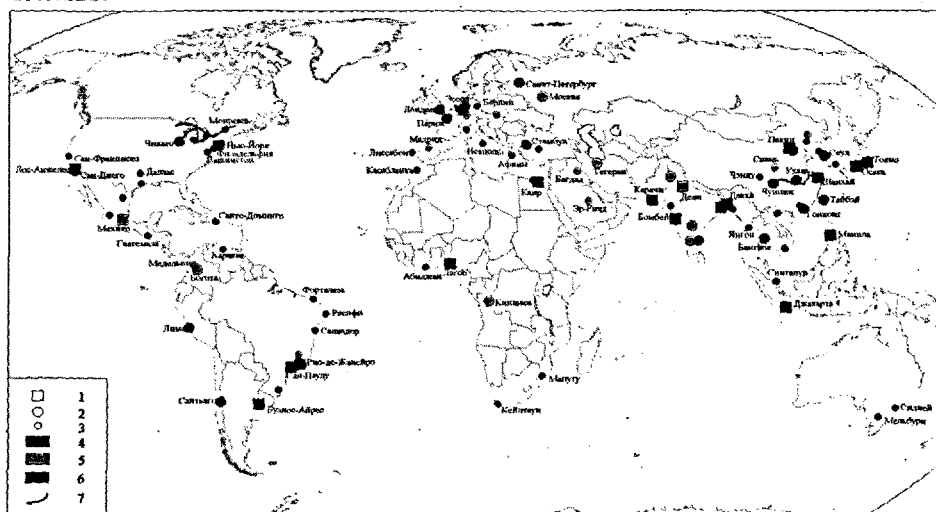


Рис. 10. Расположение крупнейших городов (агломераций) мира (свыше 3 млн жителей) относительно морских путей в 2000 г.
Численность населения городов (агломераций), млн жителей: 1 – свыше 10, 2 – 5-10, 3 – 3-5. Расположение городов (агломераций) относительно морских путей различных классов: 4 – приморское, 5 – континентальное, 6 – ультраконтинентальное. 7 – морские пути на основе внутренних водных объектов.

Общемировую тенденцию усиления притяжения городского населения к морским и океаническим побережьям убедительно подтверждают также изменения за вторую половину XX в. в иерархии 20-ти ведущих городских агломераций земного шара и крупнейших стран мира – США, Китая и Канады (табл. 3). В результате сдвига населения к теплым морям 90% самых крупных агломераций мира располагается сейчас в приморских зонах, в том числе 3/4 их непосредственно на побережьях. Аналогичная направленность хозяйственно-

расселенческих сдвигов характерна и для США, Китая и Канады, в приморских зонах которых находится по 15 ведущих центров из 20.

Таблица 3

Изменение распределения 20-ти крупнейших городов (агломераций) США, Китая, Канады, России и мира по зонам различной удаленности от морских путей в XX в. (во второй половине XX в.), число городов (агломераций)

Страна/Мир	Год оценки	Зоны удаленности от моря, км					
		Приморские		Континентальные		Ультраконтинентальные	
		0-50	50-200	200-500	500-1000	1000-2000	Свыше 2000
США	1900	15	-	1	4	-	-
	2000	15	-	3	2	-	-
Китай	1950	9	4	2	4	1	-
	2000	11	4	2	2	1	-
Канада	1951	12	2	1	2	3	-
	1991	12	3	-	2	3	-
Россия	1897	3	1	3	10	3	-
	1999	2	1	2	3	9	3
Мир в целом	1950	13	5	1	1	-	-
	2000	15	3	1	1	-	-

Важная предпосылка ведущей роли приморских зон в мировом хозяйстве – очень сильная зависимость большинства видов сырья и полуфабрикатов от стоимости их перевозки, обуславливающая необходимость использования как можно более эффективного транспорта. Согласно нашей классификации групп и видов продукции по относительной транспортабельности, сырье и полуфабрикаты имеют преимущественно пониженную и низкую транспортабельность, выражающуюся через сравнительно низкие мировые цены единицы их массы (0,1-1 тыс. долл./т для категории пониженной транспортабельности и менее 0,1 тыс. долл./т – для низкой). Перемещение такой относительно дешевой продукции на дальние расстояния возможно только наиболее экономичными видами транспорта – главным образом морским и трубопроводным и отчасти железнодорожным. Отсюда понятно, что основные конкурентные преимущества при перевозках массовых сырьевых грузов имеют прежде всего приморские районы.

О масштабах получаемого ими экономического выигрыша по сравнению с внутриконтинентальными районами можно судить, с одной стороны, по роли сырья и полуфабрикатов в международных перевозках, особенно морских; с другой, – по удельному весу транспортных издержек в конечных ценах товаров (т.е. по размерам возможной экономии затрат за счет участия морского транспорта). Именно сырьевая и полупродуктовая продукция пониженной и низкой транспортабельности, представляющая собой массовые наливные, насыпные, навалочные и лесные грузы, играет основную роль в международных перевозках, причем в объеме грузоперевозок морского транспорта (по тоннажу) она превышает 75-80%. Если удельный вес транспортных издержек в конечных ценах готовых изделий составляет в континентальной России, по нашей оценке, 2-4% и ниже, то в ценах полуфабрикатов он повышается до 10-30%, а в ценах сырьевых видов продукции находится в диапазоне от 20-40 до 70-80%.

Чтобы вскрыть наиболее общие закономерности территориальной организации мирового хозяйства в системе континентально-океанической поляризации, осуществлена оценка изменения интенсивности (объемов) мировых производства и экспорта продукции различной транспортабельности в зависимости от удаленности производителей и экспортеров от моря. В результате расчетов получено распределение по зонам удаленности от моря (морских путей) мировых запасов, производства (добычи) и экспорта семи важнейших видов продукции – алмазов, золота, алюминия, нефти, бокситов, угля и железной руды. Анализ полученных результатов выявил следующие закономерности и тенденции.

Во-первых, у продукции пониженной и низкой транспортабельности (нефть, бокситы, уголь и железная руда) при переходе от мировых запасов к производству и от него к экспорту доля приморских зон неуклонно возрастает, а доли континентальных и ультраконтинентальных уменьшаются (наиболее резко у последних зон), тогда как у продукции очень высокой транспортабельности (алмазы и золото) подобная тенденция отсутствует (рис. 11). Следовательно, повышенная роль приморских зон в международной торговле сырьем и полуфабрикатами объективно обусловлена удорожающим и ограничивающим действием значительных транспортных издержек, возникающих при сухопутных перевозках многотоннажной продукции пониженной и низкой транспортабельности на дальние расстояния.

Во-вторых, распределение мирового экспорта важнейших видов продукции пониженной и низкой транспортабельности строго упорядочено по зонам удаленности от моря: доли объемов экспорта резко возрастают от ультраконтинентальных зон к приморским. Если для рассматриваемых видов продукции (нефть, бокситы, уголь и железная руда) удельный вес ультраконтинентальных зон в мировом экспорте составляет всего лишь 2-11%, то доля приморских зон достигает 60-95%. Это еще раз говорит о том, что мировой рынок сырья и отчасти полуфабрикатов – это рынок в первую очередь приморских зон и океанических стран, доминирующих в международной торговле благодаря широкомасштабному использованию экономических морских перевозок.

Установленные закономерности со всей очевидностью указывают, что наиболее свободными от удорожающих ограничений, связанных с транспортными издержками, являются приморские зоны. Главным средством удешевления международных перевозок сырья выступает морской транспорт: на мировой рынок морским путем вывозится свыше 90% нефти, железной руды, угля и бокситов (табл. 4). Приморские зоны мира связаны между собой экономическими, устойчивыми и мощными «нефтяными», «угольными», «железорудными» и прочими «мостами», которые позволяют с наименьшими затратами преодолевать огромные территориальные разрывы между районами добычи и потребления важнейших видов сырья. Между тем внутриматериковые области земного шара, как следует из полученных соотношений, по-прежнему лишены подобных благоприятных транспортных возможностей и вынуждены оставаться в определенной «экономической изоляции» от мирового рынка по целому ряду видов продукции пониженной и низкой транспортабельности.

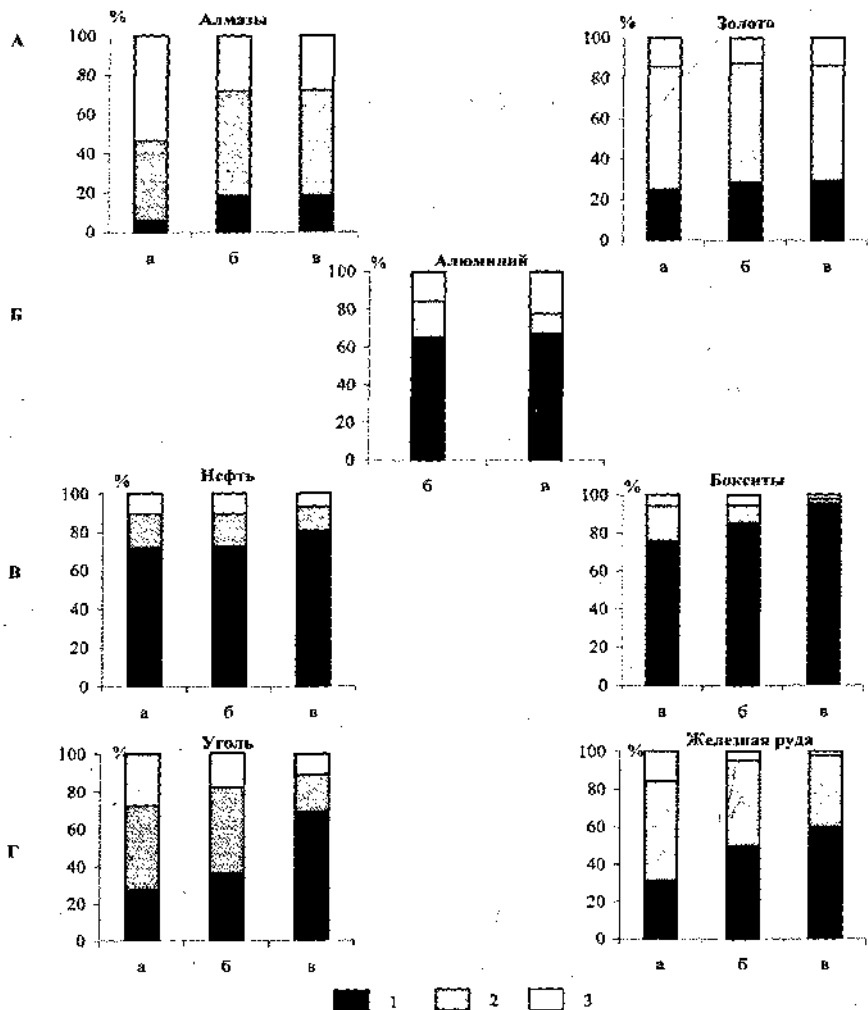


Рис. 11. Соотношение долей зон различной удаленности от моря (морских путей) в мировых запасах, производстве (добыче) и экспорте отдельных важнейших видов продукции в зависимости от их относительной транспортабельности в конце XX - начале XXI вв., в %

Мировые показатели видов продукции: а - запасы, б - производство (добыча), в - экспорт. Зоны удаленности от моря (км): 1 - приморские (0-200), 2 - континентальные (200-1000), 3 - ультраконтинентальные (свыше 1000). Относительная транспортабельность видов продукции: А - очень высокая, Б - средняя, В - пониженная, Г - низкая.

Таблица 4

Доля экспорта в мировом производстве (добыче) отдельных важнейших видов продукции пониженной и низкой относительной транспортабельности и доля морских перевозок в этом экспорте в конце XX – начале XXI вв.

Вид продукции (год оценки)	Производство (добыча), млн т	Экспорт, млн т		Доля, %	
		всего	в том числе морским путем	экспорта в производстве	морских перевозок в экспорте
Нефть (1998)	3535	1870	1685	52,9	90,1
Бокситы (1998)	126,3	37,9	37,1	30,0	97,9
Уголь (2000)	4535,7	599,3	559,0	13,2	93,3
Железная руда (2003)	1200	580,0	528,0	48,3	91,0

С помощью анализа особенностей международной торговли и ценообразования на мировых рынках товаров различной степени обработки и относительной транспортабельности уточнены те факторы и организационно-экономические механизмы, благодаря которым мировой рынок формируется и функционирует как рынок преимущественно океанических стран и приморских зон. Если ведущую роль в конкурентоспособности сырья и полуфабрикатов играют издержки их производства и транспортировки, которые в сильной степени зависят от относительно статичных природно-ресурсных и транспортно-географических факторов, то в основе конкурентоспособности готовых изделий лежат их потребительские свойства, обусловленные динамическими конкурентными преимуществами – научно-техническим прогрессом, инновациями, развитием человеческого интеллектуального потенциала и пр. Сырье и готовые изделия резко отличаются друг от друга своей относительной транспортабельностью, а соответственно и условиями их доставки в процессе международной торговли, и значимостью транспортного фактора в целом, что послужило, видимо, одной из ведущих причин исторически сложившейся дифференциации единого мирового рынка товаров на два основных подразделения – рынок сырья и полуфабрикатов и рынок готовых изделий.

Наиболее распространенной формой международной торговли сырьем и полупродуктами является биржевая торговля, представляющая собой постоянно действующий рынок массовых, качественно однородных и взаимозаменяемых товаров, контролируемый крупнейшими и, как правило, приморскими торгово-организационными центрами исключительно океанических стран. Так как производители сырья и полуфабрикатов поставляют на мировой рынок одну и ту же стандартизированную продукцию, на их рынках складывается монополия крупных покупателей, навязывающих выгодные для себя более низкие цены разрозненным и конкурирующим друг с другом экспортерам сырья. Поскольку контроль над рынками сырья и полуфабрикатов (и ценообразованием на них) принадлежит обычно мощным корпорациям из океанических стран (главным образом развитых), то вполне естественно, что интересы производителей и экспортеров удаленных от моря стран и регионов практически не учитываются.

Вторая причина преимуществ приморских экспортеров над внутриконтинентальными связана с последствиями создания в последние десятилетия XX в. общемировой логистической системы поставок сырья, позволившей осуществлять значительную экономию на транспортных расходах. Снижение транспортных издержек в наибольшей мере сказалось в приморских зонах, где находятся многочисленные склады биржевой продукции, тогда как продавцов и покупателей внутриконтинентальных зон оно почти не затронуло.

Третья причина связана с формированием цен на мировых товарных рынках сырья и полуфабрикатов их ведущими экспортерами. Дело в том, что интернациональная стоимость (и соответственно мировая цена) определенного товара складывается не из средневзвешенных национальных издержек производства, а формируется под определяющим воздействием издержек в странах, являющихся главными поставщиками данного товара на мировой рынок. Поскольку же, как установлено выше, по важнейшим видам сырьевой продукции приморские зоны дают подавляющую часть мирового экспорта, то ключевая роль океанических стран в формировании цен на мировых товарных рынках сырья и полуфабрикатов будет вполне объяснимой.

В отличие от ситуации с сырьевыми и полупродуктовыми товарами, транспортная составляющая в ценах на готовую продукцию не превышает нескольких процентов или даже долей процента, поэтому, казалось бы, на мировых рынках готовых изделий шансы океанических стран и приморских зон, с одной стороны, и континентальных стран и удаленных от моря зон, — с другой, должны быть по логике равными. Однако современный мировой рынок готовых изделий, особенно уникальных, высокотехнологичных и сложных товаров, — это такой рынок, где главными поставщиками и «творцами» продукции и соответственно полноправными хозяевами рынка выступают мощные корпорации развитых и новых индустриальных стран, принадлежащих за редким исключением к океаническому типу. Именно они диктуют покупателям всего мира свои ценовые условия, тогда как континентальные страны занимают здесь сугубо подчиненное положение.

В итоге подчеркнем, что вследствие действия рассмотренных факторов и причин мировые рынки и сырьевых товаров, и готовых изделий представляют собой в первую очередь рынки океанических стран и приморских зон. Именно поставщики (и покупатели) этих стран и зон оказывают определяющее влияние на ценообразование на мировых товарных рынках. Поэтому мировое хозяйство и мировой рынок неизбежно строятся по образу и подобию развитых приморских стран и в их интересах, т.е. на принципах относительно независимого от расстояний океанического обмена, где мировые цены формируются с учетом собственных минимальных (относительно континентальных стран) затрат на перевозку товаров.

4. Установленный в количественных показателях динамики степени транспортно-географической континентальности масштабный сдвиг в течение XX в. демозкономического потенциала России (СССР) во внут-

риматериковые районы – необходимое условие и средство реализации насущных национально-государственных интересов на советском этапе (в рамках относительной изолированности национального хозяйства от внешнего мира). Внутриконтинентальный (глубинный) характер размещения хозяйства и населения России – одна из важнейших причин возникновения значительных транспортно-экономических проблем на постсоветском этапе в условиях активной интеграции экономики страны в мирохозяйственную систему, основанную преимущественно на океанических связях и обменах.

Как уже установлено, в системе континентально-океанической дихотомии Россия представляет собой яркий пример страны континентального типа. Исходная причина высокой степени ее ТК – макрорасположение крупнейшей на планете державы в северной части Евразийского континента, что предопределило как ограниченность выходов к незамерзающим и открытым морям, так и наличие «сверхмассивного» внутриматерикового пространства с гигантскими сухопутными расстояниями (рис. 12). Европейская часть страны располагает лишь узкими и недостаточно удобными балтийским, азово-черноморским и мурманским выходами с круглогодичной навигацией, Азиатская часть – выходом через Японское море.

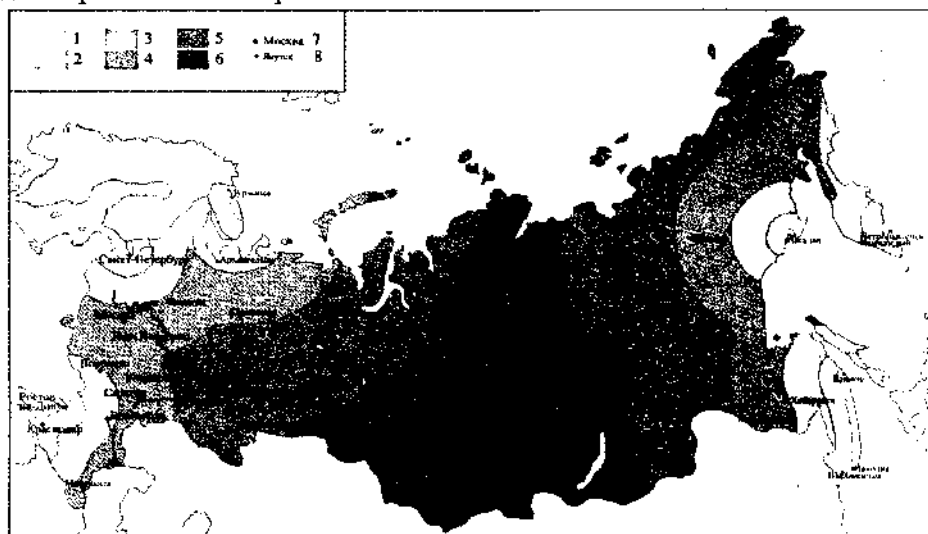


Рис. 12. Распределение территории России по зонам удаленности от океанов, морей и морских портов с круглогодичной навигацией
 Зоны удаленности от океанов и морей (расстояние от океанов и морей, км): приморские – 1 – (0-50), 2 – (50-200); континентальные – 3 – (200-500), 4 – (500-1000); ультраконтинентальные – 5 – (1000-2000), 6 – (свыше 2000). Города: 7 – ведущие (20 крупнейших по численности населения), 8 – прочие.

Полученные доли населения, проживающего на определенных расстояниях от морских путей, и рассчитанный по ним показатель степени ТГК однозначно свидетельствуют о преимущественно внутриконтинентальном расположении демографического (и экономического) потенциала России. В конце XX в. в приморской зоне, составляющей 4,3% территории страны, сосредотачивается всего 14,6% ее населения. В то же время в ультраконтинентальной зоне находится 2/3 территории России – полностью Сибирь и Урал, частично Поволжье, Дальний Восток и Европейский Север, где проживает сейчас почти 40% населения.

Объяснение современной картины размещения подавляющей части деэкономического потенциала России на значительном удалении от морей и океанов надо искать в генезисе территориальной структуры хозяйства и расселения населения. Анализ изменения степени континентальности страны осуществлен на основе изучения сдвигов, произошедших за XX в. в распределении населения относительно морских побережий. В качестве статистической базы избрана численность населения городов с людностью свыше 20 тыс. чел. для территории России (РФ) в ее современных границах за период 1897-1999 гг.

При анализе показателей, приведенных в табл. 5, главное, что обращает на себя внимание, это постепенное уменьшение в течение всего столетия доли прибрежной полосы при одновременном росте доли обеих ультраконтинентальных зон. Если удельный вес прибрежной полосы снизился в итоге в 2,6 раза, то удельный вес зон, удаленных от моря на 1000-2000 км и свыше 2000 км, повысился соответственно в 2,1 и 3,6 раза. Менее выраженными были изменения в континентальных зонах: доля полосы 200-500 км от моря выросла в 1,7 раза, а доля полосы 500-1000 км, наоборот, снизилась в 1,3 раза.

Таблица 5

Изменение доли населения городов России по зонам различной удаленности от моря (в процентах) и степени ее транспортно-географической континентальности (в баллах)

Название зон	Расстояние от океанов, морей и морских портов с круглогодичной навигацией, км	Доля населения городов* зоны в общем населении городов*					
		1897 г.	1926 г.	1939 г.	1959 г.	1989 г.	1999 г.
Приморские	0-50	29,1	21,1	16,7	12,1	11,7	11,1
	50-200	3,7	4,8	3,7	4,1	4,2	4,1
Континентальные	200-500	6,1	8,2	9,1	10,5	10,3	10,6
	500-1000	45,8	45,1	41,4	36,5	34,7	35,6
Ультраконтинентальные	1000-2000	11,0	13,2	17,8	22,0	24,1	23,5
	Свыше 2000	4,2	7,6	11,3	14,7	15,0	15,1
Степень транспортно-географической континентальности		25,9	30,6	36,0	40,6	41,6	41,7

*Города с численностью населения свыше 20 тыс. чел.

Значительное повышение степени континентальности в течение XX в. с 25,9 до 41,7 балла, т.е. в 1,6 раза, произошло под воздействием целого комплекса неразрывно связанных между собой экономических, политических и военно-стратегических причин и факторов. К ним следует отнести известную замкнутость и самодостаточность внутреннего рынка, необходимость освоения богатых сибирских и уральских природных ресурсов, определенное ослабление внешнеторговых связей, соображения военно-стратегического (оборонного) характера по размещению крупных хозяйственных объектов в глубине территории, эвакуацию на восток огромных людских контингентов в годы Великой Отечественной войны и т.д. На более поздних этапах все большую роль в «континентализации» России стал играть фактор наращивания добычи природных ресурсов в Сибири и на Севере как в целях обеспечения собственного чрезвычайно ресурсоемкого хозяйства сырьем и топливом, так и возрастающих их поставок на экспорт.

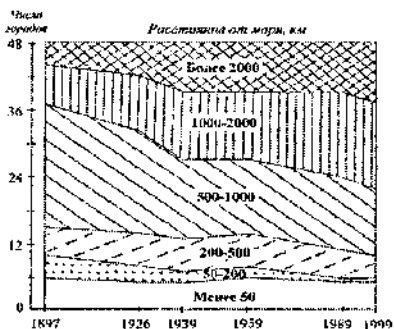
Выявленные общие закономерности смещения городского населения во внутриматериковые районы подтверждаются сдвигами в иерархии ведущих центров на те же даты. Для анализа использовались две выборки главных городских центров: одна – для всей территории Российской империи – СССР за период 1897-1989 гг., другая – для территории России (РФ) в ее современных границах за период 1897-1999 гг. В качестве методического приема применен метод рангового анализа, заключающийся в выделении на каждом этапе одинакового числа главенствующих опорных городов. По каждой выборке анализировалось 48 лидирующих на определенных этапах городов, разделенных на четыре квантиля.

Для обеих групп городов отчетливо выражены общие тенденции увеличения числа ведущих центров в ультраконтинентальных зонах, с одной стороны, и одновременного уменьшения числа городов, расположенных на более близких расстояниях от моря, – с другой. Если число центров, находящихся в приморских зонах (до 200 км от берега), в Российской империи – СССР уменьшилось за столетие с 15 до 10 (в 1,5 раза), то число ультраконтинентальных центров, наоборот, увеличилось с 7 до 20 (в 2,9 раза). Аналогичные процессы были характерны для собственно России (РФ): при сокращении числа приморских городов с 10 до 6 (в 1,7 раза) число ультраконтинентальных выросло с 11 до 26 (в 2,4 раза) (рис. 13).

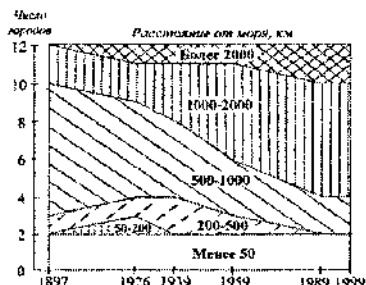
Особенно впечатляюща современная концентрация ультраконтинентальных центров России в 1-м квантиле. Из дюжины городов-лидеров приморскими являются Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону, континентальными – Москва и Нижний Новгород, а восемь (2/3) остальных ведущих центров – Новосибирск, Екатеринбург, Самара, Омск, Казань, Уфа, Челябинск и Пермь – располагаются в ультраконтинентальной зоне Сибири, Урала и Поволжья.

Процесс осуществленной в минувшем столетии «континентализации» России явился воплощением концептуальных идей Д.И. Менделеева, В.П. Семенова-Тян-Шанского и П.Н.Савицкого, которые в целях укрепления конти-

ментальной системы страны, обеспечения самодостаточности национального хозяйства и ослабления военных угроз предлагали сдвинуть демозкономический центр государства ближе к истинному географическому, т.е. во внутриматериковые районы между Волгой и Байкалом. Произошедший масштабный сдвиг в ультраконтинентальную зону населения и хозяйства страны можно по праву считать реализацией ее жизненно важных национально-государственных интересов как в экономическом, так и в геополитическом (военно-стратегическом) отношении.



а) Совокупность 48 городов
(с ранговыми номерами от 1 до 48)



б) Совокупность 12 городов
(с ранговыми номерами от 1 до 12)

Рис. 13. Динамика ведущих городских центров России – РФ (первых по порядку численности населения) относительно расстояния от моря за 1897–1999 гг.

Благодаря широкомасштабному освоению глубинных «ресурсных» районов, народнохозяйственный комплекс Советского Союза сложился в соответствии с логикой «выживания» как в основном самодостаточный, что гарантировало социалистической стране политическую и экономическую независимость от ведущих капиталистических держав. В значительной мере за счет накопленного экономического потенциала восточных территорий СССР выстоял и одержал победу в Великой Отечественной войне. В послевоенные десятилетия ресурсы глубинных районов, в первую очередь ультраконтинентальной зоны Сибири, Урала и Поволжья, служили важнейшей материально-производственной основой превращения страны во вторую в мире супердержаву.

Многолетняя тенденция повышения степени ТГК России, рассматриваемая с позиций комплексности и самодостаточности национального хозяйства, играла также позитивную роль в региональном развитии страны. Данная тенденция ведет к сглаживанию европейско-азиатской асимметрии в уровне освоения и заселенности территории, к ослаблению контрастов между более передовыми пристоличными (и старопромышленными) западными районами и громадной восточной периферией, к формированию системы крупных центров

и опорного каркаса расселения в глубинных районах, к общему снижению острых региональных диспропорций и градиентов.

Однако преимущества этого многолетнего тренда приоритетного развития внутриматериковой части страны во всей их полноте могут проявляться лишь при наличии емкого и растущего внутреннего рынка и системы взаимосвязанных и одновременно относительно самодостаточных крупных экономических районов, а также при реально действующем механизме перераспределения созданного в национальной экономике прибавочного продукта, включая государственное регулирование ценообразования в базовых отраслях и прежде всего в сфере энергетики и транспорта. Эти условия, хотя далеко и не в должной мере, более или менее соблюдались в советский период.

В постсоветский же период в условиях сильнейшего сокращения регулирующих и перераспределительных функций государства и стремительной интеграции России в мировой рынок «глубинность» территориальной структуры отечественной экономики превратилась в негативный фактор ее функционирования. В конкретном плане это определилось совместным действием следующих причин, так или иначе связанных с высокой степенью ТГК страны: разрушением внутренних хозяйственных связей с заменой их на более дальние международные; усилением степени континентальности размещения экспортоориентированной промышленности; более заметным доминированием в дальних и сверхдальних перевозках малотранспортабельного сырья над конечной продукцией; опережающим ростом транспортных тарифов по сравнению с ценами на перевозимую продукцию; потерей основных незамерзающих морских портов в результате распада СССР и возникновением дополнительных барьеров в лице новых независимых государств Балтии и СНГ на пути транзитных перевозок экспортно-импортных грузов.

Действие указанных причин в условиях сложившихся в советский период территориальных структур и пропорций обусловило резкое повышение удельных транспортных издержек. Согласно имеющимся оценкам, доля транспортных издержек в совокупной стоимости российской продукции достигает в 1990-х гг. небывалых в мире величин – до 50% и выше, а транспортные издержки на единицу продукции в России в несколько раз превышают их уровень в других крупных странах мира.

Влияние внутриконтинентального положения на величину транспортных издержек и эффективность экономики раскрыто на примере Иркутской области, удаленной от ближайших отечественных морских портов более чем на 4 тыс. км (по железной дороге). Анализ фактических данных по 12 крупнейшим предприятиям индустрии региона показал, что величина их суммарных транспортных издержек в 2003 г. – 16,5 млрд руб. – превышала всю доходную часть областного бюджета за этот год (16,2 млрд руб.). Удельный вес этих издержек в выручке предприятий черной и цветной металлургии, угольной, целлюлозно-бумажной и химической промышленности достигает 15-30%. Повышенная транспортная составляющая обусловлена прежде всего ростом в постсовет-

ский период объемов перевозок крупнотоннажной продукции указанных отраслей на дальние расстояния и в первую очередь на экспорт. Действительно, если доля дальних перевозок на расстояния свыше 4 тыс. км по отправлению занимает всего 1/5, то по грузообороту (и соответственно по затратам на железнодорожные перевозки) достигает почти половины суммарной величины. Отсюда следует, что подавляющую часть расходов на транспортировку предприятия региона несут главным образом при поставке своей продукции на экспорт в морские порты и отчасти при внутренних перевозках в Европейскую часть страны.

Повышенные транспортные издержки только по 6 крупнейшим прибыльным предприятиям алюминиевой, целлюлозно-бумажной и химической промышленности области уменьшили их суммарную балансовую прибыль в 2003 г. более чем в 10 раз, в связи с чем общее сокращение налога на прибыль составило свыше 2,2 млрд руб. (табл. 6). С учетом пропорций распределения налога на прибыль между центром и регионами потери областного бюджета оцениваются в 1,6 млрд руб. Это означает, что доходы, выпадающие из налоговой базы региона за счет повышенных транспортных издержек, составляют только по 6 предприятиям 10 % доходов областного бюджета. Расчеты свидетельствуют, что рассматриваемая область является одним из наиболее ущемленных регионов страны по неблагоприятному влиянию транспортно-экономического фактора на размеры и баланс бюджетных доходов и расходов.

Таблица 6

Оценка влияния транспортных издержек на уменьшение прибыли промышленных предприятий* и доходов бюджетной системы Иркутской области в 2003 г.

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Значение показателя
1	Балансовая прибыль	млн руб.	950,2
2	Транспортные издержки	млн руб.	9235,8
3	Балансовая прибыль при отсутствии транспортных издержек	млн руб.	10186,0
4	Уменьшение прибыли предприятий за счет транспортных издержек	раз	10,7
5	Уменьшение налога на прибыль** за счет транспортных издержек	млн руб.	2216,6
6	Потери областным бюджетом части налога на прибыль*** за счет транспортных издержек	млн руб.	1616,3
7	Доходы областного бюджета	млн руб.	16238
8	Доля потерь налога на прибыль за счет транспортных издержек в доходах областного бюджета	%	10,0

* Суммарные показатели по шести крупнейшим промышленным предприятиям Иркутской области – ОАО «БРАЗ», ОАО «ЦКК», ОАО «Филиал ИркАЗ-СУАЛ», ОАО «ПО УИЛПК», ОАО «Саянскхимпласт», ОАО «БЦБК».

** Налог на прибыль – 24% от прибыли.

*** Налог на прибыль, поступающий в региональные бюджеты, - 17,5% от прибыли.

Последний вывод хорошо подтверждается сравнением уровня транспортных издержек Иркутской области с соответствующими расчетными издержками регионов Европейской части страны – столичной Московской областью и Республикой Башкортостан, являющейся центром населения и промышленности России. Условно принято, что отправление грузов и соотношение между внутренними и международными перевозками для них соответствуют аналогичным показателям Иркутской области, причем внутренние перевозки замыкаются в Европейской части страны, а экспортно-импортные грузы полностью идут через ближайшие морские порты. Результаты расчетов показывают, что при перевозке идентичных грузов транспортные издержки и потери за их счет бюджетных доходов у европейских регионов будут намного ниже, чем в Иркутской области: в Республике Башкортостан – в 1,6 раза, в Московской области – в 2,2 раза.

В итоге получается, что чрезмерно высокая транспортная составляющая в стоимости вывозимых сырьевых и полупродуктовых товаров существенно снижает рентабельность работы, прибыльность и ценовую конкурентоспособность продукции большинства производств и отраслей индустрии Иркутской области и всей Сибири. Через оплату транспортных издержек из доходов предприятий-товаропроизводителей и в целом из финансово-экономических систем сибирских регионов «выкачивается» очень значительная часть образующихся здесь финансовых ресурсов, что ведет к сокращению бюджетных поступлений и снижению уровня жизни населения. Повышенные транспортные издержки на грузоперевозки представляют собой своеобразную отрицательную дифференциальную ренту местоположения, которую регионы Сибири выплачивают в той или иной форме другим (транзитным) российским регионам, федеральному центру и мировому сообществу – главным образом через общенациональную транспортную монополию в лице АО «РЖД» и преимущественно зарубежных морских перевозчиков. Пример Иркутской области наглядно отражает, таким образом, усиление на постсоветском этапе неблагоприятного влияния фактора континентально-океанической дихотомии на региональное развитие внутриматериковых территорий.

Влияние резко выросших транспортных издержек, наряду с удорожающим действием других факторов, обусловило увеличение затратно-экономичности российской рыночной экономики и соответственно снижение ее эффективности по сравнению с советской. В росте транспортных издержек в постсоветский период «повинна», конечно, не столько континентальность страны, сколько новые экономические условия и приоритеты, недостаточно учитывающие национальную географическую специфику (прежде всего континентальное макрорасположение) и инерционность адаптированных к ней территориальных хозяйственно-расселенческих структур.

5. Преодоление негативных последствий континентальности – одна из коренных и «вечных» проблем национального хозяйства России, решение которой требует реализации на государственном уровне комплекса

разноплановых мер экономического, экономико-географического и организационно-управленческого характера и прежде всего целевого формирования адаптированных к отечественным условиям территориальных хозяйственно-расселенческих структур.

Важной частью исследования является ответ на вопрос о тех причинах и факторах, которые дали возможность континентальной России (СССР) успешно конкурировать в экономическом развитии с передовыми океаническими странами Запада, а ультраконтинентальной Сибири – с другими внутриматериковыми макрорегионами мира. Россия – фактически единственная из континентальных стран – входила и до сих пор входит в число ведущих мировых держав, а до 1990-х гг. была (под именем СССР) одной из двух супердержав, определявших судьбу всего человечества. Ни одна из крупнейших стран мира не имеет на удалении более чем 2 тыс. км от морских побережий регионов, сравнимых по уровню индустриализации и урбанизации с наиболее передовыми областями и краями Сибири.

Негативные экономические следствия континентальности, по нашему мнению, в значительной мере ослабляются благодаря использованию особых способов и приемов территориальной организации хозяйственной деятельности и общества России в целом. Данные способы и приемы являются по сути теми следствиями высокой степени ТГК страны, которые имеют адаптивный к бремени сухопутных расстояний экономико-географический характер. Важнейшими из них будут следующие: стремление к организации хозяйства на районной основе, включая формирование территориально-производственных комплексов (ТПК); повышенная роль линейных хозяйственно-расселенческих структур; эффект смещения ведущих центров друг к другу.

В первую очередь следует отметить попытку (и отчасти состоявшуюся) организации хозяйства России-СССР на районной основе и научных принципах экономического районирования. Экономическое районирование обоснованно считалось важнейшим направлением повышения эффективности хозяйства и неотъемлемым инструментом его организации и планирования для обширной и разнообразной по природным и общественным условиям страны. Акцент делался на развитие внутрирайонного разделения труда, создающее такое хозяйственное взаимодополнение смежных местностей и областей, при котором сами крупные экономические районы становятся в основном самодостаточными (или законченными). Благодаря этому появляется возможность предельно ослабить негативные последствия континентальности и затратных сухопутных расстояний: за счет уменьшения средней дальности перевозок грузов снижаются транспортные издержки, характерные для огромной страны. Вместе с тем понятно, что экономия транспортной работы является только частью общего эффекта от экономического районирования.

Несмотря на допущенные недостатки в реализации принципов районирования, даже в деформированном и неполном виде оно принесло неоценимую пользу для развития страны. Многое из созданного в советский период по пла-

нам и проектам, вытекающим из теории экономического районирования, до сих пор служит основой хозяйства современной России. Особо отметим при этом формирование мощных ТПК, значимость продукции которых в индустриальном и экспортном секторах экономики страны в настоящее время исключительно велика.

Наиболее предметное воплощение в народнохозяйственной практике ТПК нашли в Сибири. Учитывая объективность существования ТПК, сделана попытка выделения (делимитации) комплексов внутриобластного ранга и установления их эффективности и значимости для экономики Сибири и России в целом. Непосредственная делимитация ТПК на начало XXI в. осуществлена с применением статистической информации по всем городам и районам Сибири по таким ключевым показателям, как объемы промышленной продукции и строительных работ. Кроме высокого уровня развития промышленности и строительства, при определении территориального состава комплексов учитывались наличие тесных внутренних транспортно-экономических связей, требования максимальной компактности и неразрывности выделов. Дело в том, что значительная часть экономического эффекта ТПК, как прогрессивной формы организации производительных сил, состоит в концентрации взаимосвязанных производств на относительно компактной территории и оптимизации хозяйственных связей, что позволяет существенно сократить транспортные издержки.

На начало XXI в. речь можно вести о существовании в пределах Сибири десяти ТПК внутриобластного ранга различной мощности и степени «зрелости» (рис. 14). Современная система сибирских ТПК в общих чертах соответствует схеме, разработанной еще в 1970-1980-х гг. экономистами ИЭ и ОПП СО АН СССР под руководством М.К. Бандмана.

Сибирские ТПК занимают в совокупности 1,2 млн км² территории (7,2 % площади России и 12,7% – Сибири), где проживает 9,3 млн чел. (6,3% и 37,0%). Намного выше, по нашей оценке, доля ТПК в экономических показателях страны и макрорегиона: в 2002 г. в валовом региональном продукте (ВРП) – соответственно 18,5 и 80,1%, в объеме промышленной продукции – 16,9 и 79,1%, в экспорте – 25,0 и 87,2%. К тому же данные официальной статистики по объемам промышленной продукции и экспорта (и связанному с ними ВРП) сильно занижены вследствие учета значительной их части по месту регистрации (обычно в Москве) компаний, добывающих сибирские ресурсы, а также из-за широко распространенной практики применения процессинговых и толлинговых схем производства. С учетом оценки видными сибирскими учеными масштабов этих занижений для макрорегиона (40 млрд долл. по экспорту), фактический вклад рассматриваемых ТПК в объем промышленной продукции России и Сибири достигает соответственно 34,4 и 88,5%, в объем экспорта – даже 62,6 и 94,5%.

Выяснение реального вклада сибирских ТПК в баланс бюджетно-финансовых ресурсов страны показало следующее. Согласно данным официальной статистики за 2002 г., удельный вес Сибири в доходах бюджетной сис-

темы госсии всех уровней составляет 26,2%, в том числе ТПК – приблизительно 20,6%. Учитывая размеры занижения объема промышленной продукции Сибири, доля макрорегиона в бюджетных доходах страны должна, по нашей оценке, достигать 48%, доля комплексов – 42%. Следовательно, очень значительная часть финансовых ресурсов, имеющих сибирское «происхождение», минует бюджетные системы самих регионов Сибири, распределяясь сразу между федеральным бюджетом, бюджетом Москвы и общероссийскими компаниями (холдингами), контролирующими базовые предприятия макрорегиона. В итоге вклад Сибири в общую сумму бюджетных доходов страны искусственно занижается в 1,8 раза, а вклад ТПК – в 2 раза. Отсюда следует, что реальный бюджетно-налоговый потенциал Сибири в расчете на 1 жителя выше аналогичного среднероссийского показателя в 2,8 раза, потенциал ТПК – в 6,7 раза.

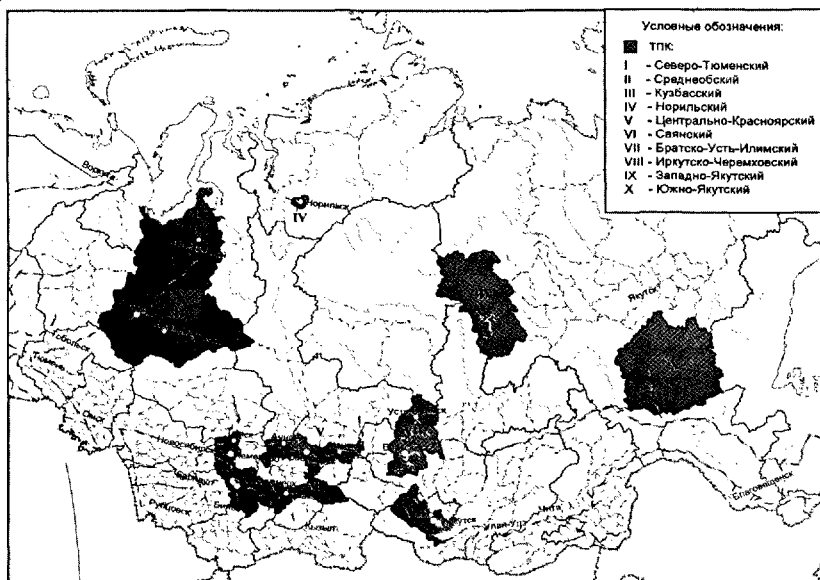


Рис. 14. ТПК Сибири в начале XXI в. (на основе анализа фактических статистических данных)

Сибирь в целом финансово самодостаточна прежде всего благодаря высокой эффективности работы промышленности ТПК: субъекты Федерации, имеющие в своем составе комплексы, являются крупными донорами федерального бюджета (Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий округа, Красноярский край, Кемеровская и Иркутская области). Общий объем доходов, перечисленных сибирскими регионами в 2002 г. в федеральный бюджет, в 4,4 раза превышал сумму выделенной им из этого бюджета финансовой помощи (дотаций, субсидий и субвенций). Если же учесть искусственное занижение сибирских доходов, то разница между финансовыми потоками, уходящими из мак-

рорегиона в центр и поступающими оттуда назад в виде трансфертов, достигнет десятикратной величины. Представления о дотационности Сибири явно некомпетентны и по сути абсурдны – в настоящее время именно Сибирь и в первую очередь ее ТПК «кормят» страну и Москву, а вовсе не наоборот.

Таким образом, действие удорожающих «сибирских» факторов – суровости климата и ультраконтинентального макроположения – «перевешивается» целой совокупностью сильных сравнительных и конкурентных преимуществ, связанных с формированием мощных ТПК в наиболее благоприятных для этого местах и на относительно компактной территории. Речь идет прежде всего об использовании высокоэффективных природных ресурсов и их сочетаний, эффектов масштаба производства, производственного комплексирования, агломерационного эффекта и др. Потенциальные возможности ТПК по обеспечению расширенного регионального воспроизводства велики, но их полная реализация требует значительного усиления плановых, организующих и регулирующих функций государства.

Вторым важным адаптивным следствием высокой степени континентальности России и Сибири можно считать повышенную роль линейно упорядоченных хозяйственно-расселенческих структур, содержанием которых служат, по определению Б.М. Ишмуратова, «линейно-территориальные системы производительных сил». Речь идет о закономерной «линеаризации» размещения и концентрации производительных сил в определенной фиксированной зоне вдоль важнейших транспортно-экономических магистралей в целях обеспечения максимальной экономии затрат на связи и перемещения.

В большинстве случаев базой формирования линейно-территориальных систем являются «экономические линии-оси», под которыми, в развитие формулировки Г.М. Лаппо, будем понимать транспортные магистрали антропогенного или природного происхождения с фиксированными зонами их непосредственного влияния, положение на которых сопряжено с получением более высокого экономического и социального эффекта, чем на окружающих территориях. Данный эффект основан на огромных экономических преимуществах магистральной и специализации транспортных коммуникаций и связей, так как перевозки по магистралям, в том числе по полимагистральям и транспортным коридорам, в несколько раз, а иногда и в десятки раз дешевле, чем по остальной сети. Здесь вполне уместно заметить, что принцип магистральной организации транспорта является одним из ведущих принципов экономического районирования. Таким образом, получается, что предприятия и пункты, расположенные на магистралях и в зонах их непосредственного влияния (т.е. на экономических осях), несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста.

В отечественных условиях огромной протяженности и континентального положения территории страны, относительно низкой степени ее заселенности и освоенности повышенная хозяйственная и демографическая роль линейных хозяйственно-расселенческих структур – неизбежная и во многом стихийная

адаптивная реакция, направленная на смягчение удорожающего времени сухопутных расстояний. Линейно-территориальные системы формируются в России главным образом на базе таких экологических осей, как железнодорожные магистрали и судоходные водные объекты (линии), включающие реки, водохранилища, озера, каналы, а также морские побережья.

Осуществленная по авторской методике на середину 1990-х гг. количественная оценка тяготения городов и поселков к общей совокупности экономических осей показала, что на них сосредотачивается подавляющая часть ведущих центров скопления населения и хозяйственной жизни: в 2831 городском поселении (87,9% их общего числа) располагается 107,3 млн чел. (97,9% всего городского населения страны). Особенно велико градообразующее влияние железнодорожных линий, на которых в 2459 поселениях (76,4%) проживает 94,4% городского населения. Существенно меньшую по сравнению с железными дорогами, но также весьма важную градообразующую роль играют водные линии, на которых концентрируется 1299 пунктов (40,3%) и 66,2% городского населения (значительная часть городских поселений учитывается одновременно в обеих номинациях).

Присущая стране доминирующая градообразующая роль железнодорожных магистралей и главных судоходных речных артерий позволяет в определенной мере преодолеть сковывающее влияние дистанционности и высоких транспортных издержек. Расположение городских поселений по отношению к экономическим осям и особенно к местам пересечения железнодорожных и водных линий следует считать в отечественных условиях важнейшим фактором ЭГП, определяющим не только локализацию, но и возможности роста этих городов и поселков и их предельные максимальные размеры. Если все города с численностью населения свыше 100 тыс. чел. располагаются исключительно на тех или иных экономических осях, то городские поселения, находящиеся вдали от них, вследствие своего неблагоприятного ЭГП не в состоянии преодолеть порог людности даже малого города в 50 тыс. чел. С такой почти непреодолимой силой проявляется «трение» (сопротивление) обширных внутриматериковых российских пространств при удалении от транспортных магистралей.

На примере улыгрантийской Сибири раскрыты как особенности распределения по территории экономических линий-осей (т.е. главных транспортных магистралей и зон их влияния), так и сами экономические преимущества магистральной транспортной системы, выражающиеся через величины средних доходных ставок от перевозки грузов (рис. 15). Указанные ставки получены для универсальных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и морского. Арсалы наиболее низких ставок концентрируются на территории Сибири преимущественно в широтном направлении вдоль Транссиба, БАМа, Южсиба. В то же время арсалы чуть более высоких ставок вдоль главных воднотранспортных артерий – Иртыша, Оби, Енисея, Лены и др. – имеют меридиональный рисунок. Зона, обслуживаемая круглогодичными

автодорогами, в общих чертах соответствует Главной полосе расселения и охватывает в основном южную часть макрорегиона. Труднодоступной в транспортно-экономическом отношении является вся остальная (преобладающая по площади) часть территории Сибири, лишенная экономических осей. В ее пределах представлены главным образом самые дорогостоящие виды транспорта и путей сообщения – автозимники и воздушный транспорт (и отчасти малые водные пути).

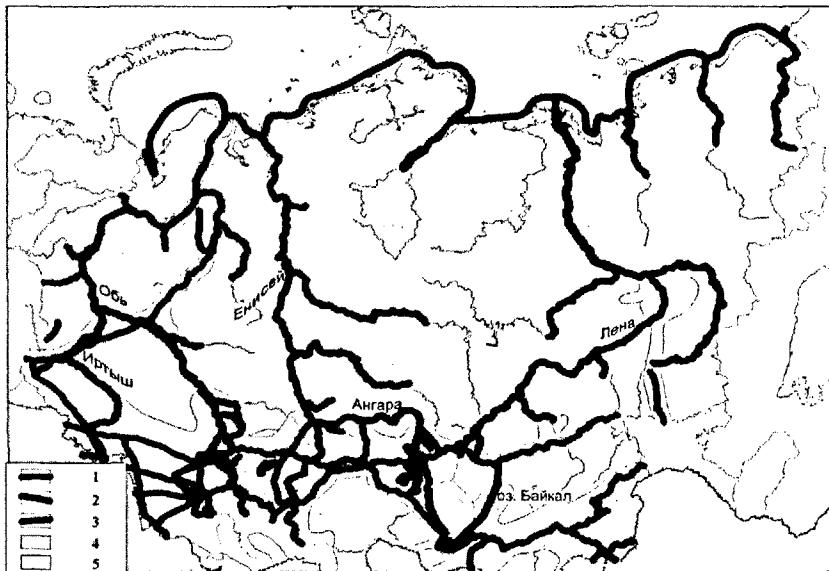


Рис. 15. Арсалы действия средних доходных ставок от перевозки грузов на территории Сибири в 2003 г.

Средняя доходная ставка (размеры ставки относительно ставки железнодорожного транспорта, принятой за 1): 1 – железные дороги (1), 2 – сверхмагистральные и магистральные внутренние водные пути (1,5), 3 – местные и подъездные внутренние водные пути и морские пути (4,5), 4 – круглогодичные автомобильные дороги (10-33), 5 – автозимники и воздушный транспорт (60-70 и выше).

Воздействие эффекта главных транспортных магистралей, прежде всего железных дорог, зримо проявляется в резкой территориальной дифференциации общего уровня хозяйственной освоенности и заселенности, социально-экономического развития и благополучия территории Сибири. Таким образом, ярко выраженное тяготение хозяйственно-расселенческих структур России и особенно Сибири к главным транспортным магистралям (т.е. к экономическим осям) – вполне объяснимый и закономерный способ территориальной организации общества, позволяющий существенно ослабить негативное влияние высокой степени континентальности.

К третьему адаптивному следствию ТГК России, направленному на минимизацию расстояний перевозки грузов и пассажиров, следует отнести эффект сближения (имплозии) ведущих центров относительно друг друга при общем сосредоточении в срединной внутриматериковой части страны. Главные центры в намоного большей мере, чем население всех городов или население в целом, тяготеют сейчас к глубинным районам. За исключением Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону, закрепляющих основные морские выходы России, все остальные города-миллионеры концентрируются в пределах широтно ориентированной и относительно неширокой полосы (естественно, в масштабах огромной по площади страны) в ультраконтинентальных и отчасти континентальных районах Европейского Центра (Москва и Нижний Новгород), Поволжья (Казань и Самара), Урала (Пермь, Уфа, Екатеринбург и Челябинск) и Западной Сибири (Омск и Новосибирск) (рис. 16). Такое сгущенное полосовидное распределение сети главных опорных центров с довольно компактным урало-поволжским ядром означает их сближение в целях экономии расстояний в каркасе расселения страны, или имплозию.



Рис. 16. Сближение ведущих центров (городов-миллионеров) России между собой в пределах их основного полосовидного скопления

а – города-миллионеры в 1999 г.; б – основное полосовидное скопление городов-миллионеров; в – урало-поволжское ядро скопления городов-миллионеров; г – название города-миллионера: 1 – Санкт-Петербург, 2 – Ростов-на-Дону, 3 – Москва, 4 – Нижний Новгород, 5 – Казань, 6 – Самара, 7 – Уфа, 8 – Пермь, 9 – Екатеринбург, 10 – Челябинск, 11 – Омск, 12 – Новосибирск.

Фактическое расстояние ближайшего соседства внутри названной группировки 10-ти ведущих ультраконтинентальных и континентальных центров составляет, по нашим расчетам, 393 км. Теоретические расстояния ближайшего соседства при условии равномерного распределения городов составили 686 км

для территории, непосредственно «подконтрольной» данным городам (Центральный, Волго-Вятский, Поволжский, Уральский, Западно-Сибирский экономические районы и примыкающий к ним Центрально-Черноземный район), и 1307 км для всей территории России. Следовательно, при исторически сложившемся и адаптировавшемся к условиям страны каркасе расселения фактические расстояния короче теоретических соответственно в 1,7 и 3,3 раза. Экономический эффект импозии ведущих центров страны огромен, поскольку сокращение расстояний в каркасе означает такое же уменьшение протяженности транспортной сети и работы транспорта (грузооборота). Можно далее отметить, что почти параллельно процессу «континентализации» России в XX в. шел ослабляющий его негативные последствия процесс смещения ведущих центров друг к другу.

Эффект сближения (импозии) главных городов относительно друг друга еще более отчетливо проявляется в ультраконтинентальной Сибири. Экономия расстояний между ее ведущими центрами выражена намного сильнее, чем между центрами такого же ранга России в целом. Эта разница (в 1,5 раза) обусловлена, очевидно, глубинным положением Сибири, требующим максимально возможного сокращения транспортной работы и транспортных издержек.

Таким образом, сложившееся как в плане, так и в стихийном порядке приспособление всей территориальной организации общества к континентальному положению и большим сухопутным расстояниям имеет поистине ключевое значение для преодоления негативного влияния присущих стране высоких транспортных издержек и повышения эффективности национального хозяйства в целом. Однако результаты здесь могли бы быть весомее, если бы удалось задействовать теоретические и прикладные наработки экономической географии в отношении обоснования формирования территориально-хозяйственно-расселенческих структур, отвечающих континентальной специфике страны.

Как свидетельствует проведенный анализ трех адаптивных экономико-географических следствий континентальности, действие отрицательной ренты континентального положения может быть в значительной мере ослаблено благодаря целевому осуществлению специальных мер. Предлагаемые пути и меры экономического, экономико-географического и организационно-управленческого характера, направленные на преодоление транспортно-экономических трудностей России и Сибири, разделены на две группы.

К первой группе мер, ориентированных главным образом на непосредственное снижение (или компенсацию) транспортных издержек, относятся следующие: усиление роли государства в регулировании транспортных тарифов с поддержанием их относительно низкого уровня (особенно для ультраконтинентальных районов); уменьшение средней дальности перевозок за счет оптимизации хозяйственных связей; создание трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров как средство дальнейшей магистральной транспортной и снижения стоимости перевозок; получение регионами Сибири и Дальнего Востока целевой финансовой поддержки из федерального бюджета для

компенсации повышенных транспортных издержек населению при поездках на межрайонных линиях; ускоренное развитие приморских и приграничных регионов и прежде всего их транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

Ко второй группе мер, направленной на общее снижение затратно-производственных (в том числе за счет уменьшения транспортных издержек), принадлежат следующие: постепенная замена экспорта сырья и полупродуктов вывозом относительно независимой от транспортного фактора конечной продукции, особенно высокотехнологичной и наукоемкой; возвращение к практике планомерного формирования ТПК как эффективной системы организации и развития производительных сил континентальной страны; активная государственная протекционистская политика по отношению к собственным товаропроизводителям; развертывание при поддержке государства ТНК с доминированием российского капитала в странах с более низкими издержками производства и обращения продукции.

Стратегические направления общеэкономической политики России, вытекающие из факта высокой степени ее континентальности, – это вопросы коренные и «вечные», затрагивающие по большому счету сами основы эффективности национального хозяйства и существования страны. Поэтому активная роль государства и в первую очередь властных структур федерального уровня в реализации указанных вопросов позволит преодолеть значительную часть транспортно-экономических проблем России и развеять миф об обреченности ее на отставание от экономического авангарда планеты (развитых океанических стран) из-за континентального положения и суровых природно-климатических условий.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1. Предложенная и апробированная экономико-географическая концепция континентально-океанической дихотомии адекватно раскрывает суть этого фундаментального фактора, устанавливает его основные причины и следствия, дает возможность количественно оценить роль в международном и региональном развитии. Теоретические построения данной концепции исходят из представлений о существовании объективных различий а) в степени транспортно-географической континентальности стран и районов и б) в экономической эффективности сухопутных и морских перевозок, определяющих в совокупности принципиально неодинаковый уровень транспортных издержек и транспортности национальных хозяйств континентальных и океанических стран.

2. Между степенью транспортно-географической континентальности стран мира и общим уровнем их социально-экономического развития выявлено наличие обратной линейной зависимости (средняя теснота корреляционной связи). Произведенные расчеты статистически убедительно подтверждают, что фактор континентально-океанической дихотомии по-прежнему играет важную роль в международном развитии.

3. Неодинаковые уровни транспортных издержек континентальных и океанических стран формируют в процессе международного разделения труда ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей. Эта разница лежит в основе постоянно действующего механизма перераспределения массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим, что определяет в итоге глубокие различия в эффективности национальных хозяйств данных типов стран, темпах их экономического роста и уровнях жизни населения.

4. Исследование исторических, географических, транспортно- и торгово-экономических предпосылок, условий и факторов формирования современного мирового хозяйства свидетельствует о том, что оно неизбежно строится по образу и подобию развитых приморских стран и в их интересах, т.е. на принципах относительно независимого от расстояний океанического обмена, где мировые цены формируются с учетом собственных минимальных (относительно континентальных стран) затрат на перевозку товаров.

5. Установленный в количественных показателях изменения степени континентальности масштабный сдвиг демоэкономического потенциала России во внутриматериковые районы диаметрально противоположен общемировой тенденции притяжения населения и хозяйства к морским и океаническим побережьям. Многолетний тренд «континентализации» страны, рассматриваемый с позиций комплексности и самодостаточности отечественной экономики, отвечал на советском этапе жизненно важным национально-государственным интересам. На постсоветском этапе вследствие сильнейшего сокращения регулирующих и перераспределительных функций государства и стремительной интеграции экономики России в мирохозяйственную систему высокая степень континентальности страны обусловила возникновение серьезных транспортно-экономических проблем.

6. Негативное влияние высокой степени континентальности России в значительной мере ослабляется благодаря использованию адаптивных способов и приемов территориальной организации хозяйственной деятельности и общества в целом. Поэтому в числе рекомендуемых мер, направленных на преодоление транспортно-экономических трудностей, особенно перспективно дальнейшее целевое формирование отвечающих континентальной специфике страны территориальных хозяйственно-расселенческих структур, что позволяет задействовать потенциал экономической географии в решении коренных проблем повышения эффективности национального хозяйства.

7. Полученные результаты позволяют на основе системы строгих мер и доказательств более обоснованно оценить степень, характер и механизм детерминации географическими факторами (в данном случае макроположением относительно моря) важнейших особенностей экономической жизни человечества на различных территориальных уровнях, что как раз и является одной из главных задач экономической географии как фундаментальной науки.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1. Ангарский каскад ГЭС: цена прошлых решений // Энергия: экономика, техника, экология. – 1994. – №12. – С. 38-43 (в соавторстве с А.Ф. Никольским, С.В. Подковальниковым, В.А. Савельевым).
2. Концепция устойчивого социально-экономического развития Иркутской области. – Иркутск: ПРИР, 1995. – 38 с. (в соавторстве с А.Ф. Никольским).
3. Эколого-географические особенности картографирования водопользования и водного хозяйства // Экологическое картографирование Сибири. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд.-нис, 1996. – С. 105-115.
4. Азиатская Россия: поиск геополитической стратегии будущего // Восток и Россия: взгляд из Сибири. – Иркутск: ИГУ, 1996. – С. 242-244.
5. Водохозяйственная типология промышленных центров Ангаро-Енисейского региона // Экология и промышленность России. – 1997. – Июнь. – С. 4-8.
6. Межрегиональное перераспределение гидроэнергетической ренты ангарских ГЭС // Регион: экономика и социология. – 1997. – № 4. – С. 117-128 (в соавторстве с И.И. Думовой, А.Ф. Никольским, С.В. Подковальниковым, В.А. Савельевым).
7. Значение водного потенциала в территориальной организации хозяйства и населения // Природно-ресурсный потенциал Иркутской области / Савельева И.Л., Безруков Л.А., Башалханова Л.Б. и др. – Иркутск: Изд-во СО РАН, 1998. – С. 23-39.
8. Перспективы использования природно-ресурсного потенциала и пути экономического развития Иркутской области // Природно-ресурсный потенциал Иркутской области / Савельева И.Л., Безруков Л.А., Башалханова Л.Б. и др. – Иркутск: Изд-во СО РАН, 1998. – С. 217-223.
9. Континентальность России и проблема ее интеграции в систему мирового хозяйства // Россия и Восток: взгляд из Сибири. – Иркутск: Изд-во Иркутск. ун-та, 1998. – Т. 1. – С. 6-11.
10. Проблемы установления рентных и компенсационных отношений при пользовании гидроэнергоресурсами Ангары // Управление водопользованием Ангары. – М.: МОНФ, 1999. – С. 81-93 (в соавторстве с В.В. Бульгиным, А.Ф. Никольским).
11. Современное геоэкономическое положение России в свете евразийской концепции // Региональное природопользование и фундаментальные проблемы географии будущего. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2001. – С. 35-65.
12. Внешнеторговые связи в экономике Иркутской области // Иркутская губерния. – 2002. – №2 (3). – С. 28-33.
13. Роль природных ресурсов в экономике Иркутской области // Природные ресурсы Иркутской области и их использование. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2002. – С. 5-12 (в соавторстве с И.Л. Савельевой).
14. Будет ли России уютно на мировых рынках? // ЭКО. – 2002. – №1. – С. 86-110.
15. Административно-территориальное деление и хозяйственная освоенность Сибири накануне XXI в. // Административное и государственно-правовое развитие Сибири XVII-XXI веков. – Иркутск: МИОН-ИГУ, 2003. – С. 202-232.
16. Economic-Geographical Measurement of the Fundamental Geopolitical Dualism of "Land" and "Sea" // Political Geography and Geopolitics Yesterday, Today and Tomorrow. – Moscow: MGIMO, 2003. – P. 13-14.
17. Транспортно-географическая континентальность России: понятие, оценка, динамика // Изв. РАН. Сер. геогр. – 2004. – №5. – С. 15-20.
18. Экономико-географическая концепция евразийства и поиск стратегии хозяйственного развития Сибири // Россия и Восток: взгляд из Сибири. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2004. – С. 258-262.

19. Региональное природопользование и география общества // География и природ. ресурсы. – 2004. – №2. – С. 18-28 (в соавторстве с Б.М. Ишмуратовым, А.В. Гарашенко, А.Т. Напрасниковым и др.).

20. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: экономическая оценка и ее результаты // Природно-ресурсный потенциал Азиатской России и сопредельных стран: геоэкономическое, геоэкологическое и геополитическое районирование. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2004. – С. 148-150.

21. Транспортно-экономический фактор в стратегии развития сибирских регионов // Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транзитных транспортных коридоров. – Иркутск: ИрГУПС, 2004. – Т.2. – С. 316-324.

22. Рентабельность освоения ресурсов Сибири и эффективность общей стратегии их использования // Природно-ресурсный потенциал Азиатской России и сопредельных стран: геоэкономическое, геоэкологическое и геополитическое районирование. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2004. – С. 8-11 (в соавторстве с Б.М. Ишмуратовым, А.Ф. Никольским).

23. Economic-geographic and geopolitical factors in the development of Siberia in the 21 st C. // Geography in Siberia / Collection of scientific papers. – Irkutsk: Institute of Geography SB RAS Publishers, 2004. – P. 64-69 (with B.M. Ishmuratov, A.F. Nikolsky, I.L. Savelyeva).

24. Территориально-производственные комплексы Сибири в начале XXI века: итоги и проблемы развития // VIII научное совещание по прикладной географии. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2005. – С. 127-129.

25. Внутриконтинентальное макрорасположение Сибири и проблема разработки стратегии ее экономического развития // Региональные проблемы России. – СПб.: РГО, 2005. – С. 41-46. – (Тр. XII съезда РГО. – Т. 3).

26. Задачи сибирской социально-экономической географии в начале XXI века // География на рубеже тысячелетий. – СПб.: РГО, 2005. – С. 30-36. – (Тр. XII съезда РГО. – Т. 1) (в соавторстве с Л.М. Корытным, Б.М. Ишмуратовым, Ю.П. Михайловым и др.).

27. Новые направления сибирского георесурсоведения // География на рубеже тысячелетий. – СПб.: РГО, 2005. – С. 130-134. – (Тр. XII съезда РГО. – Т. 1) (в соавторстве с Л.М. Корытным, А.Ф. Никольским).

28. Сверхдолгосрочное прогнозирование макрорегиональных хозяйственно-расселенческих сдвигов в России в свете «континентально-приморской» дихотомии // Солнце, Земля, вода и энергия / Материалы Научных чтений, посвященных 75-летию со дня рождения академика И.П. Дружинина. – Новосибирск: Наука, 2005. – С. 68-80. – (Тр. Вост.Сиб. отд-ния АПВН. – Вып. 2).

29. Внутренние водные пути как фактор транспортно-экономического влияния океана // Фундаментальные проблемы изучения и использования воды и водных ресурсов. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2005. – С. 166-169.

30. «Континентально-океаническая» геоэкономическая типология мировых держав на основе количественных показателей // Актуальные проблемы политической географии и геополитики. – Биробиджан: ТИГ-ИКАРП ДВО РАН, 2005. – С. 12-17.

31. Транспортно-географическая континентальность России: транспортная емкость хозяйства и адаптивные следствия // Изв. РАН. Сер. геогр. – 2005. – №3. – С. 48-55.

ОГЛАВЛЕНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

ВВЕДЕНИЕ

Глава 1. ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА КОНТИНЕНТАЛЬНО-ОКЕАНИЧЕСКОЙ ДИХОТОМИИ

- 1.1. Геополитические и экономико-географические представления о континентально-океанической дихотомии
- 1.2. Экономические и экономико-географические причины континентально-океанической дихотомии
- 1.3. Транспортно-географическая континентальность на глобальном уровне
- 1.4. Транспортно-географическая континентальность на национальном уровне
- 1.5. Связь транспортоемкости хозяйства и уровня социально-экономического развития стран мира с их типологической континентально-океанической ориентацией

Глава 2. ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОХОДОВ МЕЖДУ КОНТИНЕНТАЛЬНЫМИ И ОКЕАНИЧЕСКИМИ СТРАНАМИ

- 2.1. Теоретические представления о значении континентально-океанической дихотомии в территориальной дифференциации цен и доходов
- 2.2. «Базисные условия поставки» и обобщенная схема взаимодействия экспортеров и импортеров континентальных и океанических стран с мировым рынком
- 2.3. Влияние континентально-океанической дихотомии на уровни и структуру товарных цен и доходы производителей и потребителей
 - 2.3.1. Сравнение эффективности выхода на мировой рынок товаропроизводителей континентальных и океанических стран
 - 2.3.2. Межрегиональная асимметрия цен и доходов товаропроизводителей крупной континентальной страны в зависимости от расстояния от моря
 - 2.3.3. Межрегиональная дифференциация розничных цен на импортные товары в крупной континентальной стране
 - 2.3.4. Межрегиональная дифференциация розничных цен и тарифов на отечественные товары в крупной континентальной стране
 - 2.3.5. Сравнение межрегиональных изменений розничных цен на импортные и отечественные товары в континентально-океаническом (долготно-секторном) разрезе

Глава 3. ПРЕДПОСЫЛКИ, УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА КАК ХОЗЯЙСТВА ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ОКЕАНИЧЕСКИХ СТРАН И ПРИМОРСКИХ ЗОН

- 3.1. Исторические и географические предпосылки, условия и факторы
 - 3.1.1. Исторические факторы и условия
 - 3.1.2. Совокупность географических предпосылок и условий
- 3.2. Транспортно-экономические и торгово-экономические предпосылки и факторы
 - 3.2.1. Транспортно-экономические аспекты континентально-океанической поляризации: тенденции второй половины XX в.
 - 3.2.2. Относительная транспортабельность продукции в зависимости от степени ее обработки и дифференциация транспортных издержек
 - 3.2.3. Закономерности изменения объемов производства и экспорта продукции в зависимости от удаленности от моря
 - 3.2.4. Торгово-экономические причины и факторы доминирования океанических стран и приморских зон на мировых товарных рынках

Глава 4. ДИНАМИКА ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ КОНТИНЕНТАЛЬНОСТИ РОССИИ В КОНТЕКСТЕ ЕЕ НАЦИОНАЛЬНО-ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ

- 4.1. Оценка макроположения страны относительно морских и океанических путей
- 4.2. Макрорегиональные хозяйственно-расселенческие сдвиги в XX в. в свете континентально-океанической дихотомии
- 4.3. Сравнение российского тренда хозяйственно-расселенческих процессов относительно моря с общемировыми тенденциями
- 4.4. Причины повышения транспортных издержек на единицу продукции в постсоветский период
- 4.5. Анализ влияния внутриконтинентального положения сибирских регионов на величину транспортных издержек и эффективность экономики (на примере Иркутской области)

Глава 5. СЛЕДСТВИЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОСТИ ДЛЯ РОССИИ И СИБИРИ И ПУТИ ПРЕОДОЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ

- 5.1. Обобщенная причинно-следственная схема экономических и экономико-географических связей и зависимостей типологической континентально-океанической противоположности
- 5.2. Адаптивные экономико-географические следствия континентальности для России и Сибири
 - 5.2.1. Организация хозяйства на принципах экономического районирования и формирования территориально-производственных комплексов
 - 5.2.2. Повышенная роль линейных хозяйственно-расселенческих структур
 - 5.2.3. Эффект смещения ведущих центров друг к другу
- 5.3. Стратегические пути и меры преодоления транспортно-экономических трудностей и ослабления негативного влияния континентальности

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ЛИТЕРАТУРА
ПРИЛОЖЕНИЕ

