

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>
Выпуск 6 (25) 2014 ноябрь – декабрь <http://naukovedenie.ru/index.php?p=issue-6-14>
URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/05EVN614.pdf>
DOI: 10.15862/05EVN614 (<http://dx.doi.org/10.15862/05EVN614>)

УДК 332.1

Безруков Леонид Алексеевич
ФГБУН Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН
Россия, Иркутск¹
Заведующий лабораторией георесурсоведения и политической географии
Доктор географических наук
E-Mail bezrukov@irigs.irk.ru

Особенности территориальной хозяйственно-расселенческой структуры и перспективы пространственного развития Сибири

¹ 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1.

Аннотация. Сильное влияние на пространственное развитие регионов и стран оказывают обладающие большой инерционностью их сложившиеся территориальные хозяйственно-расселенческие структуры. Однако в отечественной научной литературе постсоветского этапа отсутствуют обобщающие работы, которые рассматривали бы наиболее значимые особенности территориальной структуры Сибири – крупнейшего макрорегиона России.

В данном исследовании, во-первых, выявлены и количественно оценены основные особенности современной территориальной структуры хозяйства и населения Сибири; во-вторых, установленные особенности использованы при разработке оптимальной стратегии пространственного развития макрорегиона на перспективу. Исследование показало, что к числу этих особенностей относятся пять следующих: широтная зональность, меридиональная западно-восточная асимметрия, тяготение к главным транспортным магистралям, локализация индустриального потенциала в пределах территориально-производственных комплексов, концентрация вокруг важнейших городов и городских агломераций (центропериферические контрасты). Выявлено, что ведущую роль в пространственном развитии Сибири как целого играет широтная зональность и в несколько меньшей мере – меридиональная западно-восточная асимметрия, тогда как влияние трех других особенностей проявляется главным образом на внутрирегиональном и муниципальном (локальном) уровнях.

Раскрыта значимость учета полученных результатов в научной и управленческой деятельности, что способно существенно углубить имеющиеся представления как о причинах резкой дифференциации современного социально-экономического состояния и степени освоенности Сибири, так и о путях повышения эффективности проводимой здесь региональной (территориальной) политики.

Ключевые слова: территориальная хозяйственно-расселенческая структура; пространственное развитие; освоенность территории; широтные зоны; меридиональная асимметрия; районы; города; агломерации; транспортные магистрали; территориально-производственные комплексы; центры; периферия; региональная (территориальная) политика; экономико-географическое положение; Сибирь.

Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РГНФ № 13-12-24008.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Безруков Л. А. Особенности территориальной хозяйственно-расселенческой структуры и перспективы пространственного развития Сибири // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» 2014. № 6
<http://naukovedenie.ru/PDF/05EVN614.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI:
10.15862/05EVN614

Постановка проблемы

В соответствии с принятым общегеографическим подходом [8], выделение Сибири определяется общими чертами ее специализации и форм хозяйства, размещения хозяйственно-расселенческих структур, сходными проблемами освоения природно-ресурсного потенциала и дальнейшего развития. Данные общие или близкие черты и проблемы основаны, прежде всего, на специфике экономико-географического положения (ЭГП) макрорегиона. Важнейшая черта этого положения состоит в том, что Сибирь находится в глубине евразийского континента на очень большом удалении от незамерзающих морей и океанов, центра страны и основных внутренних и внешних рынков сбыта своей продукции. Исходя из указанных условий, под Сибирью понимается обширный макрорегион России от Тюменской области с округами на западе до Республики Саха (Якутии) на востоке включительно, который занимает 9,69 млн км² (56,7 % территории страны) и сосредоточивает 23,6 млн чел. (16,5 % населения по переписи 2010 г.).

Научно обоснованное определение стратегии пространственного развития Сибири требует обязательной объективной оценки резкой дифференциации современного социально-экономического состояния и степени освоенности отдельных частей этого крупнейшего макрорегиона страны. Дело в том, что сильнейшее влияние на его развитие оказывает обладающая большой инерционностью сложившаяся территориальная хозяйственно-расселенческая структура. Обобщая трактовки многих видных экономико-географов [3, 17, 24, 25, 29, 30, 36], под указанной структурой в широком смысле будем понимать пространственное строение (конфигурацию) хозяйства и расселения, т.е. совокупность или сочетание определенным образом взаиморасположенных территориальных элементов хозяйства и расселения – районов, зон, комплексов, городов, их агломераций и пр., связанных между собой магистральными линиями транспорта как осями экономического развития.

Цель настоящей статьи заключается, во-первых, в выявлении и количественном анализе наиболее значимых особенностей современной территориальной структуры хозяйства и населения Сибири, факторов и тенденций ее динамики; во-вторых, в попытке использования установленных особенностей, факторов и тенденций для разработки оптимальной стратегии пространственного развития макрорегиона на перспективу и уточнения принципов проводимой в нем территориальной политики. Актуальность такого исследования определяется слабой проработанностью указанных вопросов для условий постсоветского этапа и отсутствием соответствующих обобщающих работ на материалах всей Сибири.

Основные особенности территориальной хозяйственно-расселенческой структуры

Изучением территориальной структуры хозяйства и населения России, в том числе Сибири, занимались многие отечественные исследователи в области экономической географии и региональной экономики. На постсоветском этапе большой вклад в выявление конкретных особенностей территориальной структуры страны и их анализ внес А.И. Трейвиш [36]. Изучая асимметрию российского пространства, он выделил четыре следующие географические оси (или особенности территориальной структуры): 1) различия Север–Юг (широтная зональность), 2) ось Запад–Восток (западно-восточная асимметрия), 3) контрасты центр–периферия, 4) разница «русских» и «нерусских» районов.

Если первые три оси исключительно важны для Сибири, то разница между русским «мегадромом» и «этнорегионами» здесь выражена намного слабее (за исключением Республики Тыва), чем в европейской части страны с ее Северным Кавказом. Вместе с тем для Сибири следует, на наш взгляд, назвать еще две такие дополнительные оси, как различия между примагистральными и труднодоступными районами, разница между ареалами размещения

территориально-производственных комплексов (ТПК) и прочими пространствами. Таким образом, к числу основных особенностей территориальной хозяйственно-расселенческой структуры Сибири необходимо отнести пять следующих: 1) широтная зональность (градиент «юг–север»), 2) меридиональная западно-восточная асимметрия (градиент «запад–восток»), 3) тяготение к главным транспортным магистралям (градиент «примагистральные полосы–труднодоступные районы»), 4) локализация индустриального потенциала в пределах ТПК (градиент «ареалы комплексобразования–прочие пространства»), 5) концентрация вокруг важнейших городов и городских агломераций (градиент «центр–периферия»).

Отдельные особенности территориальной структуры Сибири получили в прошлые десятилетия свое описание во многих научных трудах. Например, ранее были подробно исследованы такие ее важные особенности, как широтная зональность и меридиональная западно-восточная асимметрия [18, 23, 26, 28, 31, 32, 34, 38], формирование системы ТПК [4, 35]. Несколько слабее изучены две другие особенности территориальной структуры макрорегиона – тяготение к главным транспортным магистралям и центропериферические контрасты, хотя можно отметить интересные в данном отношении труды [19, 21, 22, 27, 37]. Однако какие-либо обобщающие работы с применением строгих количественных оценок на постсоветском этапе в целом для Сибири отсутствуют, в связи с чем целесообразно устранить указанный «пробел».

Широтная зональность. Рассматриваемая особенность основана на тенденции снижения степени освоенности и заселенности к северу (и частично к югу) от наиболее благоприятной для проживания и хозяйственной деятельности Главной полосы расселения. В соответствии с дифференциацией природно-климатических и хозяйственных условий Сибирь целесообразно рассматривать в разрезе трех основных широтных зон – Юга (Южного широтного пояса), Ближнего Севера, Дальнего (Крайнего) Севера. При этом Дальним Севером следует считать районы, официально отнесенные по действующим нормативным актам к «районам Крайнего Севера», а Ближним – все остальные, «приравненные» к последним, северные районы. Пути развития и функции трех названных зон во многом различны.

Южный широтный пояс занимает наиболее освоенную и заселенную часть макрорегиона, стержнем которой служит Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб). Обладающий сравнительно комфортными природно-климатическими условиями этот пояс вполне пригоден для нормальной жизнедеятельности, и по крайней мере, для Главной полосы расселения разница затрат на производство и жизнеобеспечение между азиатской и европейской частями страны, по нашим расчетам [13], не слишком велика. Широтная зона «Юг» занимает 19,9 % территории Сибири, но концентрирует сейчас 79,9 % ее населения. Эта зона – южная по своему положению и центральная в экономическом отношении – сосредоточивает основные узлы хозяйства и населения и осуществляет почти полностью связи макрорегиона с другими частями России и странами мира. Значительная часть зоны входит в Главную полосу расселения России, где плотность населения, как правило, превышает 1 чел./км². В Сибири данная полоса имеет вид неширокой ленты, протянувшейся с запада на восток вдоль Транссиба и сужающейся за Байкалом местами до 30–150 км.

Южный широтный пояс охвачен сетью железнодорожных магистралей и круглогодичных автомобильных дорог, имеет крупные городские агломерации и города, многие из которых обладают масштабными промышленными производствами. Здесь расположены все 9 крупнейших городов Сибири (с численностью населения более 500 тыс. чел.) – Новосибирск, Омск, Красноярск, Барнаул, Иркутск, Новокузнецк, Тюмень, Кемерово и Томск, в том числе оба города-миллионера – Новосибирск и Омск, а также 12 больших городов (100–500 тыс. чел.) – Улан-Удэ, Чита, Ангарск, Бийск, Прокопьевск, Рубцовск, Ленинск-Кузнецкий, Междуреченск, Абакан, Северск, Ачинск, Тобольск.

К зоне Ближнего Севера относятся территории к северу от Южного широтного пояса и частично наиболее труднодоступные местности горных систем южнее указанного пояса, отличающиеся более суровыми природно-климатическими условиями, хотя и находящиеся в относительной близости от основной железнодорожной сети. Широтная зона «Ближний Север» занимает 18,5 % территории Сибири, где проживает 12,7 % ее населения. Для этой зоны типична транспортная и в целом экономическая привязка к Южному широтному поясу. Здесь нет крупнейших городов, как в предыдущей зоне, а представлено единично лишь пять больших городов – Сургут, Братск, Нижневартовск, Нефтеюганск и Кызыл.

К зоне Дальнего (Крайнего) Севера отнесены огромные малообжитые таежные и тундровые пространства к северу от зоны Ближнего Севера, а также ряд наиболее труднодоступных горных районов юга. Широтная зона «Дальний Север» занимает подавляющую часть всей площади Сибири – 61,6 %, где проживает сравнительно небольшая часть ее населения – 7,4 %. Для этой зоны еще в большей мере, чем для предыдущей, типична транспортная и в целом экономическая привязка к Южному широтному поясу. Ведущей чертой территориальной организации хозяйства до сих пор остается жесткая локализация производства в относительно немногих пунктах наибольшей концентрации природных ресурсов, источников сырья лучшего качества или особо благоприятного ЭГП. Районы Дальнего Севера, как правило, лишены наземных круглогодичных видов сообщений и представляют собой периферийные территории с экстремальными природно-климатическими условиями, преимущественно экстенсивными видами хозяйства, редкой сетью поселений и громадными незаселенными ареалами (плотность населения менее 1 и даже менее 0,1 чел./км²). Тем не менее, здесь имеется четыре больших города – Якутск, Норильск, Новый Уренгой и Ноябрьск.

С широтной зональностью тесно связана такая отличительная, рельефно выраженная черта хозяйственно-расселенческой структуры Сибири, как ее гипертрофированная континентальность. Экономически активная и относительно заселенная базовая территория Сибири с ее главными центрами населения и хозяйственной жизни расположена в обладающей наиболее благоприятными условиями сравнительно неширокой полосе «Юга», т.е. в «глухой» глубине евразийского континента на расстоянии более чем 1,5–2 тыс. км от Северного Ледовитого океана. На всем его протяженном побережье от Ямала до устья Колымы находится всего два поселка – Диксон и Тикси, где проживает только 0,04 % городского населения макрорегиона [10].

Меридиональная западно-восточная асимметрия. Указанная асимметрия выражает общую тенденцию уменьшения интенсивности освоенности и заселенности в восточном направлении, что исторически связано с постепенным ослаблением «волн» колонизации, исходящих из европейской части страны. Отчасти влияет нарастание суровости (континентальности) климата при движении на восток, что проявляется, например, в резком сужении Главной полосы расселения к Красноярску с превращением ее в узкую полоску вдоль Транссиба. Удаленность Сибири от главных экономических центров европейской части страны остается сильным негативным фактором, активно влияющим на размещение и специализацию хозяйства, расселение населения и пр.

Расстояние по железной дороге от Москвы до Тюмени и Омска превышают 2 тыс. км, до Новосибирска, Кемерово и Томска – 3, до Красноярска и Абакана – 4, до Иркутска и Улан-Удэ – 5, до Читы – 6 тыс. км. Такие громадные расстояния, связанные с повышенными транспортными издержками, значительно усложняют хозяйственные связи Сибири с Европейским Центром, делая их в отдельных случаях практически невозможными (например, неэффективен вывоз из Восточной Сибири недорогих канско-ачинских углей). Использование выгод международного транзитного и соседского положения, наиболее прогрессивных

способов транспортировки в виде маршрутизации и контейнеризации грузов на железнодорожном транспорте, строительства трубопроводов и высоковольтных ЛЭП не в состоянии пока полностью устранить негативное действие фактора удаленности.

Общая численность населения Западной Сибири в 1,6 раза больше численности населения Восточной, хотя по площади территории восточная часть почти в 3 раза превосходит западную. По нашей оценке [14], средние расстояния между соседними городами вдоль Транссиба увеличиваются на восток от 74 км (участок Тюмень–Байкал) до 208 км (Байкал–граница Амурской области), т.е. в 2,8 раза. Также закономерно с запада на восток уменьшаются размеры региональных центров: города-миллионеры Новосибирск и Омск находятся в Западной Сибири, недавно к ним добавился Красноярск – самый западный из восточносибирских региональных центров, все города с людностью свыше 500 тыс. чел. расположены западнее Байкала.

Наиболее мощными в экономическом отношении являются «нефтегазовые» округа и регионы вдоль Транссиба до меридиана Байкала: по масштабам промышленного производства они превосходят большинство европейских субъектов РФ. В то же время в Забайкалье подобные индустриальные мощности почти полностью отсутствуют. Фактор удаленности, кстати, четко учитывался во время Великой Отечественной войны, когда основная масса эвакуированных из западных районов в Сибирь промышленных предприятий была размещена в треугольнике Омск–Барнаул–Красноярск, а восточнее Улан-Удэ предприятия вообще не размещались [26]. В соответствии с той же закономерностью распределяется и индустриальная мощь сибирских ТПК. Первые места по объему промышленной продукции занимают комплексы Западной Сибири, меньший удельный вес характерен для ТПК Восточной Сибири [6].

Удаленность от Европейского Центра сказывается также на увеличении потребительских расходов населения, что отчетливо выявляется при анализе межрегиональных различий розничных цен на импортные товары повседневного спроса [6]. Как показывает, например, анализ средних розничных цен на фрукты, импортируемые в Россию через балтийские и черноморские порты, самые низкие цены отмечаются на западе европейской части страны; при движении на восток в Сибирь цены устойчиво повышаются; в северном направлении цены повышаются еще резче. Поскольку подавляющая часть населения Сибири сосредоточена в Главной полосе расселения, а не на Севере, то большее влияние на социально-экономическую ситуацию в макрорегионе через территориальную дифференциацию розничных цен оказывает градиент «запад–восток», а не «север–юг».

Тяготение к главным транспортным магистралям. Данная особенность отражает тенденцию сосредоточения городских поселений Сибири на транспортных магистралях и резкого снижения степени освоения и заселенности при удалении от них. Исключительно большая роль магистралей в возникновении и росте городских поселений в значительной мере обусловлена огромными сухопутными затратными расстояниями, которые приходится преодолевать при перемещении грузов и пассажиров из макрорегиона в ведущие центры страны и мира (и соответственно наоборот). Поскольку перевозки по магистралям в несколько раз, а иногда и в десятки раз дешевле, чем по остальной сети, то поселения, расположенные на магистралях и в зонах их непосредственного влияния, несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста.

В качестве транспортных магистралей рассматриваются те пути, которые обеспечивают самые экономичные в Сибири перевозки – железные дороги, магистральные и местные внутренние водные пути, морские пути [10]. На общей совокупности указанных магистралей в зонах их непосредственного влияния (ширина зон принята в 20 км в стороны от этих путей) сосредоточивается подавляющая часть ведущих центров населения и хозяйства Сибири: по

нашим подсчетам [10], в 416 городских поселениях (86,4 % их общего числа) располагается сейчас 16,7 млн чел. (97,6 % всего городского населения макрорегиона). Особенно велико градообразующее влияние железнодорожных линий, на которых проживает в сумме 90,3 % городского населения. Уникальна в этом отношении роль Транссиба как главной экономической оси Сибири, вдоль которого располагаются 125 городских поселений, в том числе 51 город, и проживает 44 % городского населения макрорегиона. Меньшую по сравнению с железными дорогами, но также весьма важную градообразующую роль играют внутренние водные пути, на которые приходится 73,6 % городского населения (значительная часть городских поселений лежит одновременно и на железнодорожных, и на водных линиях, учитываясь в обеих номинациях).

Характерное для Сибири тотальное доминирование в градообразовании 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 транспортным магистралям следует считать в сибирских условиях важнейшим фактором, определяющим не только локализацию, но и возможности их роста и предельные максимальные размеры. Если все крупнейшие, большие и средние города Сибири располагаются исключительно на тех или иных магистралях, то городские поселения, находящиеся вдали от них, не в состоянии преодолеть порог людности даже малого города в 50 тыс. чел. [10]. Вот с такой поистине непреодолимой силой проявляется «трение» обширных сибирских пространств при удалении от транспортных магистралей. Следовательно, фактор расположения относительно магистралей по-прежнему оказывает существенное влияние на развитие и рост городских поселений Сибири, а результатом линейно-стремительных тенденций в ее городском расселении является формирование полос концентрации городского населения вдоль железнодорожных магистралей и водных путей.

Локализация индустриального потенциала в пределах ТПК. Рассматриваемая особенность говорит о значительной степени локализации и концентрации индустриального и в целом экономического потенциала в пределах ареалов размещения мощных ТПК внутриобластного ранга. Данные ТПК выделены с помощью анализа и картографирования в разрезе всех городов и районов Сибири таких ключевых показателей, как объемы промышленной продукции и строительных работ [6]. В настоящее время можно вести речь о существовании в макрорегионе десяти функционирующих ТПК внутриобластного ранга, к числу которых относятся следующие комплексы: Северо-Тюменский, Среднеобский, Кузбасский, Норильский, Центрально-Красноярский, Саянский, Братско-Усть-Илимский, Иркутско-Черемховский, Западно-Якутский, Южно-Якутский. В стадии начального формирования находятся пока Нижнеангарский и Верхнеленский комплексы.

Десять сибирских ТПК занимают в совокупности 1,2 млн км² территории (12,7 % площади макрорегиона), где проживает 8,8 млн чел. (37,4 %). Намного выше, по нашей оценке на 2010 г., доля этих ТПК – 65–80 % – в основных экономических показателях Сибири – в валовом региональном продукте, объеме промышленной продукции, инвестициях в основной капитал, поступлении налогов и сборов в бюджетную систему. К тому же данные официальной статистики по ряду показателей сильно занижены вследствие учета значительной их части по месту регистрации (обычно в Москве или Санкт-Петербурге) головных офисов вертикально-интегрированных компаний, контролирующих сибирские предприятия, а также из-за широко распространенной практики применения процессинговых и толлинговых схем производства [7, 13]. В то же время сравнительно невелик удельный вес в экономике макрорегиона всех остальных территорий, где ТПК внутриобластного ранга отсутствуют, несмотря на наличие здесь таких ведущих городов, как Новосибирск, Омск, Барнаул, Тюмень, Томск, Улан-Удэ, Чита и др.

Производительность труда в промышленности ТПК намного выше среднесибирского и в несколько раз – общероссийского показателя. Это определяется использованием высокорентабельных природных ресурсов и их сочетаний, эффектов масштаба производства, производственного комплексирования, агломерационного эффекта, низкой стоимости электроэнергии при повышенной в 3,5 раза электровооруженности труда по сравнению со среднероссийской и др. Таким образом, благодаря действию данных факторов, наблюдается значительная степень локализации и концентрации экономического (прежде всего индустриального) потенциала на относительно компактных территориях формирования мощных сибирских ТПК.

Контрасты центр–периферия. Названная особенность раскрывает закономерности ослабления силы влияния ведущих центров – крупнейших городов и городских агломераций – по мере удаления от них, что проявляется в уменьшении степени освоенности, заселенности и социально-экономического благополучия при движении в периферийные районы. На постсоветском этапе в Сибири, как и во всей стране, отмечается резкое усиление социально-экономических контрастов на внутрирегиональном (или, точнее, межмуниципальном) уровне, т.е. между городами и районами (или муниципальными образованиями верхнего уровня). Ведущей тенденцией является при этом рост их дифференциации и поляризации по масштабам и рентабельности экономической деятельности, определяющий, в конечном счете, неравномерность в распределении доходов, уровне жизни и занятости населения по муниципальным образованиям. Произошедшее за годы реформ резкое увеличение территориальных социально-экономических контрастов связано прежде всего с возникновением глубокого разрыва между прибыльностью экспорто- и внутреннеориентированных секторов экономики, непропорциональным повышением транспортных издержек, существенным усилением роли региональных «столиц» и городских агломераций как фокусов развития на фоне заброшенной периферии, ростом диспаритета цен между промышленной и сельскохозяйственной продукцией, ведущим к падению рентабельности и «натурализации» сельскохозяйственного производства и всей сельской жизни, появлением принципиально различных возможностей получения неучитываемых доходов от теневой и неформальной экономики в различных типах поселений и т.д.

Характерным примером усиления подобных межмуниципальных контрастов является ситуация с жилищным строительством в Иркутской области. В 2010 г. всего на пять муниципальных образований – Иркутск, Иркутский район, Братск, Ангарск и Шелехов – приходилось 82,4 % ввода всех жилых домов Приангарья. Доля Иркутска и одноименного района достигла при этом 70,3 %, тогда как ещё в 1995 г. она составляла 21,8 %, в 2001 г. – 54,5 % [11]. В результате за последние годы сложилась очень нездоровая ситуация, когда жилье строится главным образом для областного центра, а $\frac{3}{4}$ населения региона, проживающего на огромной территории сельской местности и в десятках городов и поселков, остается без реальных перспектив улучшения жилищных условий.

О резких контрастах между региональными центрами и периферийными зонами Сибири убедительно говорят разнонаправленные тенденции динамики численности их населения на постсоветском этапе. Для получения корректных результатов нами исправлены значительные искажения в переписи 1989 г., связанные с искусственным завышением людности ряда ведущих городов на численность населения приписанных к ним закрытых поселений. За 20 с небольшим лет с 1989 по 2010 гг. численность населения макрорегиона уменьшилась на 6,5 %. В то же время все 16 республиканских, краевых, областных и окружных центров Сибири находились в растущем демографическом состоянии: общая численность населения «региональных столиц» выросла на 626 тыс. чел., или на 8,6 % [12]. Это свидетельствует о сохраняющейся их притягательности и о непрекращающемся процессе стягивания сюда населения и хозяйственной жизни.

Вполне закономерно и показательно, что через всю неоднозначность и территориальную дифференцированность хозяйственно-расселенческих процессов уверенно «пробивает дорогу» статистически подтверждаемая общая тенденция усиления поляризации расселения и хозяйства по линии отношений «центр–периферия». Стягивание населения происходит в первую очередь в те «региональные столицы», которые являются крупнейшими городами в пределах южного широтного пояса. Конечно, большую роль здесь играет «историческая инерция», связанная с предыдущим формированием ведущих городов как лидеров всей системы расселения. Кроме уникального соединения в одной точке удачного местоположения, отлаженных транспортно-распределительных функций, весомого инфраструктурного капитала, эти города усилили на постсоветском этапе свой финансово-экономический и административный потенциал, мобильно реструктурировали хозяйственные комплексы и интенсифицировали малый бизнес и торговлю.

Перспективы пространственного развития в разрезе широтных зон

Разрабатываемые модели пространственного развития Сибири, практика ее региональной политики и управления должны в максимальной степени учитывать географические условия этого крупнейшего макрорегиона страны и в первую очередь основные особенности территориальной структуры хозяйства и населения. В сжатом виде скажем, прежде всего, о значимости при оценке перспектив дальнейшего освоения и развития Сибири такой важной особенности этой структуры, как широтная зональность. Целенаправленное и системное применение принципа широтного зонирования, учитывающего разнообразие природно-климатических условий, степень освоенности, заселенности и транспортной доступности районов, специфические черты систем расселения и этнического состава населения и др., определяет ключевые направления и ограничения развития макрорегиона в разрезе основных широтных зон. Корректирующую роль при этом играет учет всех других особенностей хозяйственно-расселенческой структуры Сибири.

Юг (Южный широтный пояс). Обжитой и освоенный Юг Сибири, обладающий сравнительно комфортными природно-климатическими условиями и расположенный в срединной части России, должен выполнять функции ее стратегического территориального резерва и стать мощным плацдармом новой индустриализации макрорегиона и всей страны за счет развития крупных комплексов перерабатывающих производств, интенсивного сельского хозяйства, передовых транспортных и энергетических систем [20, 33]. Именно здесь сравнительно доступны и имеются в больших количествах такие все более дефицитные для многих стран и регионов «иммобильные» ключевые ресурсы человечества, как пресная вода и земля («жизненное пространство»). К числу главных принципов территориальной политики в этой зоне следует отнести осуществление мер по закреплению и привлечению населения, для чего необходимо в первую очередь обеспечить рост уровня его жизни выше среднего по стране с помощью повышения системы районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате, приближения социально-инфраструктурной обеспеченности и комфортности проживания к лучшим отечественным и зарубежным стандартам.

Центральным направлением повышения эффективности экономики здесь следует считать углубление переработки сырья (в том числе добываемого в северных районах) путем организации конечных переделов в нефте- и газохимической, металлургической, лесной, угольной, химической и других отраслях промышленности. В результате формирования перерабатывающих производств – верхних «этажей» сырьевых комплексов – основное значение приобретает не расширение масштабов эксплуатации сибирских природных ресурсов, а глубина и завершенность их переработки. Это позволит не только избежать многих затратных перевозок, но и диверсифицировать индустриальный комплекс, увеличить

конкурентоспособность и число видов выпускаемой продукции, повысить эффективность и стабильность работы предприятий, занятость населения и степень самодостаточности региональных хозяйственных комплексов, улучшить комплексность использования сырья.

При детализации пространственного развития целесообразно учитывать тяготение хозяйственно-расселенческих структур Сибири к главным транспортным магистралям, с одной стороны, важнейшим городам и городским агломерациям, – с другой. Можно уверенно прогнозировать дальнейший рост концентрации населения и хозяйства в региональных центрах и городских агломерациях, лежащих на Транссибе и его ответвлениях. В обозримой перспективе в растущем демографическом состоянии будут, очевидно, находиться все региональные центры Юга Сибири и формирующиеся здесь агломерации. За счет их демографического роста следует ожидать определенной стабилизации общей численности населения Южного пояса.

Сложнее ситуация в городах, которые не являются региональными центрами и не входят в состав агломераций. Наибольшие шансы сохранения имеют города на главных транспортных магистралях как «коридорах» повышенного экономического потенциала. Лучшую устойчивость будут демонстрировать при этом большие и средние города с относительно диверсифицированной структурой экономики.

В Южном широтном поясе система ТПК уже в основном сложилась, и в ближайшие десятилетия она принципиально не изменится. Вместе с тем все четыре существующих здесь ТПК – Кузбасский, Центрально-Красноярский, Саянский и Иркутско-Черемховский – должны сформировать более совершенную (законченную) производственную структуру. Для этого необходима организация конечных переделов (верхних «этажей») как на уже созданной индустриальной базе, так и на новой базе из сырья, которое будет поступать из северных районов. Южный пояс будет служить не только плацдармом освоения ресурсов Ближнего и Дальнего Севера, но и во все большей мере местом их крупномасштабной переработки. В качестве характерных примеров можно привести реализуемый проект строительства Яйского нефтеперерабатывающего завода (Кузбасский ТПК) и планируемое создание крупного газохимического комплекса в Саянске и Ангарске (Иркутско-Черемховский ТПК) [15].

В связи с размещением десятков новых промышленных предприятий «второе дыхание» получит целый ряд городов и поселков Южного пояса, находящихся вне рамок ТПК и агломераций. Главным образом это относится к городам и поселкам на Транссибе. Речь идет, например, о строительстве алюминиевого завода в Тайшете Иркутской области, завода по выпуску целлюлозы в Амазаре Забайкальского края, машиностроительных производств в городах Алтайского края, Омской и Кемеровской областей и др. В худшем положении остается большинство монопрофильных городских поселений, а также городов и поселков, уже утративших значительную часть промышленных функций и функционирующих преимущественно как местные организующие центры. Их невыгодное периферийное положение ускоряет депопуляцию и потерю промышленной специализации (хотя исчезновение или ликвидация самих поселений маловероятны).

В Южном поясе большие перспективы имеет развитие сельского хозяйства и агропромышленного комплекса в целом. Во-первых, восстановление и подъем сельского хозяйства позволят обеспечить продовольственную безопасность всей Сибири в продукции растениеводства и животноводства. Во-вторых, при условии снижения железнодорожных тарифов резко возрастет эффективность производства высококачественной пшеницы на экспорт, что позволит создать в ряде регионов крупные специализированные хозяйства по ее интенсивному выращиванию (Алтайский и Красноярский края, Омская, Новосибирская области и др.).

В то же время, если не предпринимать адекватных мер, в застойном состоянии окажется отдаленная сельская периферия, где могут усилиться процессы потери населения, исчезновения деревень, забрасывания пахотных земель. В зависимости от остроты социально-экономической ситуации для поддержания и сохранения существующей системы сельского расселения потребуется реализация различных инвестиционных и дотационных программ, что позволит в целом избежать нежелательного «сжатия» интенсивно освоенного и заселенного пространства на юге Сибири.

Ближний Север. Зона Ближнего Севера Сибири, отличающаяся более суровыми природно-климатическими условиями, нуждается в выборочном, проектном освоении ресурсов, требует в большинстве случаев предварительного улучшения транспортной доступности, определения наиболее рационального способа расселения и организации здесь хозяйственной деятельности – на базе постоянных или вахтовых поселений. К другому важному принципу территориальной политики, целесообразной в этой зоне, следует отнести необходимость упорядочения северного законодательства, включая приведение действующей системы районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате, северных гарантий и компенсаций в соответствие с уровнем затрат на Севере, обеспечение их предоставления вне зависимости от принадлежности к бюджетной сфере или к частному бизнесу.

На Ближнем Севере сложилось два ТПК – крупнейший среди сибирских комплексов Среднеобский и меньший по индустриальной мощи Братско-Усть-Илимский. На территории этих ТПК выросли современные капитальные города и проживает сейчас значительное постоянное население. В 2000-е гг. в стадию активного формирования перешли еще два ТПК – Нижнеангарский в Красноярском крае и Верхнеленский в Иркутской области. Применяемые в них методы и способы освоения принципиально различны: Нижнеангарский комплекс формируется на базе создания постоянных поселений, Верхнеленский – главным образом временных вахтовых [16]. Если в Нижнеангарском ТПК получают развитие несколько промышленных центров – Лесосибирский, Новоангарский, Раздолинский, Мотыгинский, Богучанский, Кординский, Таежно-Карабульский и др., то в Верхнеленском ТПК наибольшие шансы роста имеют только Усть-Кут и Магистральный, а добыча нефти и газа будет по-прежнему осуществляться вахтовым способом.

Также преимущественно вахтово-экспедиционным способом без создания значительных центров с постоянным населением планируется освоение нефтяных месторождений севера Томской области. В то же время размещение здесь же предприятий по глубокой лесопереработке нуждается в притоке постоянного населения (Белый Яр и др.). Строительство крупных объектов на севере Республики Бурятия (Озерный ГОК, Мокская ГЭС и др.) потребует создания новых поселений. Через несколько десятилетий в связи с постепенным исчерпанием ресурсной базы встанут сложные проблемы корректировки производственного профиля ряда нефтедобывающих городов и районов Среднего Приобья, хотя сложившаяся территориальная организация хозяйства и населения вряд ли претерпит коренную трансформацию.

В силу суровых природно-климатических условий зона Ближнего Севера не получила сплошного освоения и заселения. Доминирующее значение имеют две формы хозяйственно-расселенческих структур: очаговые, характерные для городского расселения на базе горнодобывающей промышленности (районы нефтедобычи в Среднем Приобье, Бодайбинский золотодобывающий район и др.); дискретно-линейные, представляющие собой изреженную сеть поселений вдоль главных транспортных магистралей – железных дорог (БАМ и др.) и судоходных рек (Обь, Енисей, Ангара, Лена и др.) [5]. Часть районов и центров обеспечена круглогодичными транспортными путями в виде железных и автомобильных дорог.

Приуроченность хозяйства и населения к транспортным магистралям в будущем принципиально не изменится. Даже в районах массового освоения природно-ресурсного потенциала появление и рост единичных промышленных центров возможны лишь на главных магистралях. Примерами могут служить ожидаемый рост Таежного и Карабулы на железной дороге в связи с размещением Богучанского алюминиевого завода, Богучан на Ангаре в связи с размещением Богучанского ЛПК и газоперерабатывающего завода [16].

В то же время с учетом ограниченности демографических ресурсов не следует ожидать сколько-нибудь выраженного формирования новых линейных систем городских поселений на базе планируемых железных дорог. Так, при условии строительства Северосибирской магистрали от Нижневартовска до Усть-Илимска наиболее реально, конечно, не возникновение вдоль нее сплошных «цепочек» поселений, а укрепление главным образом уже существующих городов и поселков, оказавшихся на выгодных пересечениях железнодорожных и водных путей (Нижневартовск и Стрежевой на Оби, Белый Яр на Кети, Лесосибирск на Енисее, Богучаны, Козинск и Усть-Илимск на Ангаре). Строительство железной дороги Курагино–Кызыл коренным образом улучшит ЭГП центра Республики Тыва и придаст ему дополнительные импульсы к развитию.

При увеличении численности населения в возникающих и развивающихся промышленных центрах демографические ресурсы обширных периферийных районов, скорее всего, будут сокращаться. Несмотря на реализацию планируемых проектов, улучшение инфраструктурной оборудованности территории и рост ее освоенности, следует ожидать определенного снижения как общей численности населения Ближнего Севера Сибири, так и плотности населения в большинстве районов.

Дальний Север. Стратегия пространственного развития Дальнего Севера Сибири должна строиться на учете тех основных особенностей этой громадной территории, которые резко удорожают ее освоение, снижают эффективность хозяйственной деятельности и инвестиционную привлекательность. К числу наиболее общих особенностей относятся следующие: суровость и даже экстремальность природно-климатических условий, мало- и неблагоприятные условия для проживания населения, низкая и крайне низкая степень хозяйственной освоенности и плотности заселения, труднодоступность из-за отсутствия круглогодичных путей и возможностей поддержания устойчивых связей с «Большой Землей». Определенным исключением в транспортном отношении являются лишь часть примыкающих к железным дорогам районов Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Саха (Якутии).

Следующая особенность пространственной структуры Дальнего Севера состоит в том, что формы расселения и хозяйства здесь в меньшей мере, чем на Ближнем Севере, представлены очаговыми структурами (районы газодобычи в Ямало-Ненецком округе, ареал Норильска, Мирнинский алмазодобывающий район и некоторые другие). Господствующее значение на бескрайних просторах тайги и тундры имеют линейно-дискретные структуры, которые вследствие чрезвычайной разреженности сети поселений выглядят очень точечно. В основе этих структур лежат почти исключительно крупные судоходные реки с их приморскими и устьевыми участками – Обь и Обская губа, Пур, Таз и Тазовская губа, Енисей и Енисейский залив, Нижняя и Подкаменная Тунгуски, Хатанга с Хетой, Анабар, Оленек, Лена со своими главными притоками – Алданом и Вилюем, Яна, Индигирка, Колыма [5].

Еще одной отличительной чертой Дальнего Севера Сибири является то обстоятельство, что подавляющую часть его территории – свыше 93 % – занимают административно-территориальные единицы и муниципальные образования, сложившиеся на основе этнического принципа (Ямало-Ненецкий автономный округ, Таймырский и Эвенкийский муниципальные районы, Республика Саха, районы Республики Тывы). Кроме того, на оставшихся 7 % площади

(северные районы Красноярского края и Иркутской области) дисперсно проживают также представители аборигенных сибирских народов. Поэтому при освоении ресурсов Дальнего Севера должны в полной мере учитываться интересы коренных народов и в первую очередь обеспечиваться благоприятные условия традиционного природопользования и функционирования сложившихся систем расселения.

На Дальнем Севере Сибири сформировалось четыре ТПК – Северо-Тюменский, Норильский, Западно-Якутский и Южно-Якутский, которые в ближайшие десятилетия продолжают свое развитие и укрепят транспортные связи с «Большой Землей». Если Северо-Тюменский и Южно-Якутский комплексы уже сейчас обеспечены железными дорогами, то со строительством железнодорожной линии Усть-Кут–Непа–Ленск и автодороги «Виллой» (Усть-Кут–Мирный–Якутск) Западно-Якутский комплекс также будет присоединен к сети круглогодичных магистралей. Норильский ТПК осуществляет в настоящее время круглогодичные поставки своей продукции по Северному морскому пути с помощью ледоколов – в перспективе запланировано подведение к нему железной дороги от Нов. Уренгоя (линия Коротчаево–Курейка–Игарка–Дудинка).

Рассматриваемые ТПК имеют развитые очаговые системы расселения, включая современные благоустроенные большие, средние и малые города. Все они на деле доказали свою значимость и эффективность. Тем не менее, при дальнейшем формировании комплексов их системы расселения должны в большей мере предусматривать сочетание стационарных и вахтовых населенных пунктов.

В зоне Дальнего Севера за пределами уже существующих ТПК следует вести исключительно выборочное (точечное) освоение с ориентацией лишь на самые эффективные проекты. Таким мегапроектом является, например, формирование мощного Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса экспортной направленности в южных районах Эвенкии Красноярского края, на севере Иркутской области и юго-западе Якутии [15]. Завершение строительства железной дороги до Якутска с мостовым переходом через Лену превратит столицу Якутии в крупный транспортно-логистический узел и придаст сильный импульс к развитию центральной части республики.

Специфической частью зоны Дальнего Севера Сибири можно считать Арктическую подзону (пояс), куда обычно включаются высокоширотные абсолютно дискомфортные территории, прилегающие к Северному Ледовитому океану (включая его острова и прибрежные акватории). В большинстве случаев единственной транспортно-коммуникационной системой этой подзоны служит Северный морской путь, скрепляющий также в общую инфраструктурную сеть судоходные речные артерии макрорегиона.

В перспективе в Арктической подзоне Сибири предполагается формирование нескольких акватерриториально-производственных комплексов (АТПК) – Ямальского, Норильско-Туруханского, Таймырского, Северо-Якутского [1]. Пилотным проектом в деле отработки подходов к освоению замерзающих акваторий и побережий морей Северного Ледовитого океана следует считать начавшееся формирование Ямальского АТПК как части Северо-Тюменского ТПК. Вместе с тем в связи с огромными трудностями и неотработанными технологиями освоения выход здесь нефте- и газодобычи на континентальный шельф в ближайшее время маловероятен. Учитывая беспрецедентный по меркам современной России объем требуемых инвестиций, в ближайшие 10–20 лет будет преждевременным какое-либо массовое освоение природных ресурсов в других планируемых АТПК.

На Дальнем Севере (включая Арктическую подзону) требуется использование не только апробированной десятилетиями целой совокупности адаптивных способов и методов организации здесь хозяйственной деятельности, включая очаговое вахтовое и экспедиционное

освоение, эксплуатацию техники в северном исполнении, эффективно действующую систему повышающих надбавок и коэффициентов к заработной плате и т.д., но и опережающее применение принципиально новых способов и методов – трудосберегающих технических и технологических инноваций, информационно-коммуникационного обустройства, нетрадиционных транспортных средств и т.д. Кроме мер по упорядочиванию северного законодательства (как и для предыдущей зоны), в соответствии с предлагаемыми рекомендациями [2], необходимо закрепить в нормативно-правовых актах следующие принципы территориальной политики: максимальное использование при реализации проектов нового освоения инфраструктурного и кадрового потенциалов уже имеющихся населенных пунктов; при освоении приоритетным является вахтово-экспедиционный способ; обеспечение приоритета внутрирегиональной вахты перед межрегиональной; повышение миграционной мобильности населения северных городов путем сочетания административных методов регулирования с корпоративными методами отказа от избыточного и неквалифицированного труда; государственная поддержка населенных пунктов, специализирующихся на административных, природоохранных, геологоразведочных, научно-исследовательских, пограничных, оборонных и этновоспроизводственных функциях в отношении коренных малочисленных народов; организация территорий традиционного природопользования и расширение сети особо охраняемых природных территорий.

Заключение

Впервые количественно оценены основные особенности территориальной структуры хозяйства и населения Сибири на постсоветском этапе. Рассмотренные особенности обладают наилучшей объяснительной способностью при оценке дифференциации ее освоенности и заселенности и пространственного развития в целом. Первые две особенности отчетливо проявляются главным образом на макрорегиональном (общесибирском) и региональном уровнях, последние три – на внутрирегиональном и муниципальном (локальном) уровнях. Указанные особенности должны в максимально возможной степени учитываться при разработке стратегий и моделей пространственного социально-экономического развития Сибири. Системное использование выявленных закономерностей и тенденций способно существенно повысить эффективность государственной региональной (территориальной) политики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алешина О.В., Бондаренко Л.А., Ионова В.Д. Контуры будущих арктических АТПК // Траектории проектов в высоких широтах / Пред. ред. совета Ю.В. Неелов. – Новосибирск: Наука, 2011. – С. 267–283.
2. Артеев А.В., Неелов Ю.В. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»: преемственность и инновации // Траектории проектов в высоких широтах / Председатель ред. совета Ю.В. Неелов. – Новосибирск: Наука, 2011. – С. 337–366.
3. Бакланов П.Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. – М.: Наука, 2007. – 239 с.
4. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1980. – 256 с.
5. Безруков Л.А. Административно-территориальное деление и хозяйственная освоенность Сибири накануне XXI в. // Административное и государственно-

- правовое развитие Сибири XVII–XXI веков / Отв. ред. Л.М. Дамешек. – Иркутск: МИОН–ИГУ, 2003. – С. 202–232.
6. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – 369 с.
 7. Безруков Л.А. Бюджетно-финансовый баланс отношений «центр–сибирские регионы» // Изв. Иркут. гос. ун-та. Сер. Политология. Религиоведение. – 2009. – Т.1. – С. 11–19.
 8. Безруков Л.А., Корытный Л.М. Роль территории Сибири в экономическом развитии России // География и природ. ресурсы. – 2009. – № 3. – С. 22–30.
 9. Безруков Л.А., Дашпилов Ц.Б. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природ. ресурсы. – 2010. – № 4. – С. 5–13.
 10. Безруков Л.А. Положение городских поселений Сибири относительно транспортных магистралей: делимитация, типология, динамика // Оценка современных факторов развития городов и урбанизационных изменений в Сибири / Отв. ред. Л.М. Корытный, Н.В. Воробьев. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2011. – С. 29–42.
 11. Безруков Л.А. Трансформационные процессы в экономике области: этапы реформирования, структурные преобразования, внутрирегиональные контрасты // Современная история Иркутской области: 1992–2012 гг. Учеб. пособие / Отв. ред. Ю.А. Зуляр. – Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2012. – Т. 1. – С. 69–119.
 12. Безруков Л.А. Суровость климата и эффективность экономики Сибири: мифы и реальность // География и природ. ресурсы. – 2012. – № 3. – С. 5–12.
 13. Безруков Л.А. Образ экономики Сибири: влияние географических факторов и статистических искажений // ЭКО: Всероссийский экономический журнал. – 2013. – № 1. – С. 5–22.
 14. Безруков Л.А. Экономико-географическое положение Сибири в России и мире // География и природ. ресурсы. – 2014. – № 3. – С. 5–13.
 15. Вижина И.А., Коцебанова О.Ф., Харитонов В.Н. Эффективность стратегий и региональные экономические риски формирования Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса // Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / Отв. ред. акад. В.В. Кулешов. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. – С. 243–273.
 16. Есикова Т.Н., Ионова В.Д. Нижнее Приангарье на новом этапе освоения // Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / Отв. ред. акад. В.В. Кулешов. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. – С. 338–358.
 17. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Россия, которую мы обрели: исследуя пространство на микроуровне. – М.: Новый хронограф, 2013. – 548 с.
 18. Ишмуратов Б.М. Сибирь в российской и мировой перспективе (очерки социально-экономической и политической географии). – Иркутск: Изд-во «Отгиск», 2003. – 172 с.
 19. Кудрявцев О.К. Расселение и планировочная структура крупных городов-агломераций. – М.: Стройиздат, 1985. – 135 с.
 20. Кулешов В.В. Они были бедны, но бедности своей не знали. О перспективах социально-экономического развития Сибири // ЭКО: Всероссийский экономический журнал. – 2011. – № 12. – С. 115–130.

21. Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР. – М.: Наука, 1978. – 152 с.
22. Лаппо Г.М. Экономические линии в территориальной структуре хозяйства // Размещение хозяйства и научно-техническая революция. – М.: Мысль, 1979. – С.60–75. – (Вопр. геогр.; Сб. 112).
23. Лаппо Г.М. География городов. – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. – 480 с.
24. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1986. – 304 с.
25. Мироненко Н.С. Страноведение: Теория и методы. Учеб. пособие. – М.: Аспект Пресс, 2001. – 268 с.
26. Морозова Т.Г. Экономическая география Сибири. Учеб. пособие. – М.: Высш. школа, 1975. – 263 с.
27. Трейвиш А.И. Город, район и страна. Развитие России глазами страноведа. – М.: Новый хронограф, 2009. – 372 с.
28. Мосунов В.П., Никульников Ю.С., Сысоев А.А. Территориальные структуры районов нового освоения. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1990. – 153 с.
29. Перцик Е.Н. Город в Сибири: проблемы, опыт, поиск решений. – М.: Мысль, 1980. – 286 с.
30. Полян П.М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. – М.: Ин-т геогр. АН СССР, 1988. – Ч. 1. – 220 с.
31. Полян П. М. Территориальные структуры – урбанизация – расселение: теоретические подходы и методы изучения. – М.: Новый хронограф, 2014. – 788 с.
32. Помус М.И. Западная Сибирь. Экономико-географическая характеристика. – М.: Географгиз, 1956. – 644 с.
33. Помус М.И. Географическое положение, территория и границы // Восточная Сибирь. Экономико-географическая характеристика. – М.: Географгиз, 1963. – С. 13– 20.
34. Селиверстов В.Е. Стратегические разработки и стратегическое планирование в Сибири: опыт и проблемы. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010. – 496 с.
35. Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. – М.: Экономиздат, 1961. – 303 с.
36. Территориально-производственные комплексы: опыт и проблемы формирования / Отв. ред. М.К. Бандман, А.И. Чистобаев. – Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1990. – 214 с.
37. Фукс Л.П. Расселение в Западной Сибири: самоорганизация и управление, итоги и проблемы. – Новосибирск: Изд-во ПРО, 2003. – 216 с.
38. Экономика Сибири в разрезе широтных зон / Отв. ред. А.Г. Гранберг. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1985. – 256 с.

Рецензент: Никольский Алексей Феликсович, доктор географических наук, ведущий научный сотрудник Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН.

Bezrukov Leonid Alekseevich
V.B. Sochava Institute of Geography SB RAS
Russia, Irkutsk
E-Mail: bezrukov@irigs.irk.ru

The key features of the economic and settlement pattern of Siberia, and the prospects for spatial development of Siberia

Abstract. The spatial development of regions and countries is influenced greatly by their existing territorial economic and settlement patterns which are characterized by a large inertia. However, the national scientific literature of the post-Soviet era lacks any summarizing publications which would consider the most meaningful aspects of the territorial structure of Siberia, the largest macroregion of Russia.

In the first place, this study has revealed and quantitatively assessed the key features of the contemporary pattern of economy and population of Siberia; second, the features thus ascertained were used in working out the optimal strategy for spatial development of the macroregion for the long term. Our investigation has shown that these features include the following five: latitudinal zonality, meridional west-east asymmetry, gravitation toward main traffic arteries, localization of the industrial potential within territorial-production complexes, and concentration around chief towns and urban agglomerations (core-periphery contrasts). It was found that a crucial role in the spatial development of Siberia is played by latitudinal zonality and, to a somewhat lesser extent, by the meridional west-east asymmetry, whereas the influence of the other three features is manifested largely at the intraregional and municipal (local) levels.

This research has unveiled the importance of taking into account the findings in scientific and management activities, which would provide a more penetrating insight into the reasons behind the drastic differentiation of the current socioeconomic status and the degree of development of Siberia as well as into the pathways by which the regional (territorial) policy pursued here can be improved.

Keywords: territorial economic and settlement pattern; spatial development; degree of territorial development; latitudinal zones; meridional asymmetry; districts; cities; agglomeration; main traffic arteries; territorial-production complexes; cores; periphery; regional (territorial) policy; economic and geographical position; Siberia.

REFERENCES

1. Aleshina O.V, Bondarenko L.A., Ionova V.D. Kontury budushchikh arkticheskikh ATPK // Traektorii proektov v vysokikh shirotakh / Pred. red. sojeta Yu.V. Neelov. – Novosibirsk: Nauka, 2011. – S. 267–283.
2. Arteev A.V., Neelov Yu.V. «Osnovy gosudarstvennoy politiki Rossiyskoy Federatsii v Arktike na period do 2020 goda i dal'neyshuyu perspektivu»: preemstvennost' i innovatsii // Traektorii proektov v vysokikh shirotakh / Predsedatel' red. sojeta Yu.V. Neelov. – Novosibirsk: Nauka, 2011. – S. 337–366.
3. Baklanov P.Ya. Territorial'nye struktury khozyaystva v regional'nom upravlenii. – M.: Nauka, 2007. – 239 s.
4. Bandman M.K. Territorial'no-proizvodstvennye kompleksy: teoriya i praktika predplanovykh issledovaniy. – Novosibirsk: Nauka. Sib. otd-nie, 1980. – 256 s.
5. Bezrukov L.A. Administrativno-territorial'noe delenie i khozyaystvennaya osvoennost' Sibiri nakanune XXI v. // Administrativnoe i gosudarstvenno-pravovoe razvitie Sibiri XVII–XXI vekov / Otv. red. L.M. Dameshek. – Irkutsk: MION–IGU, 2003. – S. 202–232.
6. Bezrukov L.A. Kontinental'no-okeanicheskaya dikhotomiya v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii. – Novosibirsk: Akademicheskoe izd-vo «Geo», 2008. – 369 s.
7. Bezrukov L.A. Byudzheto-finansovyy balans otnosheniy «tsentr–sibirskie regiony» // Izv. Irkut. gos. un-ta. Ser. Politologiya. Religiovedenie. – 2009. – T.1. – S. 11–19.
8. Bezrukov L.A., Korytnyy L.M. Rol' territorii Sibiri v ekonomicheskom razvitii Rossii // Geografiya i prirod. resursy. – 2009. – № 3. – S. 22–30.
9. Bezrukov L.A., Dashpilov Ts.B. Transportno-geograficheskoe polozhenie mikroregionov Sibiri: metodika i rezul'taty otsenki // Geografiya i prirod. resursy. – 2010. – № 4. – S. 5–13.
10. Bezrukov L.A. Polozhenie gorodskikh poseleniy Sibiri odnositel'no transportnykh magistralej: delimitatsiya, tipologiya, dinamika // Otsenka sovremennykh faktorov razvitiya gorodov i urbanizatsionnykh izmeneniy v Sibiri / Otv. red. L.M. Korytnyy, N.V. Vorob'ev. – Novosibirsk: Akademicheskoe izd-vo «Geo», 2011. – S. 29–42.
11. Bezrukov L.A. Transformatsionnye protsessy v ekonomike oblasti: etapy reformirovaniya, strukturnye preobrazovaniya, vnutrireional'nye kontrasty // Sovremennaya istoriya Irkutskoy oblasti: 1992–2012 gg. Ucheb. posobie / Otv. red. Yu.A. Zulyar. – Irkutsk: Izd-vo Irkut. gos. un-ta, 2012. – T. 1. – S. 69–119.
12. Bezrukov L.A. Surovost' klimata i effektivnost' ekonomiki Sibiri: mify i real'nost' // Geografiya i prirod. resursy. – 2012. – № 3. – S. 5–12.
13. Bezrukov L.A. Obraz ekonomiki Sibiri: vliyanie geograficheskikh faktorov i statisticheskikh iskazheniy // EKO: Vserossiyskiy ekonomicheskij zhurnal. – 2013. – № 1. – S. 5–22.
14. Bezrukov L.A. Ekonomiko-geograficheskoe polozhenie Sibiri v Rossii i mire // Geografiya i prirod. resursy. – 2014. – № 3. – S. 5–13.
15. Vizhina I.A., Kotsebanova O.F., Kharitonova V.N. Effektivnost' strategiy i regional'nye ekonomicheskie riski formirovaniya Vostochno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa // Aziatskaya chast' Rossii: novyy etap osvoeniya severnykh i vostochnykh regionov

- strany / Otv. red. akad. V.V. Kuleshov. – Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2008. – S. 243–273.
16. Esikova T.N., Ionova V.D. Nizhnee Priangar'e na novom etape osvoeniya // Aziatskaya chast' Rossii: novyy etap osvoeniya severnykh i vostochnykh regionov strany / Otv. red. akad. V.V. Kuleshov. – Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2008. – S. 338–358.
 17. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Rossiya, kotoruyu my obreli: issleduya prostranstvo na mikrourovne. – M.: Novyy khronograf, 2013. – 548 s.
 18. Ishmuratov B.M. Sibir' v rossiyskoy i mirovoy perspektive (ocherki sotsial'no-ekonomicheskoy i politicheskoy geografii). – Irkutsk: Izd-vo «Ottisk», 2003. – 172 s.
 19. Kudryavtsev O.K. Rasselenie i planirovochnaya struktura krupnykh gorodov-aglomeratsiy. – M.: Stroyizdat, 1985. – 135 s.
 20. Kuleshov V.V. Oni byli bedny, no bednosti svoey ne znali. O perspektivakh sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri // EKO: Vserossiyskiy ekonomicheskii zhurnal. – 2011. – № 12. – S. 115–130.
 21. Lappo G.M. Razvitie gorodskikh aglomeratsiy v SSSR. – M.: Nauka, 1978. – 152 s.
 22. Lappo G.M. Ekonomicheskie linii v territorial'noy strukture khozyaystva // Razmeshchenie khozyaystva i nauchno-tehnicheskaya revolyutsiya. – M.: Mysl', 1979. – S.60–75. – (Vopr. geogr.; Sb. 112).
 23. Lappo G.M. Geografiya gorodov. – M.: Gumanit. izd. tsentr VLADOS, 1997. – 480 s.
 24. Maergoyz I.M. Territorial'naya struktura khozyaystva. – Novosibirsk: Nauka. Sib. otd-nie, 1986. – 304 s.
 25. Mironenko N.S. Stranovedenie: Teoriya i metody. Ucheb. posobie. – M.: Aspekt Press, 2001. – 268 s.
 26. Morozova T.G. Ekonomicheskaya geografiya Sibiri. Ucheb. posobie. – M.: Vyssh. shkola, 1975. – 263 s.
 27. Treyvish A.I. Gorod, rayon i strana. Razvitie Rossii glazami stranoveda. – M.: Novyy khronograf, 2009. – 372 s.
 28. Mosunov V.P., Nikul'nikov Yu.S., Sysoev A.A. Territorial'nye struktury rayonov novogo osvoeniya. – Novosibirsk: Nauka. Sib. otd-nie, 1990. – 153 s.
 29. Pertsik E.N. Gorod v Sibiri: problemy, opyt, poisk resheniy. – M.: Mysl', 1980. – 286 s.
 30. Polyani P.M. Metodika vydeleniya i analiza opornogo karkasa rasseleniya. – M.: In-t geogr. AN SSSR, 1988. – Ch. 1. – 220 s.
 31. Polyani P. M. Territorial'nye struktury – urbanizatsiya – rasselenie: teoreticheskie podkhody i metody izucheniya. – M.: Novyy khronograf, 2014. – 788 s.
 32. Pomus M.I. Zapadnaya Sibir'. Ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika. – M.: Geografiz, 1956. – 644 s.
 33. Pomus M.I. Geograficheskoe polozhenie, territoriya i granitsy // Vostochnaya Sibir'. Ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika. – M.: Geografiz, 1963. – S. 13–20.
 34. Seliverstov V.E. Strategicheskie razrabotki i strategicheskoe planirovanie v Sibiri: opyt i problemy. – Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2010. – 496 s.

35. Slavin S.V. Promyshlennoe i transportnoe osvoenie Severa SSSR. – M.: Ekonomizdat, 1961. – 303 s.
36. Territorial'no-proizvodstvennye komplekсы: opyt i problemy formirovaniya / Otv. red. M.K. Bandman, A.I. Chistobaev. – L.: Nauka. Leningr. otd-nie, 1990. – 214 s.
37. Fuks L.P. Rasselenie v Zapadnoy Sibiri: samoorganizatsiya i upravlenie, itogi i problemy. – Novosibirsk: Izd-vo PRO, 2003. – 216 s.
38. Ekonomika Sibiri v razreze shirotnykh zon / Otv. red. A.G. Granberg. – Novosibirsk: Nauka. Sib. otd-nie, 1985. – 256 s.