

С. Н. Соколов

*Нижевартровский
государственный
университет*

ТРАНСПОРТНЫЕ И СБЫТОВЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ РЕГИОНА

Современная ситуация требует от социально-экономической географии оперативной разработки конкретных рекомендаций по максимальному использованию внутреннего потенциала каждого региона. Необходимы анализ и оценка региональных факторов общественного функционирования, использование которых позволит резко повысить динамичность социально-экономических процессов. Для изучения регионального социально-экономического развития с точки зрения территориального охвата инструментом в географии традиционно является теория экономико-географического положения (ЭГП).

Проблема состоит в том, что переход регионов на рыночные отношения, повышение роли экономической самостоятельности в глобальной экономике, усиление конкурентоспособности регионов, формирование территориальных кластеров, изменение форм собственности заставляют по-иному смотреть на процесс формирования самих социально-экономических регионов.

Основной целью данной статьи является анализ методик изучения ЭГП регионов. Методологической основой данного исследования послужили научные разработки учения об ЭГП П.Я. Бакланова [1], М.К. Бандмана [2], Н.Н. Баранского [3], Ю.Н. Гладкого [4], Б.М. Ишмуратова [5], Н.Н. Колосовского [6], И.М. Маергойза [7], Н.С. Мироненко [8], У.Р. Праги [9], Ю.Г. Саушкина [10], М.Д. Шарыгина [11] и др.

Социально-экономическая география имеет дело с выявлением пространственных совокупностей и различий в жизни людей и их деятельности, меняющихся не только в пространстве, но и во времени.

Любой пространственный объект в социально-экономической географии приходится сопоставлять с ему подобными, увязывать с окружающими территориями, выявлять его взаимодействие по принципу главенства и соподчиненности. Это позволяет определить категорию ЭГП, введение в научный оборот Н.И. Баранским. По его мнению, ЭГП – «это отношение данного пункта или ареала к каким-либо данностям, взятым вне этого пункта или ареала» [12]. ЭГП резко индивидуализирует объект, придает ему одному присущие, характерные черты. При анализе ЭГП следует включать все особенности положения территории, выявить ее пространственную конкретику. ЭГП относится к ключевым и одним из самых развитых собственных понятий в современной социально-экономической и политической географии. Оно базируется на оценке мест размещения географических объектов – стран, регионов, отдельных районов, поселений, производственных и социальных комплексов и др. в территориальной структуре хозяйства, географическом разделении труда. Сферой применения такой оценки являются сложившиеся системы пространственных отношений, иерархических связей, а также факторы и последствия пространственных взаимосвязей и взаимовлияний указанных объектов [13].

Несмотря на очевидную практическую значимость результатов оценки ЭГП степень ее использования в практической деятельности незначительна, «... что является одной из причин крупных ошибок при принятии и реализации управленческих решений, в том числе в сфере инновационной политики» [14]. Некоторые авторы относят ЭГП к самостоятельному типу ресурсов территориально-производственных комплексов [15] и одновременно причисляют территорию к ресурсу местоположения [16]. К.П. Космачев считал возможным рассматривать ЭГП в качестве одного из видов ресурсов и говорил о запасах ресурсов ЭГП [17]. Э.Б. Алаев писал, что основными пространственными

характеристиками территории являются площадь и расстояние, как мера удаленности географических объектов или структур друг от друга [40]. Через преодоление расстояния происходит реализация географических связей и соответственно интеграционных процессов.

Внедрение в социально-экономическую географию системно-структурного анализа «подняло» теорию ЭГП на уровень теории взаимодействия в геопространственной (географической) системе. Через систему множества отношений данного объекта (ареала) с другими объектами (ареалами) ЭГП предметно выявляет индивидуальные черты и свойства любой территории. Оно определяет многие наиболее важные особенности стран, районов, городов, высвечивает свойства их неповторимости и индивидуальности [18].

И.М. Маергойз [41] предлагал рассматривать информационно-географическое положение. Он рассматривает также межрайонное (соседское), в том числе многососедское (стыковое, многоконтактное) и малососедское (разграничивающее, малоконтактное). По отношению к межрайонным и внешним экономическим связям выделяет транзитное и нетранзитное; по отношению к другим районам как контрагентам связей

- взаимодополняющее, взаимоисключающее и нейтральное.

ЭГП - предпосылка и следствие развития экономических связей, географического разделения труда и развития самой территории Е.Е. Лейзерович считает, что богатство содержания понятия ЭГП является определенным препятствием для его количественной оценки [33]. В связи с этим нами предлагается методика оценки таких важных составляющих оценки ЭГП, как транспортно-географическое и сбыто- географическое положение.

Транспортно-географическое положение (ТГП) является важнейшим компонентом ЭГП. Особенности положения экономико- географических объектов определяются близостью или удалённостью от важнейших

транспортных узлов и магистралей и характером территориального охвата [25]. Под ТГП понимается положение по отношению к транспортной сети (с учетом ее мощности, провозной способности путей сообщения, степени загруженности, скорости и стоимости перевозок), сети транспортных узлов и потоков.

Транспортная доступность – важный показатель, влияющий как на развитие отдельных поселений, так и на социально-экономическую ситуацию в любом регионе. Положение населенных пунктов относительно центров является одним из компонентов ЭГП, имеет много общего с ТГП, так как доступность центров осуществляется при помощи транспорта и зависит от его работы. При оценке ТГП важно перейти от качественных характеристик к количественным оценкам. По мнению В.Н. Бугроменко [26], интегральная транспортная доступность измеряется в средневзвешенных затратах времени, необходимых для того, чтобы в районе добраться из любой его точки в любую другую. Но при этом не учитываются удаленность и цена услуги. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса, расширение розничной торговли, способствуют увеличению роста услуг, оказываемых автомобильным транспортом.

В этой связи М.В. Прохорчук [27] разработал показатель транспортной доступности центров жителями поселков – коэффициент транспортной доступности центров. Этот комплексный показатель рассчитывается по 4 параметрам основного вида пассажирского транспорта населенных пунктов. Мы немного видоизменили данный коэффициент.

Коэффициент транспортной доступности жителями i -го населенного пункта j -го центра рассчитывается следующим образом:

$$K_{ij} = \frac{aR_{ij}T_{ij}P_{ij}}{N_{ij}} + \frac{aR_{i0}T_{i0}P_{i0}}{N_{i0}} \quad (1)$$

где a – коэффициент пропорциональности взаимодействия населенных пунктов (равен 2/1000), R_{ij} – расстояние от i -го населенного

пункта до j -го местного центра (км), T_{ij} – суммарное время поездки до местного центра (ч), P_{ij} – суммарная цена поездки до местного центра (руб.), N_{ij} – число рейсов в день до местного центра, R_{i0} – расстояние от i -го населенного пункта до j регионального центра (км), T_{i0} – суммарное время поездки до регионального центра (ч), P_{i0} – суммарная цена поездки до регионального центра (руб.), N_{i0} – число рейсов в день до регионального центра.

Чем выше коэффициент, тем хуже их транспортная доступность, тем слабее реализован ресурс взаимодействия поселений с окружающей их территорией. В силу ряда причин значение удаленности может уменьшаться.

Рассмотрим сбыто-географическое положение. Мировая экономическая практика содержит большое число примеров осуществления инвестиционных проектов, связанных с развитием потребительского рынка, определяемых среди прочих факторов торговой привлекательностью. Насколько перспективен город для развития розничной торговли? На этот вопрос можно ответить, определив сбыто-географическое положение (СГП). Для этого можно воспользоваться методикой С. Канунникова [28]. Для определения рейтинга торговой привлекательности (РТП) каждый город (район, страна) оценивается по 4 показателям: численность экономически активного населения (ЭАН), среднедушевой доход (ДД), величина прожиточного минимума (ПМ), оборот розничной торговли на душу населения (ДОРТ). Соотношения между этими показателями следующие [29]:

$$РТП = \frac{ЭАН * ДД^3}{1000 * ПМ * ДОРТ} \quad (2)$$

Распределение оборота розничной торговли по городским поселениям и муниципальным районам зависит от ряда условий и

факторов. Степень соответствия территориального распределения оборота розничной торговли численности населения (величине города, распределению финансовых ресурсов и т.п.) измеряется так называемыми показателями географической ассоциации, в частности, коэффициентом локализации, который рассчитывается по формуле [30]:

$$L = \frac{0,5 \sum_{j=1}^n |x_j - y_j|}{100} \quad (3)$$

где x_j – доля j -го города в численности городского населения; y_j – доля j -го города в обороте розничной торговли городов; n – число j -х городов.

Чем ближе коэффициент локализации к 0, тем больше совпадает распределение оборота розничной торговли с распределением населения и, следовательно, теснее связано с ним.

По каждому региону может вычисляться и другой показатель географической ассоциации: индекс локализации (I), который показывает, в какой мере соотносится доля региона (района, города) в общем объёме товарооборота с долей численности населения. Его формула следующая [31]:

$$I = \frac{y_j}{x_j} 100\% \quad (4)$$

При значении I равным 100 доля численности населения района, города совпадает с долей оборота розничной торговли (равномерное распределение), больше 100 - доля оборота розничной торговли превышает долю численности населения (т.е. речь идёт о концентрации), меньше 100 - доля численности населения превосходит долю оборота розничной торговли (деконцентрации) [33].

Как отмечает Б.М. Ишмуратов [34], смысл оценки ЭГП заключается в максимально возможной объективной характеристике того или иного общества, тех или иных фрагментов этого общества - районов, даже городов – в рамках реальных исторических, социально-экономических, научно-технических процессов современности и тенденций их развития, «заказывающих» этим объектам задачи потребного социального субъекта. ЭГП - один из факторов изменения функций, экономической и территориальной организации объектов (регионов), причем, как отмечает А.И. Трейвиш [42], эти объекты, развиваясь, сами начинают влиять на ЭГП.

Таким образом, ЭГП можно рассматривать как основной ресурс региона, оказывающее большое влияние на формирование хозяйства, как во времени, так и в пространстве. Оценка географического положения важна для правильного определения, как возможного потенциала, так и усложняющихся условий формирования хозяйства региона.

ЭГП имеет крупнейшее методологическое значение. Место, занимаемое регионом в системе географического разделения труда определяется его экономико-географическим положением. Так как ЭГП в значительной мере определяет связи данного региона в системе географического разделения труда, поэтому оно влияет на экономическое районирование данной территории.

Научная новизна проведенного нами исследования заключается в характеристике ЭГП региона на основе системы строгих мер и доказательств, в частности использование математических методов, что намного снижаем субъективизм оценки ЭГП. По нашему мнению, работа может иметь большое теоретико-методологическое значение, поскольку дает возможность проводить оценку структуры и динамики ЭГП региона, в частности ТГП и СГП. Практическая значимость

заключается в возможности использования результатов при решении современных проблем экономики России и других стран мира, и оценке перспектив развития их регионов.

Список литературы

1. Александров Ю.Л., Рычков В.А. Торговая привлекательность - основа для инвестиций // Проблемы современной экономики. 2004. №4 (12).
2. Бакланов П.Я., Романов М.Т. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России. Владивосток: Дальнаука, 2009. 168 с.
3. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований. Новосибирск: Наука, 1980. 256 с.
4. Баранский Н.Н. Научные принципы географии. М.: Мысль, 1980.
5. Безруков Л.А. Транспортно-географическая континентальность России: понятие, оценка, динамика // Известия РАН. Сер. географ. 2004. № 5. С.15-25.
6. Блануца В.И. Почтово-географическое положение: понятие, алгоритм измерения (на примере почтовой сети Сибири начала XX века) // География и прир. ресурсы. 2010. №4. С. 14-22.
7. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. 112 с.
8. Гладкий Ю.Н. Сравнительный подход к оценке географического положения африканских стран // Экономическая и социальная география: проблемы и перспективы. Л.: Изд-во ГО СССР, 1984. С. 127-145.
9. Голубчик М.М. Экономико-географическое положение г. Саранска: характерные черты и проблемы использования потенциала // Региональные исследования. 2004. №2 (4).
10. Григорьева М.А. Территориальное развитие розничной торговли. Иркутск: Изд-во Ин-та географии СО РАН, 2006. 113 с.
11. Ишмуратов Б.М. География – теории, детерминизм и природопользование будущего // Региональное природопользование и фундаментальные проблемы географии будущего. Иркутск. 2001. С.5-34.
12. Ишмуратов Б.М. Сибирь в российской и мировой перспективе (очерки социально-экономической и политической географии). Иркутск: Оттиск, 2003. 172 с.
13. Ишмуратов Б.М. Экономико-географические основы определения места Сибири в России и мире // География, история и геоэкология на службе науки и инновационного образования: Материалы междунар. науч.-практ. конф. Т.1. Красноярск: Краснояр. гос. пед. ун-т. 2011. С. 31-35.
14. Канунников С. Торговая карта России // Коммерсантъ. 2004. №85. С.9.
15. Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. М., 1958.
16. Корытный Л.М. Территориальные ресурсы: дефиниция, классификация, подход к оценке // География и природ. ресурсы. 1995. №3. С. 183-189.
17. Космачев К.П. Географическая экспертиза. Новосибирск: Наука, 1981. 54 с.
18. Лейзерович Е.Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов. Теория и социальные функции географии // Известия РАН. Сер. географ. 2006. №1. С. 9-14.
19. Лейзерович Е.Е. Об особенностях влияния экономико-географического положения (на примере крупнейших городов СССР) и некоторых возможных путей его учёта в практических целях // Известия АН СССР. Серия географ. 1974. №4. С. 67-76.
20. Лейзерович Е.Е. Понятие об экономико-географическом положении в российской экономической и социальной географии XX века // Регионализм и централизм в территориальной организации общества и региональном развитии. М.: Ии-т географии, 2001. С. 28-34
21. Маергойз И.М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. М.: Изд-во МГУ, 1981.
22. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск: Наука, 1986. 303 с.
23. Мироненко Н.С. Страноведение. Теория и методы: учебное пособие. М.: Аспект-пресс, 2001. 268 с.
24. Праги У.Р. О мерах экономико-географического положения // Известия ВГО. 1981. Т. 113, Вып. 1. С. 38-43

25. Прохорчук М.В. Методические подходы к оценке транспортной доступности поселений (на примере поселков городского типа Красноярского края) // Материалы XIII науч. совещ. географов Сибири и Дальнего Востока. Т.1. Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2007. С. 180-181.
26. Саушкин Ю.Г. История и методология географической науки. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1976.
27. Соколов С.Н. Транспортная доступность центров Нижневартовского района // Проблемы и достижения автотранспортного комплекса Ханты-Мансийского автономного округа – Югры: Сб. материалов регион. науч.-техн. Конф. Ханты- Мансийск: Югорск. ун-т, 2011. С. 52-55.
28. Соколов С.Н. Экономико-географическое положение Нижневартовского региона // Вестник Нижневартовского государственного гуманитарного университета. Серия «Естественные науки и науки о Земле». 2012. №1. С. 21- 31.
29. Статистика рынка товаров и услуг: Учебник. М.: Финансы и статистика, 1995. 432 с.
30. Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. М.: Новый хронограф, 2009.
31. Шарьгин М.Д., Федорцов Н.П. Основы учения о территориально- производственных комплексах. Саранск, 1993.
32. Шувалов В.Е. Концепция проблем развития отечественной районной школы социально-экономической географии // Вестник МГУ. Сер.5. Географ.. 2005. №1. С. 13-25.
33. Яцухно В.М. Экономико-географическое положение как фактор устойчивого развития аграрного природопользования // Географические науки а обеспечении стратегии устойчивого развития в условиях глобализации: Материалы Междунар. науч.-практ. конф. Минск: Изд. центр БГУ, 2012. С. 130-132.

