



eISSN 2311-2468
Том 4, № 14. 2016
Vol. 4, no. 14. 2016

электронное периодическое издание
для студентов и аспирантов

Огарёв-онлайн

Ogarev-online

<https://journal.mrsu.ru>



ЛОГИНОВА Н. Н., РЕБРОВА Л., КУМАНЕВ В. Н.
ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ
ФИННО-УГОРСКИХ ЯЗЫКОВ И НАРОДОВ

Аннотация. Анализируются проблемы этнической истории территорий, расположенных между Волгой, Уралом и Алтаем. Высказывается мнение, что существовал единый ареал тесного взаимодействия прауральских и пратюркских народов.

Ключевые слова: финно-угорские народы, язык, уральская семья, тюркская семья, этнос, религия, территория.

LOGINOVA N. N., REBROVA L., KUMANEV V. N.
FINNO-UGRIC LANGUAGES AND PEOPLES:
HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL STUDY

Abstract. The article considers the ethnic history of the territories located between the Volga, Ural and Altai. It has been suggested that there was a single area of close cooperation of pre-Ural and pre-Turk peoples.

Keywords: Finno-Ugric peoples, language, Uralic peoples, Turk peoples, ethnic group, religion, territory.

Финно-угорские народы – это совокупность народов уральской семьи, объединенных в единую общность по языковому признаку. Финны, эстонцы, венгры, карелы, саамы, мордва, удмурты, марийцы, а также коми, ханты и манси образовались в результате разделения и исторической эволюции единого уральского праязыка, на котором говорил единый уральский пранарод [3]. Примерно 6–7 тыс. лет назад предки этих народов не только говорили на общем языке, но и занимали концентрированную территорию Урала и окрестных ареалов (уральская прародина) [4].

Идея о том, что финно-угры являются потомками одного древнего народа и у них была общая прародина, принадлежит венгерскому монаху Юлиану, который в XIII в. побывал у «венгров» на их прародине, познакомился с мордвой и оповестил о ней науку [6]. Идея родства финно-угров была обоснована через языковое сравнение в XVIII в. (1770 г.) венгерским ученым Я. Шайновичем (1733–1785 гг.). Венгерский католический священник один из первых поддержал идею о том, что саамы, финны и венгры являются потомками одного древнего народа, и у них была общая прародина.

Интерес к финно-уграм проявляли и российские ученые. Среди русских ученых, изучавших ареал расселения уральских народов в первой половине XIX в., можно выделить этнографа П. И. Кеппена (1793–1864 гг.). Он собрал данные о численности и национальном

составе населения России и в 1851 г. составил первую этнографическую карту Европейской России [6].

Во второй половине XIX в. удачное исследование провел другой русский ученый – Ф. П. Кеппенен (1833–1908 гг.). Он является автором книги «Географическое распространение хвойных деревьев в Европейской России и на Кавказе». На основании собранного статистического материала и метода лингвистической палеонтологии он предположил языковое родство финно-угорских народов и общие пути их эволюции. Согласно его мнению, прародина финно-угров находилась в районе слияния рек Волги и Камы. Но в предположениях Ф. П. Кеппена были весьма уязвимые места [1]. Несмотря на это, считается, что Ф. П. Кеппен заложил основы гипотезы, которая стала «классической». В начале XX в. финские археологи, используя гипотезу Кеппена, в качестве прародины финно-угров выделили территорию восточнее Уральских гор с последующим расселением в Среднем Поволжье.

Таким образом, в начале XX в. сложились три гипотезы: согласно русским исследованиям, прародина финно-угров находилась в районе слияния рек Волги и Камы, по мнению финских исследователей – в бассейнах рек Волги и Оки, а венгерских – в бассейнах рек Камы, Вятки и Белой [7].

Интерес к идее языкового родства и поиску прародины уральских народов сохраняется и на протяжении всего XX в. Наиболее значительный вклад в решение этой проблемы сделал венгерский ученый профессор археологии Д. Ласло (1939–1999 гг.), который в 1961 г. опубликовал работу «Самые ранние периоды нашей древней истории». В 1972 г. в сборнике «Проблемы археологии и древней истории угров» вышла его статья «К вопросу о формировании финно-угров». На основании проведенных исследований ученый предположил, что уральскую прародину следует искать ближе к центру Европы, чем предполагали прежде. Согласно его теории, прародина уральских народов занимала обширную территорию от современной Польши и стран Балтии до реки Оки [2].

Однако венгерский лингвист Петер Хайду (1923–2002 гг.) подверг критике теорию Д. Ласло, отметив в ней серьезные ошибки лингвистического характера, и предложил свою версию определения прародины финно-угров. П. Хайду создал одно из самых фундаментальных сочинений по эволюции уральских языков, в котором описал происхождение единой праязыковой общности, ее распад и пути дальнейшего развития. В 1985 г. его работа «Уральские языки и народы» была переведена на русский язык.

П. Хайду получил известность своим вкладом в определение прародины уральских народов с помощью метода лингвистической палеонтологии. Он проанализировал слова, относящиеся к общеуральскому языковому пласту, и отобрал десять названий растений,

принадлежащих к общеуральскому лексическому фонду: семь из них он отнес к эпохе прауральского языкового единства, а три, – к эпохе финно-угорской общности. Все слова представляли названия деревьев, которые были характерны и для сибирской тайги, и для европейской зоны смешанных лесов. Особую роль имел вяз. Его название использовалось всеми финно-угорскими народами. Ареал произрастания вяза простирался по территории Европы в восточном направлении до северных границ Уральского хребта и верховьев Печоры. П. Хайду считал, что уральскую прародину нужно искать на территории Западной Сибири и на северо-западных склонах Уральских гор [8].

Долгое время взгляды П. Хайду не подвергались сомнению, но в последние годы возникли новые теории. Согласно им заселение Скандинавии, состоялось много раньше, чем полагали прежде, а в культурном развитии финнов и саамов большую роль сыграли группы людей, мигрировавших с территории современной Германии и Дании, а также финно-угорское население, прибывшее на территорию Карелии, Финляндии и Прибалтики еще в IV тыс. до н.э. Для современных исследователей также не ясно и происхождение саамов. Саамские и прибалтийско-финские языки имеют общую основу, но антропологически саамы относятся к уральскому типу, в отличие от прибалтийско-финских народов.

Таким образом, можно сделать вывод, что в современной науке еще нет достаточно обоснованных выводов о характере этнической эволюции уральских народов.

В XX–XXI вв. большой интерес имеет не только история уральских языков и праязыковая лексика, но и проблема определения прародины носителей прафинно-угорского языка. Проблема определения прародины носителей прафинно-угорского языка остается все еще открытой. До настоящего времени она не решена, хотя имеются серьезные наработки по данной проблеме как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах.

На рубеже XX–XXI вв. ученые-уралисты с помощью метода «лингвистической палеонтологии» пришли к единому мнению, что уральская прародина находилась в зоне сибирской темнохвойной тайги. Это определяло большой ареал расселения народов, расположенный восточнее Уральского хребта: между бассейном нижней и средней Оби и верхним течением Печоры. Несмотря на то, что уральский пранарод расселялся на обширной территории, он имел относительно компактный ареал проживания, общий язык, культуру и обладал единым комплексом антропологических признаков [6]. Впоследствии уральские народы расселились на всей территории Европы, расстояния между народами составляли сотни и тысячи километров. Они заселили Северную (Скандинавию и земли бассейна Балтийского моря), Центральную и Восточную (бассейн среднего Дуная) Европу, Среднее Поволжье и Волго-Камский бассейн, а также регионы Западной и Восточной Сибири. Следует отметить, что расовый облик уральских народов очень разнообразен: от

классических северных европеоидов до континентальных монголоидов. В результате современные уральские народы и языки их общения, оказались сильно расчлененными.

Еще в первой половине и в середине XIX в. много сторонников имела теория прародины уральцев, расположенной во внутренних (континентальных) областях Азии. Во всех финно-угорских языках отсутствовало понятие «море», «большая вода». Следовательно, финно-угорские племена обитали в континентальных ареалах суши, удаленных от моря. Но присутствовало понятие «вода», «ручей». Это давало основание предположить, что территория прародины уральских народов могла располагаться в бассейнах крупных и малых рек и их притоков в лесной полосе от Прибалтики до Урала и Зауралья [4].

Видный российский ученый Фердинанд Иванович Видеман (1805-1887 гг.), языковед, академик Петербургской АН (1857 г.), специалист по финно-угорским языкам предположил, что прародиной финно-угров могут быть районы Средней Азии, на территориях которой проживали угро-финские, самодийские, монгольские, тюркские и тунгусо-маньчжурские народы. Близкой точки зрения придерживался финский языковед и этнограф Матиас Александр Кастрен (1813–1852 гг.).

Ф. И. Видеман и М. А. Кастрен предложили теорию родства угрофинских и тюркских народов. Независимо друг от друга они обосновали гипотезу о том, что народы уральской и алтайской языковых семей имеют общее происхождение и в прошлом проживали на соседствующих территориях в центре Азии. Колыбелью финно-угорских и тюркских (алтайских) народов они считали Среднюю Азию, Саянские горы, Западный Алтай, район истоков рек Оби, Иртыша и Енисея. М. А. Кастрен на основании своих научных предположений надеялся найти топонимы финно-угорского происхождения во внутренней Азии, между горными хребтами Алтая и Саян. Для подтверждения своих этимологических разысканий Кастрен ссылался на так называемый «камасинский язык», 300 слов которого он якобы записал во время своей сибирской экспедиции. Эти 300 слов имели сходство с самодийскими языками, на основании чего М. А. Кастрен сделал вывод, что прародину уральцев следует искать именно там, где он указывал – между горными хребтами Алтая и Саян [6]. Ф. И. Видеман и М. А. Кастрен предположили, что уральские и алтайские народы – потомки «единого племени».

В настоящее время также существует точка зрения, что происхождение или формирование прауральских народов протекало в ареалах расселения пратюркских народов, т. е. между Волгой и Алтаем. Тюркоязычные народы появились в степи в составе скифских племен и обитали от южнорусских степей до Монголии, вступая в тесные контакты с другими народами, проживающими в этом ареале, в том числе и с уральскими. Еще на рубеже нашей эры на территориях Евразийских степей проживало древнее население,

представленное прауральскими, пратюркскими и другими племенами и народами. Они не только соседствовали, но и находились в тесном контакте. И лишь в начале I тыс. н. э. началось обособление и постепенное изменение этнического облика и языкового состава народов Евразийских степей и формирование единого тюркского этноса.

Следует сказать, что записи М. А. Кастрена о генетическом родстве уральцев и тюрков вызывают серьезные сомнения у современных российских и зарубежных ученых, так как никто после него не мог найти убедительных подтверждений связи между уральцами и тюркским населением Алтая и Саян. Также не было обнаружено даже остатков того словарного фонда, который был зафиксирован исследователем. Урало-алтайское родство не было подтверждено последующими исследованиями.

Тем не менее, среди тюркских народов можно найти европеоидов, монголоидов и уралоидов (переходный расовый тип). Большая часть тюрков исповедует ислам суннитского толка, есть шииты, но среди них есть немало и христиан, например, чувашаи, гагаузы, якуты, кряшены. Среди тюркских языков выделяются чувашский и якутский языки. Их можно считать остатками пратюркского языка, который подвергся сильному воздействию уральских языков. Однако урало-алтайское родство, на наш взгляд, является недоказанной гипотезой.

На Всемирных конгрессах финно-угорских народов, международных симпозиумах и региональных конференциях все еще актуальна проблема прародины финно-угров. Мнения ученых разделяются. Венгерские и финские исследователи ее находят на территориях стран Балтии и Финляндии, а российские, немецкие и американские – на территориях Западной Сибири и Урала.

По мнению многих отечественных исследователей, есть основание предполагать, что мы имеем дело с одной из исторических мистификаций, ибо сам этноним «камасинцы» является одним из многих этнонимов, связанных с этническими группами, которых в Советском Союзе объединили под общим названием «хакасы». Но важно не столько то, куда исчезла уральская лексика из словарного фонда населения Алтая и Саян, сколько то, что мифологизация и научная мистификация тесно связаны с финно-угорскими исследованиями и уралистикой изначально [6].

ЛИТЕРАТУРА

1. Загребин А. Е. Финно-угорские этнографические исследования в России (XVIII — первая половина XIX в.). – Ижевск, 2006. – 324 с.
2. Ласло Д. К вопросу о формировании финно-угров // Проблемы археологии и древней истории угров. – М., 1972. – С. 7-10.

3. Логинова Н. Н. Социально-экономическая география Республики Мордовия: учеб. пособие / науч. ред. А. М. Носонов. – Изд. 4-е, испр. – Саранск, 2013. – 152 с.
4. Логинова Н. Н. Расселение уральских народов // Уральская языковая семья: народы, регионы и страны: Этнополитический справочник / Под ред. Ю. П. Шабаяева, А. П. Садохина, В. Э. Шарапова. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. – 692 с.
5. Логинова Н. Н. Население Республики Мордовия: геодемографическая ситуация, динамика и структура: монография / науч. ред. А. М. Носонов. – Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 2011. – 100 с.
6. Уральская языковая семья: народы, регионы и страны: Этнополитический справочник / Под ред. Ю. П. Шабаяева, А. П. Садохина, В. Э. Шарапова. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. – 692 с.
7. Финно-угорские народы России: генезис и развитие: учеб. пособие / Под ред. В. А. Юрченкова. – Саранск, 2011. – 220 с.
8. Хайду П. Уральские языки и народы. – М.: Прогресс, 1985. – 432 с.

АБАЙКИНА К. Ю., СОТОВА Л. В.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТКО-РЕКРЕАЦИОННОГО
ПОТЕНЦИАЛА АБХАЗИИ**

Аннотация. В статье рассматривается рекреационный потенциал Абхазии, определяются проблемы развития туристско-рекреационного сектора экономики. Определяются факторы, способствующие развитию туристского потока и инфраструктуры при нестабильной геополитической и внутривнутриполитической ситуации.

Ключевые слова: рекреационный потенциал, природа, историко-культурное наследие, проблемы развития территории, туристский поток, Абхазия, туристская инфраструктура, экономика, политическая ситуация.

АБАУКИНА К. YU., SOTOVA L. V.

**DEVELOPMENT OF TOURISM POTENTIAL OF ABKHAZIA:
PROBLEMS AND PROSPECTS**

Abstract. The article considers the recreation potential of Abkhazia and the problems of its tourism and recreation cluster development. The authors study the factors promoting the development of tourist flow and infrastructure in Abkhazia under the current international and internal political instabilities.

Keywords: recreation potential, nature, historical and cultural heritage, development problem, tourist flow, Abkhazia, tourist infrastructure, economy, political environment.

Территория современной Абхазии, площадью менее 9 тыс. кв. км, простирается в юго-восточной части Черноморского побережья Кавказа, между реками Ингур – на юго-востоке и Псоу – на северо-востоке. По реке Ингур Абхазия граничит с Грузией, а по реке Псоу с Адлерским районом Краснодарского края Республики Россия.

Население Абхазии – около 300 тыс. человек, из них абхазов – менее 130 тыс. человек.

Республика Абхазия представляет собой типичную горную страну (высочайшие вершины: Домбай – 4040 м, Гуандра – 3983 м, Эрцог – 3867 м.), главные реки – Ингур, Кодор, Бзып, Псоу и др. В Абхазии восемь городов (Гагра, Пицунда, Гудаута, Новый Афон, Сухум – столица, Учамчыра, Ткуарчал, Гал).

Абхазия обладает уникальным климатом. Она защищена от сильных холодных ветров, наводнений, морозов и снегопадов. Сочетание таких природных факторов, как высокие снежные горы и альпийские луга, влажный субтропический климат, обилие разнообразной растительности, теплое море, чистые песочно-галечные пляжи, красивые

сталактитовые пещеры, прозрачные реки и озера, целебные источники и многих других, благоприятствуют развитию рекреации.

В Абхазии насчитывается примерно 2 500 объектов историко-культурного наследия, которые являются свидетелями прошлого и отражают пройденный народом путь, свидетельствуют о его трудовых, военных подвигах, раскрывают духовное богатство.

Выгодное географическое положение, уникальный климат и природные ресурсы, богатое культурно-историческое наследие делают Абхазию страной курортов, туризма, экскурсий.

В Абхазию можно приезжать шоссейным, железнодорожным и воздушным транспортом.

Абхазия является частично признанным государством, что в свою очередь сильно влияет на развитие экономики. На сегодняшний день приоритетной отраслью развития экономики, обеспечивающей приток в республику денежных средств, считается отрасль отдыха и туризма. При эффективном использовании именно она может стать локомотивом социально-экономического развития республики.

Развитию рекреации и туризма в Абхазии способствуют природные, культурные, исторические и социально-экономические ресурсы (см. рис.1). Благодаря природным и климатическим условиям, в республике есть возможность развивать активный туризм, как в летнее время года, так и зимой. И необходимо отметить, что в последние годы туристская отрасль набирает ощутимые обороты в развитии, турпоток с каждым годом увеличивается, а республика становится более конкурентоспособной на туристской арене.

В развитии туризма выделяются следующие его виды:

- религиозный (желающих посетить места, связанные с зарождением христианства в Абхазии, с каждым годом становится все больше);
- экологический (страна с богатыми и уникальными природными ресурсами);
- сельский (абхазские села, расположенные в живописных местах, гостеприимные хозяева привлекают «пожить и отведать» экологически чистую и своеобразную абхазскую кухню);
- лечебный (морской воздух, песочно-галечные пляжи, минеральные источники делают этот вид туризма самым распространенным);
- деловой (поездки с целью установления или поддержания контактов с деловыми партнерами);
- культурный (многолюдные места досуга с ресторанами, кафе, дискотеками и т. д.);
- горный (маршруты по горной Абхазии);

– пляжный (купальный сезон начинается в мае и заканчивается глубокой осенью).

В Абхазии также развиваются активные направления туризма: рафтинг, парапланеризм, конный туризм, дайвинг, яхтинг.

Наличие туристской инфраструктуры является основополагающим фактором в формировании туристско-рекреационного потенциала Абхазии, поскольку инфраструктурный потенциал региона определяет возможности эффективного использования составных элементов инфраструктурного комплекса территории в целях обеспечения его устойчивого функционирования и улучшения качества жизни населения [1].

Туристский поток республики растет с каждым годом. В 2016 году поток туристов вырос на 40 % по сравнению с 2015 годом [3]. Естественно для этого необходима соответствующая транспортная инфраструктура [4; 5] и средства размещения.

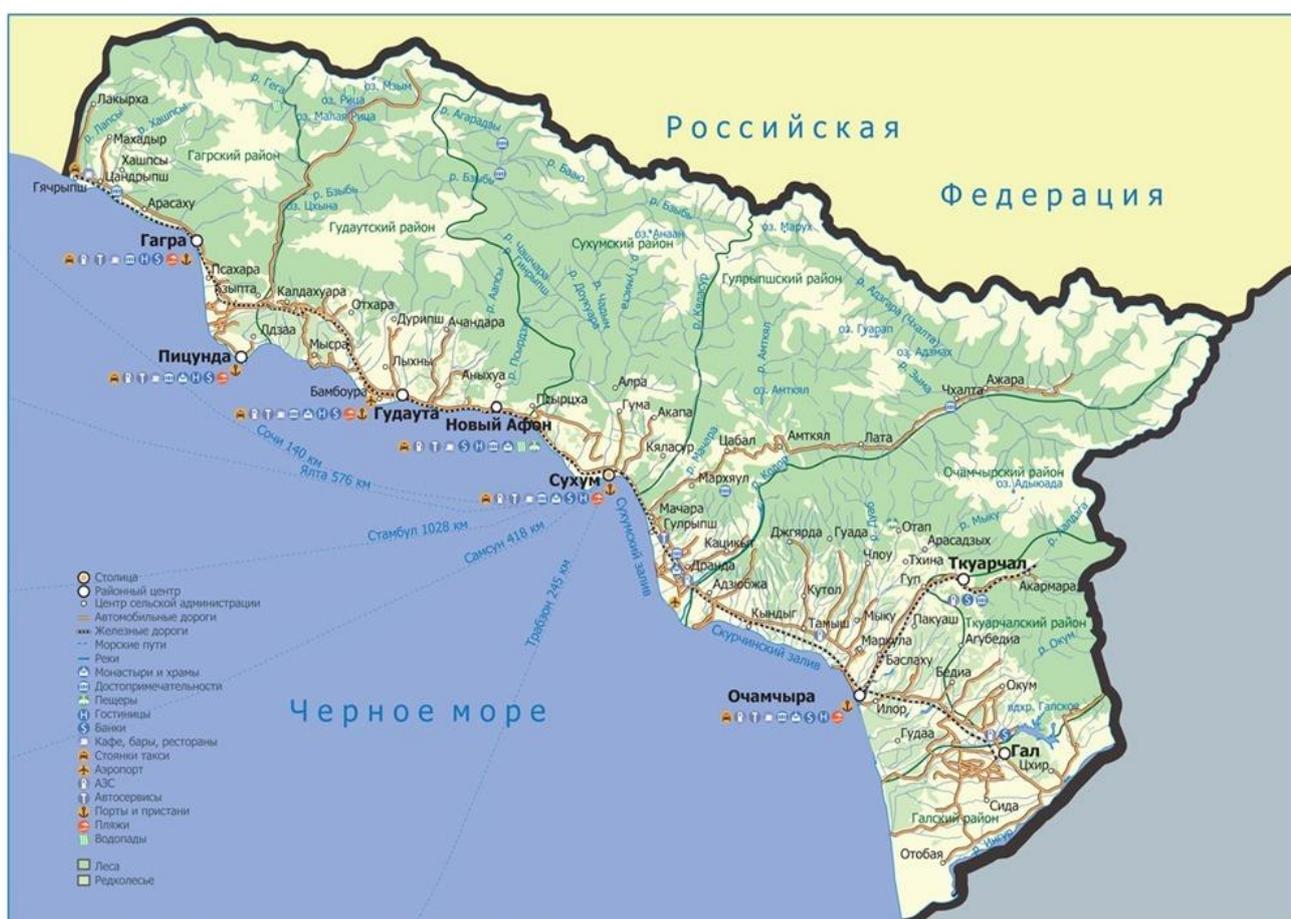


Рис. 1. Туристско-рекреационный потенциал Республики Абхазия [2].

В 2014 году в Абхазии функционировало около двухсот санаторно-курортных объектов, из них – более 119 мини-гостиниц. Также с этого года власти обязали вести учет частных, сдающих жилье отдыхающим, заводить на них специальные карты. В ближайшее

время будет упрощена процедура пересечения границы с Россией и визового режима иностранным туристам, прибывшим на однодневную экскурсию. «Необходимо снять все заслоны, чтобы туристы могли беспрепятственно посещать Абхазию...», – подчеркнул глава МИД [6]. Но несмотря на это многие утверждают, что постоянные оппозиционные волнения и несоответствующая туристская инфраструктура, а именно отсутствие гостиниц с большим номерным фондом, отелей 4-х и 5-ти звезд, наличие старых советских санаториев и домов отдыха и т. п., могут помешать приросту туристов в следующем году.

Туризм является одной из основных отраслей экономики Абхазии. Благосостояние тысяч жителей республики зависит от того, насколько успешным будет туристский сезон.

Мы выделяем ряд проблем в сфере развития туризма и рекреации Абхазии:

- отсутствие однозначных данных о количестве туристов;
- нехватка квалифицированных кадров;
- расширенные длительности сезона;
- преодоление неравномерного социально-экономического развития районов республики;
- несовершенство имеющейся материальной базы большинства объектов размещения предъявляемым требованиям по обслуживанию туристов;
- проблема неразвитости инфраструктуры;
- нехватка государственного финансирования;

Анализируя развитие туристско-рекреационной сферы республики, можно отметить, что Абхазия имеет колоссальный туристско-рекреационный потенциал [7], но сильная конкуренция со стороны других стран, значительный износ туристской инфраструктуры, небольшая поддержка государства и геополитическая ситуация тормозят развитие туризма и рекреации в этом регионе. Для развития данной сферы, на наш взгляд, необходимо выполнить следующие действия:

- широко диверсифицировать виды туризма, с ростом высокодоходных видов туризма и их круглогодичным использованием;
- расширить ассортимент туристских маршрутов;
- расширить и реконструировать гостиничный фонд Абхазии;
- решить кадровые проблемы гостиничной отрасли республики;
- привлекать инвестиции в развитие рекреационного комплекса.

Резюмируя, можно сказать, что при наличии уникального природного и историко-культурного наследия, но без широкого международного признания республики и при слабой туристской инфраструктуре, создание крупных туристских центров невозможно. И

несмотря на хорошее сотрудничество Абхазии и России, не всякий крупный российский бизнес захочет инвестировать в долгосрочные и дорогостоящие абхазские проекты.

В настоящее время государство и само население всячески пытаются привлечь туристов и инвестиции в страну, создавая различные форумы, проекты, программы, начиная модернизировать и улучшать туристскую инфраструктуру, пытается активно сотрудничать не только с Россией, но и с другими странами, чтобы в скором времени «мир заново открыл для себя Абхазию».

ЛИТЕРАТУРА

1. Салькаева Д. Ф. Инфраструктурный потенциал в системе социально-экономического потенциала региона [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2014. – № 10. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/infrastrukturnyj-potencial-v-sisteme-socialno-ehkonomicheskogo-potenciala-regiona>.
2. Официальный туристический сайт Республики Абхазия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://abkhazia.travel/map>.
3. Государственное информационное агентство Республики Абхазия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://apsnypress.info/news/>.
4. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Транспортный фактор регионального развития // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации: материалы Международной научно-практической конференции. – Курск: Курск. гос. ун-т., 2014. – С. 345-350.
5. Семина И. А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона // Проблемы региональной экологии. – 2008. – № 4. – С. 126-133.
6. Тонкости туризма [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tonkosti.ru/>.
7. Абайкина К. Ю., Сотова Л. В. Развитие хозяйства и рекреационной сферы Абхазии: проблемы и перспективы [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2015. – № 7. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/razvitie-khozyajstva-i-rekreacionnoj-sfery-abkhazii-problemy-i-perspektivy>.

ДОГАДОВА О. И., МАКАРОВА А. А., ПЕРЕТОЧЕНКОВА О. У.

ОБЩЕЕ СРЕДНЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ

РЕСПУБЛИКИ МОРДОВИЯ (ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

Аннотация. В статье представлен анализ системы общего среднего образования Республики Мордовия и динамики развития сети школьного образования. Рассмотрены проблемы в сфере общего среднего образования и пути их решения.

Ключевые слова: образование, сельская местность, учреждение общего образования, школа.

DOGADOVA O. I., MAKAROVA A. A., PERETOCHEKNOVA O. U.

GENERAL SECONDARY EDUCATION IN MORDOVIA REPUBLIC:

ECONOMIC AND GEOGRAPHIC OVERVIEW

Abstract. The article presents an analysis of the system of general secondary education of Mordovia Republic and the dynamics of its development. The authors consider the problems of secondary education in Mordovia and solutions to them.

Keywords: education, rural area, general education institution, school.

Образование является одним из важнейших факторов общественного развития, с одной стороны, и развития индивидуализма – с другой. Образование, которое представляет собой единство трех взаимосвязанных процессов (воспитания, обучения и социализации), оказывает сильное воздействие на различные аспекты человеческой деятельности, включая образ жизни и культуру личности. Поэтому оно является одним из ключевых измерителей человеческого развития. Образование выступает как эффективный инструмент модернизации общества, государства и экономики.

Мордовия – одна из республик Приволжского Федерального округа, обладающая значительным образовательным потенциалом. Республика Мордовия состоит из 22 муниципальных районов и городского округа Саранск. Одни из них находятся ближе к центру и имеют лучшие возможности для развития общего образования, а другие расположены в более удаленных местах. В связи с этим показатели по сети учреждений общего образования по состоянию на 2016 год неравномерны. По официальным данным в настоящее время сельские школы составляет более 76% от общего числа школ Республики Мордовии. Таким образом, развитие системы образования во многом связано с сетью сельских школ [1-3].

Основное звено в системе непрерывного образования – общее среднее образование. Если в 1990 г. в республике действовало 808 общеобразовательных школ разных типов, в

том числе 230 начальных, 238 основных, 340 средних, то к 2015 г. из них осталось только 360 школ, из которых 26 начальных, 91 основных, 243 средних (рис. 1) [3; 4].

Как видно из рисунка 1, общее число школ постоянно уменьшается. Так, в период с 1990 по 2015 гг. количество школ сократилось на 448, что составляет около 65% от числа школ, функционирующих на сегодняшний момент. Резкое уменьшение количества школ начинается после 2005 г. Так, если за 15 лет, начиная с 1990 г., общее количество школ сократилось на 103, то с 2005 по 2015 гг. это сокращение увеличивается почти в половину – на 365 школ.



Рис. 1. Динамика общего числа школ Республики Мордовия [2].

Наибольшее сокращение общего количества учащихся произошло в таких муниципальных районах как Ковылкинский, Ардатовский, Темниковский, Ельниковский, Старошайговский, Тяньгушевский, Инсарский, Больше Игнатовский, Атяшевский, Ичалковский. Это явилось одной из причин закрытия и реструктуризации школ. В г. Рузаевка, а также в Zubovo-Полянском, Большеберезниковском, Кадошкинском, Лямбирском, Дубенском муниципальных районах произошло наименьшее сокращение общеобразовательных учреждений. Рисунок 2 отражает пространственную картину уменьшения количества школ в районах Республики Мордовия за период 1990-2015 гг.

По структуре общее среднее образование представлено начальными, основными и средними школами. Причем, количество средних школ (67% от общего количества школ

РМ), значительно превышает начальные (7%) и основные (25%). С 1990 г. отмечается самое большое сокращение начальных школ – почти на 90% [3; 5].

В последние годы в республике общее среднее образование претерпевает негативные тенденции, которые выражаются в сокращении общего числа школ. Эта проблема выражается в сокращении численности учащихся, что, в свою очередь, связано с процессами сокращения рождаемости и значительным оттоком населения из сельской местности в другие более развитые регионы России и столицу Мордовии. Вследствие чего ухудшается состояние материально-технической и методической базы сельских школ, ощущается нехватка квалифицированных педагогических кадров и, как следствие, сокращение общего числа школ.

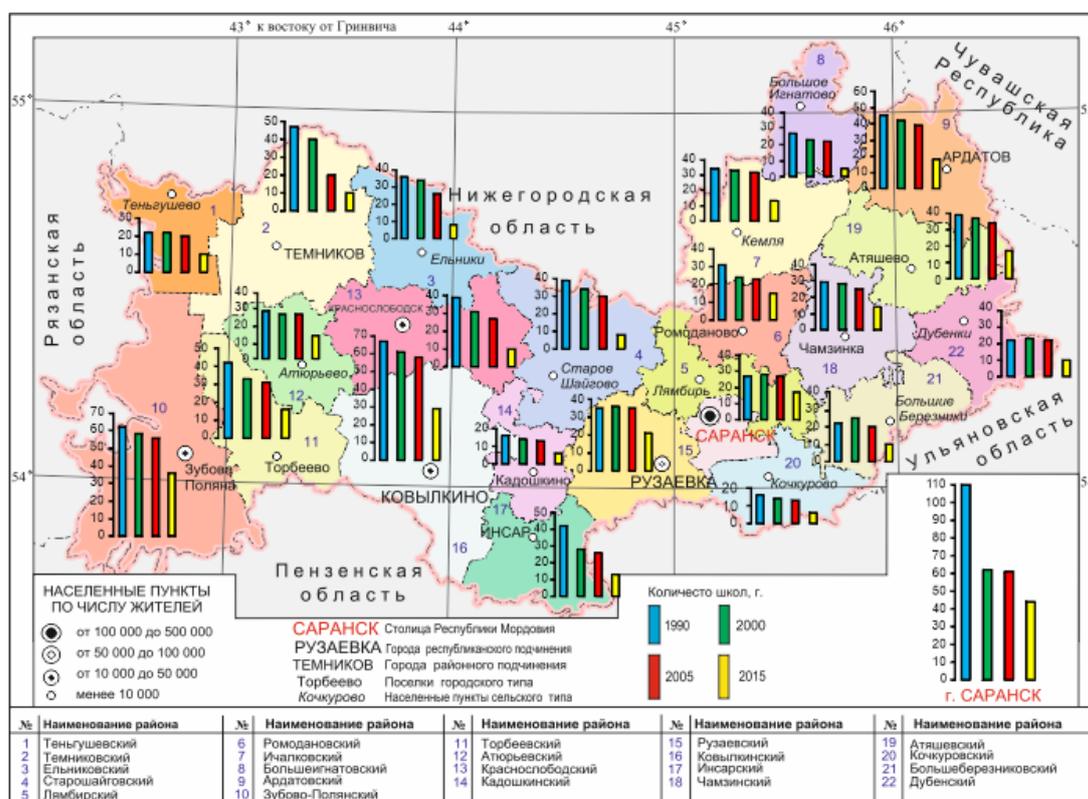


Рис. 2. Динамика общеобразовательных школ Республики Мордовия [2].

К основным направлениям развития сельского образовательного пространства Республики Мордовия относятся [4]:

- сохранение и развитие материально-технической базы сельских образовательных учреждений, повышение уровня обеспечения их учебно-лабораторными площадями, современной научной аппаратурой, вычислительной, информационной техникой;
- оптимизация образовательной сети на основе прогноза демографической ситуации в сельском социуме республики для обеспечения доступности и высокого

качества общего образования;

- совершенствование педагогических технологий, создание условий, обеспечивающих вариативность образования и развитие различных форм его получения сельскими школьниками;

- обновление содержания образования в сельских общеобразовательных учреждениях республики на основе базисного учебного плана, введение. компонентов сельскохозяйственного, экономического, национально-культурного и экологического образования на всех этапах обучения;

- совершенствование экономических механизмов функционирования и развития системы образования на селе, финансирование инновационной, научно-исследовательской деятельности образовательных учреждений;

- возрождение сельской национальной школы на принципах включения воспитанников в родную этнокультурную традицию, реализации конституционного права учащихся на воспитание, обучение на родном языке, перехода от приобщения к национальной культуре к познанию, уважению культур народов совместного проживания в республике и принятию мировых культурных ценностей;

- восстановление и развитие в новых политических, социально-экономических условиях воспитательных функций образовательных учреждений, превращение их в образовательный, социокультурный центр села;

- сохранение и развитие малокомплектных, малочисленных школ, повышение качества образования в них путем его дифференциации, профилирования, информатизации;

- учет региональной специфики [6], использования научно-педагогического, культурного потенциала республики;

- корректировка системы повышения квалификации педагогических и руководящих кадров с учетом специфики сельской школы.

Однако, не смотря на общие положительные тенденции развития школьного образования в республике в целом, уровень достижения поставленных задач различается в разрезе муниципальных образований. Эти различия объясняются как реальными возможностями муниципалитетов, так и эффективностью управления образованием на местах. Выравниванию качества образования должна способствовать выстроенная в Мордовии Республиканская система оценки качества образования.

В настоящее время в республике остается низким уровень подготовки сельских школьников. Это связано, прежде всего, с обеспечением кадрового состава. Если педагог не склонен к новой методике обучения с применением современных технологий, это является тормозом и в плане подготовки школьников [7]. Увеличить приток квалифицированных кадров в село можно только в том случае, если обеспечивать молодежь хорошим жильем,

выплатой достойной заработной платы, восстановлением инфраструктуры, в том числе дорожной сети [8]. Чем больше молодежи на селе, тем больше будет молодых семей. В результате улучшится демографическая ситуация и количество учащихся в школах будет увеличиваться. Следовательно, и малочисленные школы будут укрупняться, улучшится их финансирование, что позволит в большей степени обеспечивать школы учебно-лабораторным оборудованием, наглядными пособиями и техническими средствами обучения. Все это позволит более качественно выполнять практическую часть учебных программ.

В перспективе малокомплектные школы должны превратиться в центры воспитательной работы, а сельский учитель должен приобрести поддержку и авторитет среди населения. В школах необходимо создать такие условия, чтобы сельская молодежь чаще посещала школьные библиотеки, музеи, спортивные залы. Сохранить сельские школы, даже самые малочисленные, нужно, в первую очередь, для того, чтобы учащиеся получали образование по месту жительства, что, в итоге, предотвратит исчезновение села.

ЛИТЕРАТУРА

1. Географический атлас Республики Мордовия. – Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 2012. – С. 84-86.
2. Догадова О. И. География общего и профессионального среднего образования Республики Мордовия / Бакалаврская работа. – Саранск, 2016. – С. 69.
3. Паспорт государственной программы Республики Мордовия «Развитие образования в Республике Мордовия» на 2014-2020. – С. 287.
4. Отчет о школах по районам Республики Мордовия за 2014-2015 учебный год / Министерство образования РМ. – Саранск, 2015. – С. 246.
5. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Мордовия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mrd.gks.ru/>.
6. Семина И. А., Носонов А. М., Логинова Н. Н. и др. Пространственный анализ и оценка социально-экономического развития региона: монография / Под. ред. А. М. Носонова, И. А. Семиной. – Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 2014. – 228 с.
7. Переточенкова О. У. Теория и практика модульного обучения в школе / Современное состояние и пути развития системы образования: монография в 2-х кн. Кн. 2. / Переточенкова О. У., Салькаева Д. Ф., Семина И. А. и др. / Под общ. ред. С. В. Куприенко. – Одесса: Куприенко С. В., 2012. – С. 58-72.
8. Логинова Н. Н., Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Экистическая и транспортная системы в структуре региональной экономики // Государственная служба. – 2013 – № 6. – С. 32-35.

САЛЬКАЕВА Д. Ф.

**К ВОПРОСУ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ВНУТРИГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА (НА ПРИМЕРЕ САРАНСКА)¹**

Аннотация. В статье рассматривается процесс территориальной трансформации инфраструктуры города Саранска в контексте изменения его планировки на основе генеральных планов. Выявлены основные моменты, оказывающие влияние на трансформацию функции и роли инфраструктуры города.

Ключевые слова: город, Саранск, инфраструктура, география города, трансформация, городское пространство.

SALKAJEVA D. F.

**ON INFRASTRUCTURE CHANGES OF INTRAURBAN SPACE:
A STUDY OF SARANSK CITY**

Abstract. The article considers the territorial transformation of infrastructure of Saransk city based on the changes of its general town planning scheme. The authors study the major developments that have influenced the transformation of the function and role of the city's infrastructure.

Keywords: city, Saransk, infrastructure, city geography, transformation of urban space.

Изменения во внутригородском пространстве являются постоянными в процессе функционирования и развития города. Выявление основных направлений дифференциации и территориальной организации инфраструктуры города способствует объективной оценке его социально-экономического развития. В рамках исследований инфраструктурного потенциала предметом региональных географических исследований является территориальная организация инфраструктуры разного иерархического уровня [1; 2]. Поэтому город как система является наиболее показательным объектом в плане изучения изменения его инфраструктуры.

На сегодняшний момент всё большее значение приобретают вопросы развития городского пространства, представляющего собой сложную, многогранную категорию [3]. Городское пространство – понятие широко распространенное как в научном сообществе, так и в общекультурном контексте. В то же время, территориальная организация инфраструктуры в городском пространстве является сложным и противоречивым предметом изучения [4; 5].

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526 А).

Подход к понятию «город» в рамках системной парадигмы начал складываться в XX веке. Важнейшая роль в этих исследованиях принадлежит целой плеяде ученых-урбанистов. Во взглядах западных исследователей города выступают как центры концентрации сферы услуг. Так, немецкий урбанист Рудольф связывает изменения в городской среде со следующими факторами [6]:

- развитием малого и среднего предпринимательства;
- формированием новых услуг, не существовавших ранее (информационные, консалтинговые и инжиниринговые услуги);
- функционированием сектора государственных услуг.

С. Сассен акцентирует внимание на том, что основной вес в современной постиндустриальной экономике в значительной степени переместился из производственных центров в центры финансов и высокоспециализированных услуг [7]. Стефан Кратке отмечал, что для городов характерна «модель пространственного развития ... с усилением социально-экономической поляризации внутри» [8], что подтверждает изменчивость городской системы.

Среди отечественных географов-обществоведов ранее господствовала районно-планировочная концепция развития городской системы, которая предполагала жесткую регламентацию развития служб города. Но уже в то время географы отмечали, что урбанистическое пространство не является перманентным и подвержено изменениям. Впервые понятие трансформации городского пространства относительно подробно было затронуто в работе «Район и страна» В. П. Семенова-Тян-Шанского (1930-е гг.), в которой он дал схему функционально-пространственной эволюции крупного города и прилегающих к нему территорий. М. Г. Диканский (1926 г.) в своем труде «Проблемы современных городов» доказал, что город представляет собой саморазвивающуюся систему, в которой происходят изменения на основе циркуляции потоков людей. В. В. Покшишевский и С. А. Ковалев, являясь основоположниками географии сферы обслуживания, делали акцент на то, что трансформационные процессы в городах отражаются именно на сфере обслуживания.

Городское пространство Саранска в настоящее время является динамичной системой и никогда не остается в перманентном состоянии. Поэтому изменения наиболее четко прослеживаются в инфраструктуре, которые находят отражение в эволюции планировочной структуры (см. табл. 1).

Таблица 1

Эволюция планировочной структуры Саранска [3; 9-11]

| Временные рамки эволюционного этапа | Обоснование территориального (пространственного) развития города | Особенности этапа и изменения инфраструктуры |
|-------------------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 этап XVII в. | Бессистемная застройка | Формирование широтной и меридиональной планировочных осей города. Селитебное освоение прилегающих территорий с бессистемной застройкой. |
| 2 этап XVIII в. – начало XX в. | 1. Первый генеральный план города 1784-1785 гг. 2. Генеральный план 1890-х гг. | Развитие и формирование планировочной структуры города согласно фиксированному генеральному плану. Соблюдение квартальной планировки. Зачатки формирования торговой инфраструктуры. |
| 3 этап 1934–1951 гг. | 1. Предварительная схема планировки Саранска с размещением объектов строительства на 1937 г., Ленинградский институт проектирования городов «Гипрогор». 2. Генеральная схема планировки Саранска, 1940 г., Ленинградский институт проектирования городов «Гипрогор». | Упор на развитие и строительство социальной инфраструктуры с приобретением статуса столицы республики (строительство дома связи, кинотеатров, республиканской больницы и т.д.) с небольшим расширением жилой территории на север и запад. |
| 4 этап 1951–1967 гг. | 1. Проект планировки г. Саранска, Московский институт «Горстройпроект», 1951 г. 2. Исправления в проект планировки г. Саранска Московского института «Горстройпроект» Ленинградским институтом проектирования городов «Гипрогор», 1954 г. | Формирование северного и южного промышленного районов с созданием объектов производственной инфраструктуры. Освоение свободных территорий к северо-западу и юго-западу от существующей застройки со строительством объектов социальной инфраструктуры. Присоединение села Посоп к территории города и развитие производственной зоны ТЭЦ-2. |

| 1 | 2 | 3 |
|--|---|---|
| 5 этап 70-е – середина 80-х гг. XX в. | Генеральный план г. Саранска, Московский институт «Гипрогор», 1967 г. | Расширение жилой многоэтажной застройки в южной и северо-западной частях города. Размещение предприятий в северной и южной индустриальной зонах. Расширение корпусов университета и пединститута. Развитие социально-бытовой инфраструктуры (объекты республиканского и общегородского назначения: Дом Совета Министров, Обком КПСС, Дом политпросвещения, Дом быта, отдельные корпуса университета и педагогического института, два стадиона, картинная галерея, кинотеатр на 800 мест, три больничных комплекса (в северо-западном, юго-западном и северо-восточном районах), два техникума, Дворец пионеров и др.) Тенденция к стихийному расширению города. |
| 6 этап конец 80-х – 90-е гг. XX в. | Генеральный план г. Саранска, Московский институт «Гипрогор», 1988 г. | Расширение зоны жилой многоэтажной застройки из перспективной численности населения 375 тыс. чел. в 2000 г. и 400 тыс. чел. в 2010 г. (перспективная численность так и не была достигнута и после 1991 г. темпы расширения жилой зоны снизились). |
| | Генеральный план г. Саранска, Московский институт «Гипрогор», 1998 г. | Достижение точки «пределов роста» Саранска. Упор на комплексную реконструкцию городской инфраструктуры. |
| 7 этап начало XXI в. | 1. Генеральный план г. Саранска и генеральные планы рабочих поселков, поселков и сел как частей городского округа Саранск, 2008 г. 2. Генеральный план территориального планирования ГО Саранск, научно-производственный институт пространственного планирования «ЭНКО», 2014. | Расширение границ населенных пунктов, входящих в городской округ Саранск. Увеличение территории многоэтажной застройки. Совершенствование экологической инфраструктуры города. Использование промышленно-коммунальной зоны для инвестиционных проектов (связано с функционированием АУ «Технопарк «Мордовия»)). Строительство новых жилых районов и развитие сопутствующей инфраструктуры. Строительство стадиона «Юбилейный» и прилегающей к нему спортивной и обслуживающей зоны для проведения игр Чемпионата Мира по футболу 2018 г. |

Таким образом, изменения планировочной структуры влекут за собой трансформацию функции и роли инфраструктуры города, которая зависит от следующих факторов:

- «дефицитности» свободных территорий в центральной части Саранска;
- изменения функциональной нагрузки на центральные, полупериферийные и периферийные зоны города;
- переориентации хозяйственного профиля города;
- строительства и введения в эксплуатацию новых жилых микрорайонов;
- роста инновационной активности;
- строительства спортивной и обслуживающих зон для Чемпионата мира по футболу 2018 года.

ЛИТЕРАТУРА

1. Салькаева Д. Ф. Экономико-географический подход к изучению социальной инфраструктуры региона (на примере Приволжского федерального округа) [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2015. – № 7. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/ehkonomiko-geograficheskijj-podkhod-k-izucheniyu-socialnoj-infrastruktury-regiona-na-primere-privolzhsкого-federalnogo-okruga>.
2. Салькаева Д. Ф. Инфраструктурный потенциал в системе социально-экономического потенциала региона [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2014. – № 10. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/infrastrukturnyj-potencial-v-sisteme-socialno-ehkonomicheskogo-potenciala-regiona>.
3. Кузин В. Ю., Михайлова В. В. К вопросу об урбанистическом развитии Республики Саха (Якутия): на примере контент-анализа информационных источников // Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы: сборник материалов Всероссийской научной конференции. – М.: Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова; Русское географическое общество, 2016. – С. 115-120.
4. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Транспортный фактор регионального развития // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации: материалы Международной научно-практической конференции. – Курск: Курск. гос. ун-т., 2014. – С. 345-350.
5. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Сущность и характерные черты понятия «транспортная инфраструктура» // Сборник научных трудов Sworld. – 2012. – Т. 35. – № 3. – С. 41-45.

6. Салькаева Д. Ф. Трансформация городской среды и развитие инфраструктуры (на примере городского округа Саранск) // European Social Science Journal (Европейский журнал социальных наук). – 2014. – № 9. – Том 3. – С. 375-381.
7. Слука Н. А. Геодемографические феномены глобальных городов. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 317 с.
8. Kratke S. Strukturwandel der Stadte. Stadtesystem und Grundstücksmarkt in der postfordistischen Ara. – Frankfurt-am-Main, New York: Campus Verlag, 1991. – P. 4.
9. Вавилин В.Ф., Моисеенко В.А., Вавилин В.В. Основные этапы развития планировочной структуры Саранска // Строительство, архитектура, дизайн. – 2009. – № 1 (5). – С.7-11.
10. Генеральный план городского округа Саранск. Положение о территориальном планировании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.adm-saransk.ru/all_docs/?ELEMENT_ID=9542
11. Долгачева Т. А., Бучацкая Н. В., Ивлиева Н. Г., Манухов В. Ф. Картографическое моделирование оценки природно-экологической комфортности проживания населения в городе // Промышленное и гражданское строительство. – 2010. – № 6. – С. 16-19.

СЕМИНА И. А., САЛЬКАЕВА Д. Ф.
СОЦИО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СИСТЕМ ОБСЛУЖИВАНИЯ
(НА ПРИМЕРЕ ТОРГОВЫХ КОМПЛЕКСОВ Г. САРАНСКА)¹

Аннотация. Представлена сравнительная характеристика элементов торговой территориальной системы г. Саранска. Методом интервьюирования потребителей разных возрастных категорий выявляется спектр и разнообразие услуг торгово-развлекательного характера на данной территории.

Ключевые слова: город, Саранск, торговля, сфера услуг, городское пространство, территориальная система обслуживания, торговый комплекс.

SEMINA I. A., SALKAEVA D. F.
TERRITORIAL SERVICE TRADE SYSTEM: A SOCIAL AND GEOGRAPHICAL
STUDY OF SHOPPING CENTRES OF SARANSK CITY

Abstract. The article presents a comparative study of the elements of trade territorial system of the city of Saransk. By interviewing consumers of different ages, the study reveals the range and diversity of commercial and entertainment services provided on the territory in question.

Keywords: city, Saransk, trade, service sector, urban space, territorial service system, shopping centre.

На экономику города оказывает влияние не только географическое положение, определяющее производственные и торговые связи с окружающим пространством, но и внутритерриториальная организация самого города [1-3]. Взаиморасположение территориальных систем городского хозяйства, в свою очередь, оказывает влияние на особенность и функционирование сектора услуг. Сектор услуг города – сложный по территориальному и отраслевому составу пласт, поэтому каждая из его составляющих требует отдельного изучения [4-8]. В качестве объекта исследования выступают крупные торговые комплексы (далее – ТК): торгово-развлекательные центры, торговые центры, рынки г. Саранска.

В ходе исследования решались следующие задачи:

- 1) рассмотрены основные объекты, где оказываются торгово-развлекательные и сопутствующие услуги населению по жилым микрорайонам города;
- 2) определен спектр услуг, оказываемых в данных торговых объектах;

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526 А).

3) методом интервьюирования потребителей услуг разных возрастных категорий выявлены потребности в услугах, частота и удобство их пользования.

Основные объекты, где оказываются торгово-развлекательные и другие услуги, представлены в таблице 1. Они отличаются от других объектов разнообразными видами обслуживания и большой посещаемостью людей независимо от пола и возраста.

Таблица 1

Территориальные объекты исследования г. Саранска

| Жилые микрорайоны | ТК |
|-------------------|--|
| Юго-Запад | «Макс» «Eurospar» «Юго-Западный» |
| Светотехстрой | «Глобус» «Данко» (ТЦ «Данко и рынок ООО «Данко») «Ринг» |
| Химмаш | «Сити-парк» «Заречный» |
| Центр | «Огарев-плаза» «Центральный универмаг» «Рио» «Центральный рынок» «Кировский» |

Сравнительный анализ торгово-развлекательных центров, торговых центров и рынков города приведен в таблице 2.

Таблица 2

Сравнительная характеристика торговых объектов г. Саранска

| | Территориальные объекты исследования | Общие черты | Различия |
|--------------------------------|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Торгово-развлекательные центры | «Eurospar» «Рио» «Макс» «Огарёв Plaza» «Глобус» «Сити-Парк» | 1. На первом этаже каждый ТЦ имеет продуктовые магазины такие, как: Перекресток, Лента, Free, Эверест, Eurospar (искл. «Огарёв Plaza»), магазины сотовой связи и электроники: М.видео (в 3-х ТЦ), Эльдorado (в 2-х ТЦ), МТС (в 4-х ТЦ), Билайн (в 3-х ТЦ), Евросеть (нет в «Огарёв Plaza», Мегафон (в 2-х ТЦ), DNS (в 2-х), Теле-2 (в 2-х ТЦ), Ростелеком (только в «Огарёв Plaza», Связной (в 2-х ТЦ), Телефон.ру («Сити-Парк»). | 1. Различие в основном определяется в развлекательных и прочих услугах, предоставляемых населению. Например, в ТЦ «Макс» имеются автосимуляторы, а также игровой центр «Джунгли». В «Сити-Парке» специально оборудованные игровые площадки и аттракционы. В 2-х ТЦ кинотеатры, как для взрослых, так и для детей: Синема стар, 7D Космостар, Мадагаскар. |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------------------|---|---|--|
| | | <p>2. В каждом ТЦ имеются аптеки, салоны оптики, парфюмерные и ювелирные магазины, такие как: 585 Gold, Алмаз Холдинг, Pandora, Yves Rosher и др. Магазины мужской и женской одежды: Снежная королева, O'stin, Zolla, F5, H&M (только в «Сити Парск»), Gloria Jeans, Спортмастер, Bershka, Эконика, Tom Tailor, Milawitsa и др. Популярны магазины обуви: Kari, Belwest, ЦентрОбувь и др. Практически в каждом ТЦ имеются магазины и для детей разных возрастов: Kari kids, Детский Мир, Вырастайка, Бегемот, Toy&Toy и др. Также в каждом ТЦ в обязательном порядке имеются банкоматы.</p> | <p>2. Следующая отличительная особенность заключается в наличии таких магазинов, которые присутствуют не в каждом ТЦ. Сюда можно отнести: магазины спортивного инвентаря и питания (Спорт Сити, Рыболов, Фитнес life), также фотосалоны (Матрица и др.), турагентства («Лазурный берег», «Fox Travel»), музыкальный магазин «Floyd», центр лазерной косметологии «Платина», табачный магазин «Al Capone», магазин ортопедических матрасов «Ascona» и др.</p> <p>3. Наличие в ТЦ специальных мест общественного питания: Coffee Like, Doner Kebab, Марио Pizza, Суши бар-трактория IL SUSH-KA, Baskin Robbins, Суши в боксе, Malina и др. Таким образом, наиболее широкий спектр предоставляемых торговых и развлекательных услуг имеют такие торговые центры «Сити-Парк», «Рио», «Макс».</p> |
| <p>Торговые центры</p> | <p>«Юго-Западный» «Центральный универмаг» «Данко» «Кировский»</p> | <p>Все эти торговые комплексы объединяет то, что в них размещен большой спектр товаров и услуг, для всех категорий населения. Продовольственные товары представлены в магазинах «Магнит», «Перекресток», «Караван», «Городок», «пекарня». Магазины сотовой связи и электроники «Мегафон», «Офелия», «DNS», «Tele2».</p> | <p>Различия можно найти в том, что все они не равнозначны для населения, их престижность неодинакова. В ТК «Юго-Западный» очень скудный спектр услуг. ТК «Кировский» пользуется популярностью у населения, так как там больше ассортимент оказываемых услуг: ювелирная мастерская, ремонт обуви, ремонт часов, мини-ателье, швейная мастерская, изготовление ключей, автотовары и услуги.</p> |
| <p>Рынки</p> | <p>«Центральный Рынок» «Заречный» «Ринг»</p> | <p>На каждом рынке имеются частные продуктовые магазины и торговые лавки со свежими овощами и фруктами, а также другими продовольственными товарами. Салоны связи и сети платежных терминалов, банкоматов: «МТС», «Мегафон», «Билайн», «Связной», «Евросеть» и др.</p> | <p>Наличие не на всех рынках таких известных и популярных магазинов, как «ЦентрОбувь», «Магнит», «Мультимаг», «Еврошоп», «Московская ярмарка» и др.</p> |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|--|---|
| | | На территории рынков имеются аптеки, парикмахерские, цветочные магазины и магазины, продающие товары для домашних животных, также небольшие и брендовые магазины с одеждой для населения любого возраста и свободные торговые ряды. Практически на каждом рынке предоставляются услуги ремонта одежды и обуви. | Не на всех рынках имеются «специальные» магазины и услуги: Евростиль, Пирамида, Умелец, Мусульманская лавка, ремонт часов, а также ювелирные мастерские и др. |

Исследование проводилось эмпирическим путем при использовании собственных наблюдений и опроса посетителей торговых центров города Саранска методом собственно-случайной выборки по полу и возрасту. В каждом ТЦ было опрошено порядка 70 человек. Проводя сравнительную характеристику рынков города Саранска по выставленным баллам посетителей разных возрастных групп, можно сказать, что по всем категориям вопросов интервьюируемых более всего устраивает рынок «Заречный», а менее всего – рынок «Ринг». Отдельно выделить какой-либо рынок по спектру предоставляемых торгово-развлекательных услуг крайне затруднительно и между ними, в целом, больше сходств, чем различий. И для каждой категории населения тот или иной рынок окажется предпочтительнее по определенным причинам.

Возрастная группа 16–20 лет по территориальной доступности высоко оценили рынок «Заречный». Меньше баллов посетители данной группы поставили рынкам «Ринг» и «Юго-Западный». Барьеры на пути они легче преодолевают до «Юго-Западного», «Ринга» и «Заречного» рынков, сложнее – до Центрального рынка. По их мнению, хорошая парковка находится на рынках «Заречный» и «Юго-Западный», а плохая – на рынке «Ринг». Большой ассортимент товаров эта возрастная группа выделяет на рынках «Ринг» и «Заречный». Цены на товары их устраивают на Центральном рынке, считают, что там дешевле чем на рынке «Ринг». На вопрос о качестве товара хорошую оценку получили рынки «Заречный» и «Центральный», а вот рынок «Ринг», по мнению молодых людей, этим похвастаться не может. Качество обслуживания получило приоритет на рынках «Юго-Западный» и «Заречный», а вот Кировский рынок в эту категорию не попал. По характеристике внутреннего пространства, размера рынка, дополнительных услуг, развлечениям и престижности на первом месте оказался рынок «Заречный». Неудобство в комфорте по площадному признаку и организации торговых рядов вызывают рынки «Ринг» и «Юго-Западный». Самым безопасным рынком молодые люди считают рынок «Заречный», от него

не отстает рынок «Кировский», а вот самым опасным, по их мнению, оказался «Центральный» рынок.

Люди в возрасте 21–29 лет территориальную доступность оценили следующим образом, рынки «Центральный», «Заречный» и «Кировский» получили довольно хорошую оценку, а вот рынок «Ринг» – наоборот. Барьеров по пути у них практически нет к рынкам «Ринг», «Заречный» и «Юго-Западный», а возможность добраться до Центрального рынка вызывает определенные трудности – пробки для владельцев личного транспорта, большая наполняемость подвижного состава для людей, пользующихся общественным транспортом и др. Парковка им нравится больше у рынка «Заречного», чем у «Ринга». Ассортимент товаров более разнообразен, по мнению опрошиваемых, у Центрального рынка, а менее всего – у рынка «Ринг». В категориях «ценовая группа», «качество товара», «качество обслуживания», «внутреннее пространство» более высокие оценки у рынков «Заречный» и «Юго-Западный», а вот на последнем стоит рынок «Ринг». Большим размером, по мнению этой возрастной группы, выделяется рынок «Заречный», а незначительным – «Юго-Западный». Дополнительными услугами и развлечениями, по мнению опрошенных этого возраста, может похвастаться рынок «Заречный», а вот рынкам «Ринг» и «Центральный» они присвоили очень маленькие баллы. Престижным, среди опрошенных этой возрастной группы, оказался рынок «Кировский», а непрестижным – «Ринг». Хорошей безопасностью, по мнению людей, обладают рынки «Кировский» и «Заречный», а вот небезопасным они считают Центральный рынок.

Наиболее доступным рынком для людей в возрасте 30–44 лет оказался рынок «Юго-Западный», менее – «Ринг». Опрошенные выделили определенные барьеры по доступности к Центральному рынку, а легче им добраться до рынка «Заречный». Парковка не устраивает посетителей рынка «Ринг», а у рынка «Заречный» – наоборот. Хороший ассортимент товаров, по мнению опрошенных, у рынков «Заречный» и «Юго-Западный», а наименьший у Кировского рынка. Невысокие цены, по мнению опрошенных, на рынках «Заречный» и «Центральный», дорогим они посчитали рынок «Ринг». В категориях «качество товаров», «качество обслуживания» и «внутреннее пространство» высокую оценку получили рынки «Заречный» и «Юго-Западный», а наименьшую – рынок «Ринг». По размеру объекта хороший балл был поставлен рынку «Заречный», а наименьший – «Юго-Западному». Дополнительными услугами, по их мнению, больше обладает рынок «Кировский». Престижным также оказался рынок «Кировский», а менее престижным – «Юго-Западный» рынок. Безопасными они считают рынки «Ринг» и «Юго-Западный», а вот «Центральный» – наоборот.

В таких категориях как «расстояние», «барьеры», «парковка», «ассортимент товаров», «ценовая группа», «качество товара», «качество обслуживания» и «внутренне пространство» на первом месте оказался рынок «Юго-Западный», по мнению опрошенных лиц в возрасте от 45 до 59 лет. При этом им сложнее добраться до рынков «Ринг» и «Центральный». Меньший балл получила парковка рынка «Ринг», ассортимент товаров оказался невысок у рынков «Центральный» и «Заречный». Цены высокие, по их мнению, на Центральном рынке. Невысокий балл по качеству обслуживания и внутреннего пространства получил рынок «Ринг». Дополнительными услугами и престижностью обладает рынок «Заречный». Самым небезопасным рынком они считают Центральный рынок.

Анализируя ответы опрошенных в возрасте от 60 лет и старше, почти во всех категориях вопросов на первом месте преобладает рынок «Юго-Западный». Только в категориях «размер рынка», «дополнительные услуги (развлечения)» и «престижность» получил высокий балл рынок «Заречный». Сложно добираться до рынков «Центральный» и «Ринг». По мнению этой возрастной категории, парковка мала у Центрального рынка, недостаточно ассортимента на Кировском рынке, цены высоки на рынке Ринг. Качество товаров, качество обслуживания и внутренне пространство, по их мнению, оказалось низким у рынка «Ринг». Мало дополнительных услуг у Центрального рынка, непрестижным, по их мнению, оказался рынок «Ринг». Наиболее безопасным, по оценке опрошенных, явился рынок «Кировский», а вот наиболее опасным – Центральный рынок.

Самым востребованным торговым центром (далее – ТЦ), по мнению потребителей, является ТЦ «Рио», так как у него хорошее расположение, разнообразие товаров и услуг. Также ему не уступает ТЦ «Сити-Парк», новый торгово-развлекательный центр, открытый совсем недавно, который привлекает к себе внимание разнообразием товаров и услуг. Самым невостребованным является ТЦ «Данко». Он находится далеко от центра и в своем жилом микрорайоне города занимает далеко не первое место.

Рассматривая ассортимент магазинов, на первый план выходят ТЦ «Рио» и ТЦ «Eurospar». Магазины торговых центров «Макс», «Сити-Парк», «Универмаг» и «Огарёв Plaza» были оценены как магазины с достаточным ассортиментом. ТЦ «Данко» и ТЦ «Глобус» отличаются от остальных торговых центров тем, что там сосредоточены магазины, в основном ориентирующиеся на продукты, бытовую технику и электронику. Качество товаров во всех данных торгово-развлекательных центрах большинством покупателей разных возрастных групп оценивается на «четвёрку», а качество обслуживания – на более высокий балл, но есть и исключения, например, ТЦ «Универмаг» покупателями оценен на два балла.

Внутреннее пространство помогает сориентироваться в здании и быстро найти нужный нам магазин. Почти все ТЦ люди оценивают как комфортные, но только не ТЦ «Универмаг» и ТЦ «Данко». Парковка устраивает потребителей не на всех торговых площадках. Хорошие достаточно объемные парковки только в ТЦ «Данко» и ТЦ «Макс», неплохая парковка около ТЦ «Eurospar». Около ТЦ «Огарёв Plaza» небольшая парковка, а у ТЦ «Сити-Парк» практически отсутствует наземная парковка.

Ценовая категория оценивается везде по-разному. В этом плане людям нравятся ТЦ «Рио», ТЦ «Сити-Парк», ТЦ «Eurospar». Цены на продукты почти везде одинаковы, различия лишь составляют цены на одежду, обувь, бытовую технику, электронику.

В дополнительных услугах нуждаются такие торговые центры, как «Данко», «Макс», «Огарёв Plaza» и «Eurospar». Последний в основном специализируется на продуктах питания.

По степени престижности пьедестал занимает ТЦ «Сити-Парк». Он совсем новый и привлекает большое количество покупателей. В нем много магазинов, немало услуг и развлечений. Торговые центры «Макс», «Огарёв Plaza», «Eurospar», «Рио» и «Глобус» достаточно престижны. Менее престижными являются ТЦ «Универмаг» и ТЦ «Данко», их в основном посещают люди, живущие поблизости. Покупателям с других микрорайонов невыгодно приезжать в них для приобретения товаров, когда можно аналогичные товары и продукты купить в своем микрорайоне.

Различия в оценках безопасности самих зданий торгово-развлекательных центров не так уж различаются. Высшую оценку получил ТЦ «Сити-Парк», в других ТЦ оценка не превышает «четвёрку».

В заключение отметим, что люди пользуются не одним ТЦ или рынком. Они ищут более удобное место для покупки товаров и услуг, в котором можно не только «закупиться», но и отдохнуть. Если потребителю понравился ТЦ или рынок, то расстояние и барьеры на пути до него (если таковые есть) не имеют значения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фоломейкина Л. Н. Рынок экологических товаров, работ и услуг в регионе // Регионология. – 2014. – № 1 (86). – С. 147-154.
2. Семина И. А. Развитие транспортной инфраструктуры г. Саранска при реализации столичных функций // Регионология. – 2015. – № 1 (90). – С. 57-66.
3. Салькаева Д. Ф. Трансформационные процессы в городском пространстве // Научные труды SWorld. – 2015. – Т. 15. – № 4 (41). – С. 38-42.

4. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Оценка качества городской среды для жизнедеятельности населения и комфортности проживания (город - район - двор) // Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы: сборник материалов Всероссийской научной конференции / Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова; Русское географическое общество. – М., 2016. – С. 253-257.
5. Кустов М. В., Логинова Н. Н., Семина И. А. Использование ГИС-технологий для обеспечения устойчивого развития городских территорий // ИнтерКарто/ИнтерГИС 10: устойчивое развитие территорий: геоинформационное обеспечение и практический опыт: материалы Международной конференции. – Владивосток, Чанчунь (КНР), 12-19 июля 2004 г. – Владивосток: ООО «К и партнеры», 2004. – С. 61-67.
6. Салькаева Д. Ф. Экономико-географический подход к изучению социальной инфраструктуры региона (на примере Приволжского федерального округа) [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2015. – № 7. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/ehkonomiko-geograficheskijj-podkhod-k-izucheniyu-socialnoj-infrastruktury-regiona-na-primere-privolzhskogo-federalnogo-okruga>.
7. Семина И. А., Хохлова Е. Э. Социально-географические аспекты исследования транспорта [Электронный ресурс] // Огарёв-online. – 2014. – № 10 (24). – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/socialno-geograficheskie-aspekty-issledovaniya-transporta>.
8. Семина И. А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона // Проблемы региональной экологии. – № 4. – 2008. – С. 126-133.

СЕМИНА И. А., ХОХЛОВА Е. Э.

**ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА
(НА ПРИМЕРЕ РЕГИОНОВ РОССИИ ДЕПРЕССИВНОГО ТИПА)¹**

Аннотация. В статье представлена комплексная оценка транспортных узлов регионов России депрессивного типа, рассмотрены морфологические особенности транспортных сетей. Проведен сравнительно-географический анализ развитости транспортных систем регионов различных по характеру освоения и специфике хозяйственной деятельности.

Ключевые слова: транспорт, транспортный узел, дорожная сеть, балльная оценка, морфология сетей.

SEMINA I. A., KHOKHLOVA E. E.

**ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL ANALYSIS OF TRANSPORT SPATIAL
STRUCTURE: A STUDY OF RUSSIAN REGIONS OF DEPRESSIVE TYPE**

Abstract. The article presents a comprehensive assessment of transport hubs of Russian regions of depressive type. The morphological features of transport networks are studied. A comparative geographical analysis of the regional transport systems is carried out. The regions under analysis differ in development levels and business activities.

Keywords: transport, transportation hub, road network, scoring, network morphology.

Транспорт изучают многие науки. Географы, в отличие от специалистов других областей знания (экономистов, управленцев, инженеров, техников), изучают транспорт как географическое явление, т.е. его пространственные особенности, взаимодействие с территорией, природой, населением и хозяйством. Пространственной особенностью транспорта, в отличие от промышленности и сферы услуг (для них характерно точечное размещение), сельского хозяйства (ареальный характер размещения), является линейно-сетевой и узловый характер размещения объектов транспорта в географическом пространстве.

Транспортные системы включают в себя линейную и узловую инфраструктуру (пути, транспортные линии, сеть этих линий; транспортные узлы и центры), транспортные средства (подвижной состав), транспортные потоки. Эти элементы связаны друг с другом транспортно-географическими отношениями, изучение которых является важной

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526 А).

географической задачей [3; 9]. Транспортные узлы и дорожная сеть образуют основные элементы территориальной структуры транспорта.

Депрессивные регионы составляют определенную группу российских регионов [6]. «Проблемность» данных субъектов РФ обусловлена механизмами экономической реформы. Для большинства депрессивных территорий развитие транспортных коммуникаций и реализация выгод транспортно-географического положения позволит обеспечить возможности преодоления депрессивного состояния [6; 8; 10].

Таблица 1 была использована в качестве основы при проведении оценки пропускной способности транспортных узлов регионов депрессивного типа: учитывалось наличие магистральных и прочих железных и автомобильных дорог, водных путей, аэропортов. Данный подход позволил выявить транспортные узлы, являющиеся наиболее мощными по своему транспортному потенциалу (см. рис.1).

Таблица 1

Балльная оценка пропускной способности путей сообщения [4]

| Пути сообщения, аэропорты | Баллы |
|--|-------|
| Железные дороги: магистральные; | 2 |
| немагистральные | 1 |
| Автомобильные дороги: федеральные дороги; | 1 |
| остальные | 0,5 |
| Судоходные участки рек: река Волга; | 1 |
| другие реки | 0,5 |
| Воздушный транспорт: международные аэропорты; | 1 |
| остальные | 0,5 |
| Трубопроводный транспорт: магистральные нефте-, продукто- и газопроводы; | 1,3 |
| остальные | 0,5 |

Транспортные узлы включены в таблицу 2 с учетом их рейтинга. Первые места занимают города: Брянск, Саратов, Барнаул, Курган, Чебоксары, Ульяновск. Это узлы, в которых наличествуют и железные и автомобильные дороги магистрального значения, а также водные пути и аэропорты. Можно сделать вывод о том, что они занимают более выгодное транспортно-географическое положение, имеют потенциальные возможности для своего развития с точки зрения использования выгод данного положения [7; 9; 10].

Такие города как Саранск, Пенза, Волгоград, Абакан, Улан-Удэ, Иваново, Кострома, Рузаевка, Киров занимают 6–10 места (см. табл. 2). В отличие от предыдущих узлов, они имеют меньшее количество магистральных железных и автомобильных дорог, в некоторых из них водные пути отсутствуют.

Согласно рейтингу, в узлах, занимающих 11–13 места значительно меньше количество не только магистральных, но и прочих дорог, водных путей и аэропортов. К

таким транспортным узлам можно отнести города: Кизляр, Петров Вал, Биробиджан, ст. Прохладная, Ставрополь, Владивосток, Унеча, Владимир, Муром, Махачкала, Йошкар-Ола.

Таблица 2

Балльная оценка транспортных узлов российских регионов депрессивного типа

| транспортные узлы | Железные дороги | | Автомобильные дороги | | Водные пути | Аэропорты | Баллы | Рейтинг |
|-------------------|-----------------|--------|----------------------|--------|-------------|-----------|-------|---------|
| | магистр. | прочие | магистр. | прочие | | | | |
| Брянск | 4 | 3 | 4 | 1,5 | 0,5 | 1 | 14 | 1 |
| Саратов | 4 | 2 | 2 | 1,5 | 2 | 1 | 12,5 | 2 |
| Барнаул | - | 4 | 3 | 1 | 0,5 | 1 | 9,5 | 3 |
| Курган | - | 4 | 2 | 1 | 1 | 0,5 | 8,5 | 4 |
| Чебоксары | - | 1 | 4 | - | 2 | 1 | 8 | 5 |
| Ульяновск | - | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 8 | 5 |
| Саранск | - | 2 | 3 | 1,5 | - | 0,5 | 7 | 6 |
| Пенза | - | 4 | 2 | 0,5 | - | 0,5 | 7 | 6 |
| Вогоград | 2 | 1 | 1 | 0,5 | 1 | 1 | 6,5 | 7 |
| Абакан | - | 2 | 2 | 1 | 0,5 | 1 | 6,5 | 7 |
| Улан Удэ | 2 | 1 | 1 | 0,5 | 0,5 | 1 | 6 | 8 |
| Иваново | - | 2 | 1 | 2 | - | 0,5 | 5,5 | 9 |
| Кострома | - | 1 | 2 | 1 | 1 | - | 5 | 10 |
| Рузаевка | 1 | 3 | - | 1 | - | - | 5 | 10 |
| Киров | 1 | 1 | 1 | 1 | 0,5 | 0,5 | 5 | 10 |
| Унеча | - | 4 | - | 0,5 | - | - | 4,5 | 11 |
| Владимир | - | 2 | - | 2 | 0,5 | - | 4,5 | 11 |
| Муром | 2 | 1 | - | 1 | 0,5 | - | 4,5 | 11 |
| Махачкала | 2 | - | 1 | 1 | - | 0,5 | 4,5 | 11 |
| Йошкар-Ола | - | 1 | 1 | 1,5 | 0,5 | 0,5 | 4,5 | 11 |
| Кизляр | - | 2 | 1 | 1 | - | - | 4 | 12 |
| Петров Вал | - | 2 | 1 | 1 | - | - | 4 | 12 |
| Биробиджан | 1 | 1 | - | 2 | - | - | 4 | 12 |
| Прохладная | - | 2 | 1 | 0,5 | - | - | 3,5 | 13 |
| Ставрополь | - | 1 | 1 | 0,5 | - | 1 | 3,5 | 13 |
| Владивосток | 1 | - | 1 | - | 0,5 | 1 | 3,5 | 13 |
| Майкоп | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 3 | 14 |
| Белогорск | 1 | 1 | - | 1 | - | - | 3 | 14 |
| Нальчик | - | 1 | - | 1 | - | 0,5 | 2,5 | 15 |
| Котляревская | - | 2 | - | 0,5 | - | - | 2,5 | 15 |
| Черкесск | - | 1 | 1 | 0,5 | - | - | 2,5 | 15 |
| Светлоград | - | 2 | - | 0,5 | - | - | 2,5 | 15 |

В транспортных узлах, расположенных на последних местах (14 и 15) отсутствуют водные пути и аэропорты (Майкоп, Белогорск, Котляревская, Черкесск, Светлоград).

Наиболее мощным транспортным потенциалом обладают узлы приграничных транзитных регионов – Барнаул, Улан-Удэ, Курган, Брянск, а также регионов центра европейской части России – Саратов, Ульяновск, Чебоксары (см. рис. 1).

География евразийских трансконтинентальных коридоров и положение ведущих транспортных узлов изучаемых регионов по отношению к ним показывают, что такие города как Киров, Курган, Улан-Удэ, Белогорск, Биробиджан, Владивосток входят в зону влияния Центрального транспортного коридора, что объясняется положением узлов в опорных

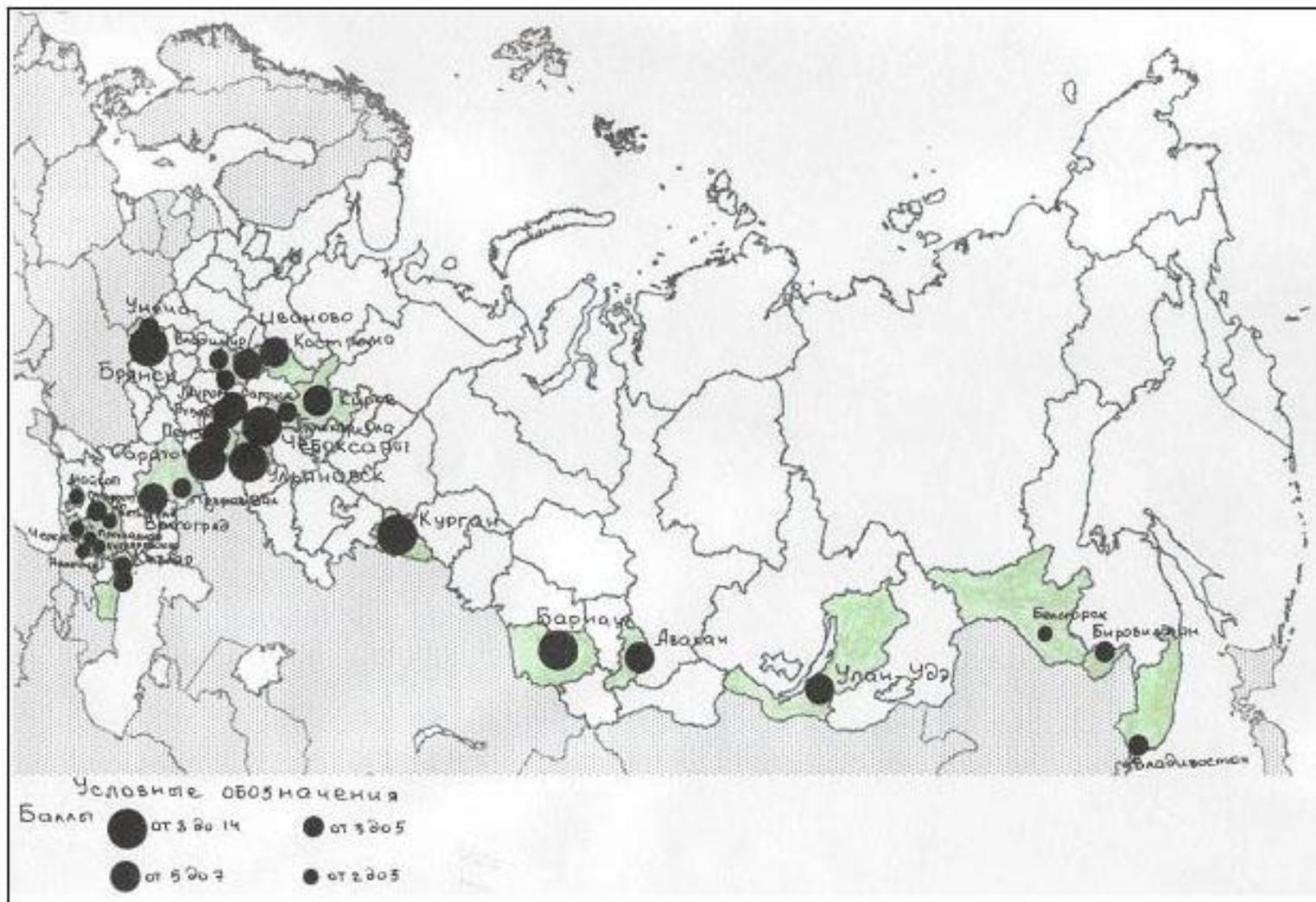


Рис. 1. Комплексная балльная характеристика транспортных узлов регионов России депрессивного типа.

«точках» транссибирской магистрали. Города Барнаул и Абакан расположены в зоне влияния Енисейского транспортного коридора. Города Волгоград, Ставрополь, Махачкала находятся в зоне влияния коридора «Север-Юг». Такие узлы как Пенза, Саратов, Саранск, Рузаевка, Кострома, Иваново, Владимир, Муром расположены между крупнейшими транспортными коридорами, что можно использовать в качестве оптимизации их экономического потенциала. Поскольку регионы, находящиеся в зоне влияния крупнейших международных транспортных коридоров обладают потенциальными возможностями в повышении качества работы транспортной сети, за счет этого возможны и улучшения социально-экономического развития каждого субъекта в целом.

К таким субъектам можно отнести: Брянскую, Саратовскую, Курганскую области, Республики Бурятия, Хакасия, Алтайский и Приморский края. Для данных регионов есть потенциальные возможности развития сетевых связей, благодаря которым «сотрудничающие города достигают выгоды от увеличения масштаба производства, чему способствует образование быстрых и надежных коридоров транспорта и телекоммуникаций» [1], речь идет о формировании так называемых «коридорных» городов.

Транспортно-географическое положение может являться фактором, способствующим социально-экономическому региональному развитию или его стагнации [2; 8; 9]. Выгоды ЭГП «не доиспользуют» большинство депрессивных регионов, особенно Курганская область, занимающая последние места среди субъектов РФ по ряду показателей развития общественного автомобильного транспорта [6; 7].

Важным аспектом в изучении территориальной структуры транспорта является исследование морфологических особенностей транспортных сетей.

Используя подход, на основании которого выделяют регионы освоенной и слабоосвоенной зоны, а также исходя из классификации изучаемых регионов по видам деятельности, методом максимального разнообразия были взяты для изучения регионы освоенной зоны – Владимирская область, Мордовия, Адыгея, и слабоосвоенной зоны – ЕАО. В таблице 3 изучаемые регионы показаны как территории освоенной и слабоосвоенной зон, обозначен тип региона по видам хозяйственной деятельности.

Для выбранных регионов рассчитаны показатели К. Канского (см. табл. 4). Транспортные сети слагаются из однотипных элементов. Ребру графа соответствует транспортная линия (дорога), а вершине – город, транспортный узел. Замена транспортной сети на граф позволяет несколько упростить сеть и одновременно «выпянуть» ее главные топологические свойства, отражающие взаиморасположение, взаимососедство элементов транспортной сети – узлов и линий. О качестве конфигураций можно судить, начиная с циклических структур, поскольку древовидная сеть абсолютна и ненадежна.

В таблице 5 отражены показатели морфологии автодорожной сети изучаемых регионов. Из таблицы видно, что наиболее надежна и функциональна транспортная сеть Владимирской области, т.к. индекс цикличности составляет 210, менее надежна – сеть Еврейской автономной области, т.к. индекс цикличности составил 3. Индекс формы показывает степень компактности территории при функционировании транспортной сети.

Таблица 3

Изучаемые регионы по характеру освоенности и хозяйственной деятельности

| Депрессивные регионы России | Тип хозяйственной деятельности |
|-----------------------------|--|
| Освоенная зона | |
| Владимирская область | более урбанизированный, индустриальный тип |
| Республика Мордовия | индустриально-аграрный тип |
| Республика Адыгея | аграрно-индустриальный тип Юга России |
| Слабоосвоенная зона | |
| ЕАО | аграрный тип |

Таблица 4

Показатели морфологии транспортной сети

| Название показателя | Формула расчета | Условные обозначения | «Что показывает» |
|------------------------|-----------------|--|---|
| Индекс цикличности (М) | $M=e-v+p$ | М - число циклов (замкнутых контуров в сети) е - число ребер; v - число вершин; р - число изолированных компонентов | Чем больше цикличность, тем более технически надежна и функциональна транспортная сеть |
| Индекс формы (П) | $P=e/b$ | b - топологический диаметр (кратчайшее расстояние в ребрах между самыми удаленными вершинами сети. т.е. «основной» участок сети) | Чем выше индекс формы, тем более компактна территория функционирования транспортной сети |
| Индекс связности (В) | $V=e/v$ | е - число ребер; v - число вершин | Чем выше индекс связности, тем лучше транспортная связанность между точечными объектами транспортной сети |

Показатели морфологии транспортных сетей изучаемых регионов

| Регионы | Показатель морфологии транспортных сетей | | |
|----------------------|--|--------------|------------------|
| | Индекс цикличности | Индекс формы | Индекс связности |
| Владимирская область | 210 | 10,2 | 2,5 |
| Республика Мордовия | 10 | 6,0 | 1,1 |
| Республика Адыгея | 5 | 5,4 | 1,0 |
| ЕАО | 3 | 3,6 | 1,0 |

Расчеты показали, что компактнее всего территория Владимирской области, показатель для названной области составил 10,2. Транспортная связанность между точечными объектами транспортной сети выше у Владимирской области, индекс связности Еврейской автономной области имеет самое меньшее значение – 1. Из четырех изучаемых регионов наиболее высокие показатели морфологии у Владимирской области, транспортная сеть которой более надежна и компактна по сравнению с другими регионами. По степени надежности за Владимирской областью следует Республика Мордовия. Данные регионы находятся в европейской части России, вблизи от центра Москвы и ее радиально-кольцевой транспортной сети.

Конфигурация транспортных сетей определяет как функциональные, так и морфологические особенности территориальных систем хозяйства и населения [2; 3; 11]. Недостаточность изучения конфигурации транспортных систем приводит к существенным недостаткам их пространственной организации [5; 8; 9]. Современное постиндустриальное общество нуждается в ускорении транспортного сообщения и повышении уровня его надежности, безопасности, качества, что возможно при росте инвестиций в улучшение структуры транспортной сети. В этой связи при разработке региональных программ следует учитывать тот факт, что эффективные транспортные стратегии могут служить целевым ориентиром преодоления региональной депрессивности и повышения уровня социально-экономического развития данных территорий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доманьски Р. Экономическая география: динамический аспект / пер. с польск. – М.: Новый хронограф, 2010. – 374 с.
2. Логинова Н. Н., Пресняков В. Н., Семина. И. А. и др. Социальные и экономико-географические исследования региона (на примере Республики Мордовия) // Вестник Удмуртского университета. – 2012. – № 3. – С. 127-136.

3. Семина И. А., Носонов А. М., Логинова Н. Н. и др. Пространственный анализ и оценка социально-экономического развития региона: монография / Под. ред. А. М. Носонова, И. А. Семиной. – Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 2014. – 228 с.
4. Региональные транспортные консолидирующие центры – опорные узлы системы международных транспортных коридоров / Под ред. С. В. Архангельского, В. И. Арсенова, Г. Р. Хасаева. – Самара: Самарский научный центр РАН, 2004. – 352 с.
5. Салькаева Д. Ф. Экономико-географический подход к изучению социальной инфраструктуры региона (на примере Приволжского федерального округа) [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2015. – № 7. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/ehkonomiko-geograficheskijj-podkhod-k-izucheniyu-socialnoj-infrastruktury-regiona-na-primere-privolzhskogo-federalnogo-okruga>.
6. Семина И. А. Депрессивные регионы России: подходы к выделению и дифференциации // Проблемы региональной экологии. – № 4. – 2009. – С. 109-115.
7. Семина И. А. Положение регионов депрессивного типа в социально-экономическом пространстве страны // Сжатие социально-экономического пространства: новое в теории регионального развития и практике его государственного регулирования XXVII ежегодная сессия экономико-географической секции МАРС. – М.: Эслан, 2010. – С. 318-339.
8. Семина И. А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона // Проблемы региональной экологии. – № 4. – 2008. – С. 126-133.
9. Семина И. А. Транспорт Республики Мордовия: факторы, проблемы и перспективы развития // Вестник Мордовского университета. – 2015. – Т. 25, № 4. – С. 103-112.
10. Семина И. А. «Транспортно-географическое положение» в региональных исследованиях // Проблемы региональной экологии. – 2011. – № 4. – С. 131-137.
11. Семина И. А., Хохлова Е. Э. Социально-географические аспекты исследования транспорта [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2014. – №10. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/socialno-geograficheskie-aspekty-issledovaniya-transporta>.

СТУЛЬЦЕВА Н. Н., ИНДЮКОВА В. А.

**ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА АТМОСФЕРНЫХ ОСАДКОВ
НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ МОРДОВИЯ**

Аннотация. В статье представлен анализ пространственно-временного распределения атмосферных осадков на территории Республики Мордовия в последние десятилетия. Выявлены тенденции долговременных колебаний, приводится оценка трендов.

Ключевые слова: климат, атмосферные осадки, климатическая норма, тренд осадков, теплый период, холодный период.

STULTSEVA N. N., INDYUKOVA V. A.

**DYNAMICS OF ATMOSPHERIC PRECIPITATION
ON THE TERRITORY OF MORDOVIA REPUBLIC**

Abstract. The article presents an analysis of the spatial and temporal distribution of atmospheric precipitation on the territory of the Republic of Mordovia over recent decades. The study reveals the trends of long-term fluctuations and provides their assessment.

Keywords: climate, atmospheric precipitation, climatic norm, precipitation trend, warm period, cold period.

Изменение климата происходило и будет происходить всегда. Меняется не только температура, но и количество осадков, их частота и интенсивность. По рекомендации всемирной метеорологической организации (ВМО) климатические нормы рассчитывают за 30-летний период. Климатической нормой называют ту или иную характеристику климата, статистически полученную из многолетнего ряда наблюдений, чаще всего это многолетняя средняя величина. В связи с постоянным изменением климата необходимо пересчитывать и климатические нормы. Для получения сравнимых результатов мониторинга климатической системы в глобальном масштабе ВМО утверждает единый период для расчета климатических норм. В настоящее время используются нормы за два периода: 1961–1990 гг. и 1971–2000 гг. В представленной работе сравнение проводилось с климатическими нормами 1971–2000 гг.

Небольшая площадь и широтная протяженность Республики Мордовия обусловили относительно однородные климатические условия. Однако, в направлении с северо-запада на юго-восток отмечается понижение температуры и уменьшение количества атмосферных осадков. В этой связи была поставлена задача: проанализировать показатели количества атмосферных осадков в различных частях Республики Мордовия [1]. Для всестороннего анализа пространственно-временного распределения атмосферных осадков в качестве

опорных были выбраны три метеорологические станции (МС): Темников (северо-запад), Саранск (центр), Б. Березники (юго-восток). Анализ данных проводился за последние 30 лет (1986–2015 гг.).

Территория республики относится к зоне с неустойчивым увлажнением, где испарение нередко превышает количество выпавших осадков и бывают засухи.

В зависимости от вида атмосферных осадков год принято делить на два периода: с преимущественным выпадением твердых осадков – холодный; с преобладанием жидких осадков – теплый. Холодный период соответствует времени года с ноября по март, а теплый – с апреля по октябрь.

За взятый нами период (1986–2015 гг.) средняя годовая сумма осадков на МС Саранск составила 489 мм (95% от нормы) (см. табл. 1), на МС Темников – 551 мм (102% от нормы), на МС Б. Березники – 517 мм (105% от нормы). Максимум наблюдался в 1990 г. – 705 мм (138%) на МС Саранск, в 1998 г. – 761 мм (141%) на МС Темников, в 2012 г. – 728 мм (148%) на МС Б. Березники. Минимум наблюдался в 2014 г. – 340 мм (66%) на МС Саранск, в 2014 г. – 358 мм (66%) на МС Темников, в 1996 г. – 316 мм (64%) на МС Б.Березники (см. табл. 2).

Таблица 1

Распределение средних значений осадков (мм) по месяцам, сезонам и за год на МС Саранск, МС Темников и МС Б. Березники и их отклонения (%)

| Пе- риод | Месяцы, сезоны | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------------|-----|-----|-----|-----|--------------------------|-----|-----|---------------|-----|----|-----|---------------------|-----|-----|---------------|----------------|-----|--|
| | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | Зима х.п.г. XI–III | 4 | 5 | Весна IV–V | 6 | 7 | 8 | Лето VI– VIII | 9 | 10 | Осень IX–X | т.п.г. IV–X | Год | |
| 1986 – 2015 гг. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| МС Саранск | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1986 – 2015 гг. | 38 | 39 | 34 | 25 | 27 | 163 | 28 | 35 | 63 | 53 | 59 | 56 | 168 | 50 | 45 | 95 | 326 | 489 | |
| % | 86 | 103 | 103 | 100 | 113 | 101 | 84 | 95 | 90 | 91 | 82 | 108 | 94 | 102 | 96 | 99 | 94 | 98 | |
| МС Темников | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1986 – 2015 гг. | 43 | 51 | 50 | 30 | 32 | 206 | 32 | 42 | 74 | 59 | 55 | 60 | 174 | 53 | 45 | 98 | 346 | 551 | |
| % | 91 | 128 | 172 | 111 | 139 | 128 | 107 | 91 | 99 | 107 | 71 | 103 | 94 | 104 | 90 | 97 | 97 | 113 | |
| МС Б. Березники | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1986 – 2015 гг. | 38 | 42 | 35 | 26 | 30 | 171 | 31 | 38 | 69 | 64 | 68 | 53 | 185 | 53 | 42 | 95 | 349 | 517 | |
| % | 97 | 111 | 113 | 104 | 130 | 111 | 100 | 103 | 102 | 116 | 96 | 104 | 105 | 110 | 100 | 105 | 104 | 108 | |

Динамика среднегодовых и среднемесячных осадков (мм) по метеостанциям:

Саранск, Темников и Б. Березники

| Месяцы | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------|------|------------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|---------------|------|------|
| Годы | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Год |
| МС Саранск | | | | | | | | | | | | | |
| 1986-1995 | 33 | 26 | 26 | 32 | 35 | 55 | 87 | 54 | 55 | 43 | 42 | 33 | 518 |
| 1996-2005 | 34 | 29 | 25 | 29 | 39 | 62 | 48 | 51 | 51 | 51 | 34 | 41 | 492 |
| 2006-2015 | 36 | 21,2 | 30 | 22 | 32 | 43 | 43 | 63 | 44 | 41 | 37 | 43 | 394 |
| Максимум 1986-2015 | 62 | 56 | 62 | 89 | 80 | 116 | 148 | 119 | 132 | 106 | 72 | 87 | 705 |
| Год | 2004 | 1995 | 2006 | 1997 | 1994 | 1996 | 1990 | 2013 | 1993 | 1998 | 1990, 1995 | 2000 | 1990 |
| Минимум 1986-2015 | 13 | 4 | 7 | 7 | 4 | 6 | 3 | 10 | 1 | 3 | 9 | 5 | 340 |
| Год | 2009 | 2009 | 1992, 2003, 2015 | 1996, 2010 | 1993 | 1998 | 2010 | 2007 | 2015 | 1987 | 2000 | 2008 | 2014 |
| МС Темников | | | | | | | | | | | | | |
| 1986-1995 | 79 | 33 | 36 | 37 | 42 | 35 | 47 | 44 | 38 | 33 | 43 | 48 | 511 |
| 1996-2005 | 34 | 30 | 29 | 30 | 49 | 76 | 43 | 66 | 54 | 53 | 40 | 58 | 565 |
| 2006-2015 | 38 | 26 | 30 | 30 | 36 | 66 | 74 | 70 | 67 | 50 | 46 | 46 | 508 |
| Максимум 1986-2015 | 187 | 64 | 80 | 82 | 117 | 198 | 152 | 163 | 147 | 123 | 105 | 137 | 761 |
| Год | 1993 | 1990 | 1990 | 1992 | 1998 | 2005 | 2013 | 1999 | 2013 | 1998 | 2006 | 1996 | 1998 |
| Минимум 1986-2015 | 9 | 7 | 4 | 5 | 8 | 11 | 3 | 11 | 6 | 1 | 8 | 14 | 358 |
| Год | 1998 | 1996 | 2015 | 2014 | 1986 | 1992 | 2010 | 1993 | 1996 | 1987 | 2000 | 2008 | 2014 |
| МС Б. Березники | | | | | | | | | | | | | |
| 1986-1995 | 30 | 24 | 25 | 35 | 37 | 62 | 90 | 50 | 54 | 37 | 41 | 35 | 505 |
| 1996-2005 | 35 | 33 | 28 | 29 | 45 | 68 | 49 | 49 | 52 | 49 | 35 | 44 | 517 |
| 2006-2015 | 40 | 22 | 37 | 28 | 33 | 61 | 66 | 60 | 53 | 41 | 38 | 46 | 531 |
| Максимум 1986-2015 | 68 | 58 | 59 | 67 | 100 | 125 | 171 | 171 | 139 | 13 | 11 | 90 | 728 |
| Год | 2007 | 1995 | 2013 | 1991, 1997 | 1989 | 2005 | 1990 | 2012 | 2013 | 1988 | 1993 | 2000 | 2012 |
| Минимум 1986-2015 | 14 | 6 | 5 | 5 | 3 | 8 | 2 | 9 | 9 | 92 | 66 | 7 | 316 |
| Год | 1996 | 2009 | 1986 | 1996 | 1993 | 2010 | 2014 | 2007 | 2015 | 1997 | 1995 | 2008 | 1996 |

Если рассматривать динамику среднегодовой суммы осадков по десятилетиям за этот период, то видно, что в первом периоде (1986–1995 гг.) в Саранске выпало 518 мм (101% от

нормы), в Темникове – 511 мм (94% от нормы), в Б. Березниках – 505 мм (103% от нормы); во втором периоде в Саранске – 492 мм (96% от нормы), в Темникове – 565 мм (104% от нормы), в Б. Березниках – 417 мм (85% от нормы); в третьем периоде в Саранске – 394 мм (77% от нормы), в Темникове – 508 мм (94% от нормы), в Б.Березниках – 531 мм (108% от нормы).

В соответствии с колебаниями условий атмосферной циркуляции осадки выпадают в течение года неравномерно, имеет место чередование дождливых и сухих периодов различной продолжительности. Дождливым считается период, в течение которого осадки выпадают ежедневно или с перерывами не более чем на 1 день, а их суточная сумма составляет более 1 мм.



Рис. 1. Среднегодовое количество осадков по МС Саранск за 1986–2015 гг.

В Саранске по норме ВМО в год должно выпадать около 512 мм осадков. Однако из рисунка 1 видно, что идет отклонение от нормы, причем, по тренду идет снижение осадков. Максимальное количество осадков выпало в 1990 г. (705 мм), а минимальное – в 2014 г. (340 мм). В 2014 г. было засушливое лето, а в 1990 г. – дождливое.



Рис. 2. Среднегодовое количество осадков по МС Темников за 1986–2015 гг.

На МС Темников, судя по тренду (рис. 2), идет повышение годовой суммы осадков. Максимальное количество осадков выпало в 1998 г (761 мм), а минимальное, так же, как и в Саранске – в 2014 г. (358 мм).



Рис. 3. Среднегодовое количество осадков по МС Б. Берзники за 1986–2015 гг.

Годовой нормой количества осадков на МС Б. Берзники считается 491 мм. По тренду годовой нормы осадков видно, что за данный период они повышаются (см. рис. 3). Максимальное количество осадков было зарегистрировано в 2012 г. (728 мм), а минимальное – в 1996 г. (316 мм). Пространственный анализ распределения атмосферных осадков показал, что они отражают степень континентальности климата Республики Мордовия, а именно ее увеличение с северо-запада на юго-восток Республики Мордовия.

Таким образом, анализ временных рядов количества осадков и их статистических характеристик не позволяет сделать однозначный вывод о направленности изменения количества осадков в целом на территории Мордовии, однако на востоке республики наблюдается стабильное увеличение осадков и за холодный период, и за год в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Меркулов П. И., Меркулова С. В., Хлевина С. Е., Варфоломеев А. Ф. Анализ колебания увлажненности на территории Мордовии // Академический журнал Западной Сибири. – 2015. – Т. 11, № 2 (57). – С. 78-79.

ФОЛОМЕЙКИНА Л. Н., КЛЮЧНИКОВ В. А.

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ ¹**

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления развития экологического предпринимательства в регионах России. Раскрываются факторы и условия, способствующие формированию экологического рынка, развитию производственной и непроизводственной сферы экологического предпринимательства на современном этапе.

Ключевые слова: условие, фактор развития, регион, экологическое предпринимательство, производственная и непроизводственная сфера, специализация, проблема.

FOLOMEIKINA L. N., KLYUCHNIKOV V. A.

**ECOLOGICAL ENTREPRENEURSHIP IN RUSSIAN REGIONS:
DEVELOPMENT TRENDS**

Abstract. The article considers the main directions for the development of ecological entrepreneurship in the regions of Russia. The authors study the factors and conditions of ecological market formation. The factors for the development of production and nonproduction environmental entrepreneurship are presented.

Keywords: conditions, development factor, region, ecological entrepreneurship, production and non-production sphere, specialization, problem.

Одной из приоритетных задач региональных эколого-экономических исследований является согласование интересов бизнеса и оздоровления окружающей среды, участие предпринимателей в разработке и реализации механизма устойчивого развития. Задачи на перспективу и сохранение благоприятного качества окружающей среды региона предполагают усиление экологической составляющей в деятельности предприятий как главного субъекта в сфере природопользования.

Предпосылки и условия успешного функционирования экологического предпринимательства в регионах можно рассматривать по ряду аспектов (табл. 1). Например, к научно-технологическим условиям относится наличие организаций, владеющих теми или иными технологиями охраны ОС (очистки сточных вод, проведения ОВОС и др.). В качестве инструментов для формирования экологического спроса и предложения производителей и

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526 А).

потребителей такой продукции, как за рубежом, так и в России широко используются экологическая сертификация продукции и экологический аудит.

Таблица 1

Условия развития экологического предпринимательства в регионе

| Условия | Основные характеристики |
|------------------------|---|
| Природные | Наличие и использование природно-ресурсного потенциала. Источники топливно-энергетических ресурсов и сырья. |
| Экологические | Состояние окружающей среды. Экологические показатели, их нормативы и уровень их соблюдения. Развитость системы государственного контроля охраны окружающей среды и регулирования интенсивности использования природных ресурсов. |
| Экономические | Финансовое положение рабочих, служащих и пенсионеров, их покупательная способность. Показатели финансово-кредитной системы. Экономическая конъюнктура и инфляция. Развитость системы налогообложения, ее адекватность к потребительской корзине населения. Цены и тенденции потребления населения, эластичность спроса. |
| Нормативно-правовые | Развитость правовой защиты населения и законодательства, сопровождающего предпринимательскую деятельность. Наличие внешнеполитических союзов и программ, обеспечивающих устойчивость и стабильность формирования и развития рыночных отношений. Роль общественных образований в системе выработки и принятия государственных и правительственных решений. |
| Научно-технологические | Состояние и развитие научно-технического прогресса в базовых отраслях экономики. Развитость инновационных процессов субъектов маркетинговой системы. Степень внедрения новых технологий и уровень их разработанности в общественном производстве. Показатели экономической и технической безопасности существующих и перспективных технологий. |
| Социальные | Развитость рыночного менталитета населения, культурные и нравственные показатели потребителей, организационная, экологическая и потребительская культура, устойчивость обычаев и обрядов, динамика культуры поведения, уровень развития социальной инфраструктуры, курортно-рекреационного хозяйства, возможности для отдыха, мобильность населения, условия жизни, условия для переподготовки кадров, смены профессии и повышения квалификации. |
| Инфраструктурные | Совокупность государственных, негосударственных, общественных, образовательных, коммерческих организаций, непосредственно обеспечивающих нормальные условия жизнедеятельности (оперативное оказание услуг) и процесс воспроизводства экологического предпринимательства в целом (например, торгово-промышленные палаты; разного рода образовательные структуры; технопарки и бизнес-инкубаторы). |
| Информационные | Формирование единого информационно-коммуникационного пространства, массовое использование перспективных информационных технологий, средств вычислительной техники и телекоммуникаций в экологической сфере; создание и развитие рынка информации и знаний как факторов производства; создание эффективной системы обеспечения прав граждан и социальных институтов на свободное получение, распространение и использование информации экологического характера. |

К экономическим предпосылкам развития экологического предпринимательства относится наличие платежеспособного спроса на «экологические» работы и услуги. К таким предпосылкам относится также наличие инвестиций в экологический бизнес, объем которых в настоящее время незначителен [1; 7; 9]. В то же время, как показывает проведенный анализ, наибольшую прибыль в данной сфере можно получить в таких важных с экологической точки зрения направлениях предпринимательства как разработка энерго- и ресурсосберегающих технологий, производство экологически безопасного оборудования и материалов, контрольно-измерительных приборов и их внедрение в производство, утилизация отходов производства и потребления [3-5; 6; 8; 10].

Отдельные субъекты РФ, в которых экологическое предпринимательство наиболее развито, специализируются в определенных направлениях производственной сферы (см. табл. 2).

Таблица 2

Производственная специализация экологического предпринимательства
в отдельных регионах России [11; 12; 15]

| Субъект | Производственная специализация экологического предпринимательства |
|--|--|
| Московская область | производство и поставка водоочистного оборудования; переработка и утилизация отходов; производство и поставка природоохранного оборудования; деятельность по восстановлению качества окружающей среды; разработка и внедрение ресурсосберегающих технологий |
| Краснодарский край | производство оборудования для переработки мусора, очистки сточных вод; оборудование и приборы экологической направленности |
| Республика Башкортостан | использование отходов в качестве сырья для производства продукции; разработка и внедрение экологически эффективных и энергосберегающих технологий; проектирование и строительство природоохранных объектов; заготовка и сбыт лекарственных растений; производство и реализация продукции, связанной с охраной здоровья |
| Ярославская область | разработка и внедрение экологически эффективных и энергосберегающих технологий; производство природоохранного оборудования |
| г. Санкт-Петербург и Ленинградская область | внедрение норвежской модели экологически чистого производства |
| Республика Татарстан | производство экотехники и экотехнологий в сфере нефтегазохимического комплекса; производство водоочистного сооружения; переработка и утилизация отходов. |
| Свердловская область | производство природоохранного контрольно-измерительного оборудования, приборов; внедрение ресурсосберегающих технологий; производство экологически чистой продукции, в частности экологически чистой воды |

| | |
|-----------------------|---|
| Нижегородская область | производство и поставка водоочистного оборудования; переработка и утилизация отходов. |
| Курская область | производство и установка водоочистного оборудования, оборудования для переработки отходов нефтепродуктов. |
| Самарская область | производство оборудования и приборов экологической направленности; переработка отходов |
| Ростовская область | разработка и внедрение экологически эффективных и энергосберегающих технологий; производство водоочистного сооружения; переработка и утилизация отходов |

Так, ярким примером является Республика Башкортостан. Здесь региональные власти разработали целую систему поддержки экологического предпринимательства. В регионе ведется отдельный реестр, где регистрируются «экопредприниматели», на основе которого и осуществляется стимулирование их деятельности, которое выражается прежде всего в налоговых льготах. Также в республике ежегодно проводится конкурс «Экопредприниматель года», по результатам которого победителей ожидает вознаграждение как материальное, так и социальное (это служит рекламным ходом). В регионе разработана нормативно-правовая база, направленная на создание благоприятных условий развития экобизнеса, которая может служить примером и для других субъектов [1; 2; 12].

Таким образом, следует отметить, что экологическое предпринимательство в регионах России в производственной сфере находится на начальной стадии своего развития. Обусловлено это существующими условиями становления рыночной экономики страны, где данная отрасль пока не заняла свою нишу и не обосновала экономическую эффективность. Так как производственный процесс в экологической сфере достаточно трудоемок, требует немалых финансовых затрат, окупаемых не в самые короткие сроки, то и предприниматель без поддержки и мотивации государственных и региональных властей не стремится к его реализации. Изучение положительного зарубежного опыта поддержки экологического предпринимательства позволит и для нашей страны найти отдельные рычаги. Немаловажное значение имеет и разработка нормативно-правовой базы в сфере экологического предпринимательства. Как показал ее анализ, она практически отсутствует на государственном уровне. В качестве эталона поддержки экологического предпринимательства в регионе выступает Республика Башкортостан, г. Санкт-Петербург. Лишь особый подход властей сможет мотивировать предпринимателей в сфере экологии и тем самым создать мощную экологическую индустрию, столь необходимую в сложившейся острой экологической ситуации отдельных регионов и страны в целом.

Непроизводственная сфера экологического предпринимательства является весьма актуальным и перспективным направлением. Отдельные регионы России успешно специализируются в данном направлении (см. табл. 3).

Таблица 3

Непроизводственная специализация экологического предпринимательства
в отдельных регионах России [11; 13-15]

| Субъект | Непроизводственная специализация экологического предпринимательства |
|--|--|
| Московская область | экологический консалтинг; экологический аудит, страхование; экологическая сертификация; экообразовательные услуги; инженерно-экологические изыскания |
| Краснодарский край | экообразовательные услуги; разработка проектной экологической документации; экологический аудит, дезинфекция и дезинсекция |
| Республика Башкортостан | организация экотуризма; экологический аудит и сертификация; правовая консультация по экологическим проблемам; коммерческое обучение и повышение квалификации по экологическим специальностям |
| Ярославская область | экообразовательные услуги, просвещение; услуги в кредитно-денежной сфере; инженерно-консультационные услуги |
| г. Санкт-Петербург и Ленинградская область | экологический туризм; разработка экологической проектной документации; экологический аудит |
| Республика Татарстан | экологическая экспертиза; экологический аудит; услуги в области экологического страхования |
| Новосибирская область | экологический консалтинг; экологический аудит и сертификация |
| Свердловская область | консультационные, информационные и методические услуги природоохранного назначения; экологическая паспортизация |
| Самарская область | экологический аудит; услуги правового и информативного характера |
| Ростовская область | экообразовательные услуги; экологическая экспертиза, аудит и сертификация |

Развитие услуг в сфере экологии является важнейшим условием формирования современного «экологического облика» страны и ее отдельных регионов [7; 9]. Как показало исследование, в непроизводственной сфере регионов России представлены отдельные экоуслуги, хотя их перечень достаточно обширен. Значительное развитие получили, например, услуги, направленные на обслуживание ресурсных секторов, таких как нефте- и газодобыча [3-6; 8; 10]. В свою очередь, такой спектр услуг как экологический аудит, экологическое страхование, экологический маркетинг, консалтинг, которые должны способствовать экологическому развитию всех отраслей, востребованы недостаточно.

Экологические услуги должны работать на производство и население. Именно в такой совокупности может идти развитие полноценного экологического рынка, а регионы России будут на верном пути к устойчивому развитию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вукович Г. Г. Политико-экономические аспекты формирования экологически безопасного рыночного пространства. – Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2002. – 141 с.
2. Жаров О. А. Экологическое предпринимательство в России (состояние, проблемы, перспективы). – Ярославль: Яросл. гос. ун-т, 2003. – 240 с.
3. Логинова Н. Н., Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Экистическая и транспортная системы в структуре региональной экономики // Государственная служба. – 2013. – № 6. – С. 32-35.
4. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Проблемы развития и функционирования дорожной сети в территориальных природно-хозяйственных системах // Проблемы региональной экологии. – 2006. – № 1. – С. 28-35.
5. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Пространственный анализ в региональном исследовании транспорта с использованием гис-технологий // Географический вестник. – 2009. – № 2. – С. 58-67.
6. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Сущность и характерные черты понятия «транспортная инфраструктура» // Сборник научных трудов Sworld. – 2012. – Т. 35. – № 3. – С. 41-45.
7. Фоломейкина Л. Н. Рынок экологических товаров и услуг региона // Регионология. – 2014. – № 1 (86). – С. 147-154.
8. Фоломейкина Л. Н. Территориальные особенности воздействия автомобильного транспорта Республики Мордовия на окружающую среду: автореферат дис. ... канд. географ. наук / Ростовский государственный университет. – Ростов-на-Дону, 2004. – 24 с.
9. Фоломейкина Л. Н. Формирование экономико-географического образа территории финно-угорского пространства (на примере Кочкуровского района Республики Мордовия) // Финно-угорский мир. – 2014. – № 3 (20). – С. 103-107.
10. Фоломейкина Л. Н. Экономико-географическое исследование воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду региона (на примере Республики Мордовия) // Вестник Мордовского университета. – 2008. – № 1. – С. 88-92.

11. Шинкина В. В. Формирование рыночных отношений в сфере экологических услуг (на примере Московского региона): автореферат дис. ...канд. экон. наук / Московский государственный университет леса. – М., 2002. – 25 с.
12. Официальный сайт Министерства природопользования и экологии Республики Башкортостан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ecology.bashkortostan.ru>.
13. Экологический портал Республики Башкортостан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ecorb.ru>.
14. Всероссийский экологический портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ecoport.ru>.
15. Экологический вестник России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ecovestnik.ru>.

ХОДЫКИНА М. Ф., МИНЕНКОВА В. В.
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СФЕРЫ ОБЩЕСТВЕННОГО
ПИТАНИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ¹

Аннотация. Проводится анализ развития индустрии общественного питания в Краснодарском крае, которая является одной из мощнейших систем хозяйствования и имеет значительное влияние на экономику региона. За последние пятнадцать лет оборот отрасли общественного питания в регионе вырос в 22 раза, что говорит о положительной динамике, несмотря на распространенные кризисные явления.

Ключевые слова: непроизводственная сфера, общественное питание, региональное развитие, Краснодарский край, оборот отрасли общественного питания.

KHODYKINA M. F., MINENKOVA V. V.
PUBLIC CATERING OF KRASNODAR REGION: CURRENT STATE

Abstract. The article presents an analysis of public catering development in Krasnodar region. Over the recent fifteen years the turnover of public catering of the region has grown by 22 times. This fact demonstrates positive dynamics of the industry development despite the manifestations of economic crisis and economic uncertainty.

Keywords: non-production sphere, public catering, regional development, Krasnodar region, public catering turnover.

В настоящее время непроизводственная сфера играет большую роль и является одним из важнейших секторов экономики страны. Она является важным источником дохода в бюджет, как Российской Федерации, так и каждого ее субъекта в отдельности. Главный катализатор развития данной сферы – усовершенствование производства калоризацией рынка [1].

К непроизводственной сфере, как правило, относят транспорт, здравоохранение, культуру и искусство, бытовое обслуживание, образование, фундаментальную науку и научное обслуживание, физическую культуру и спорт, другие отрасли. К непроизводственной сфере также можно отнести и сферу общественного питания. Несмотря на то, что данная сфера непосредственно связана с материальным производством, можно смело утверждать, что главная ее цель – удовлетворение крайне сложного комплекса потребностей человека – от простого утоления чувства голода и жажды до имиджевых и статусных притязаний.

¹ Выполнено при финансовой поддержке РГНФ и администрации Краснодарского края. Проект «Инвестиционная политика в туристско-рекреационном комплексе Краснодарского края: система показателей и факторы территориальной дифференциации», № 16-12-23006 а(р).

Индустрия общественного питания в Краснодарском крае является одной из мощнейших систем хозяйствования и имеет значительное влияние на экономику в регионе [2]. В 2015 г. на долю государственных и муниципальных предприятий края приходилось 3,3% оборота общественного питания, предприятий частной формы собственности – 89,3%, других форм собственности – 7,4% [3]. По этому показателю Краснодарский край занимает первое место в Южном федеральном округе (ЮФО), оставив далеко позади даже Ростовскую область, удельный вес этих предприятий Краснодарского края в обороте общественного питания ЮФО – более 50%. Помимо этого, данный показатель является одним из самых высоких в Российской Федерации. По нему Кубань занимает 5-е место среди всех регионов нашей страны, уступая только г. Москва, Московской области, Тюменской области и Республике Дагестан.

Согласно утвержденным данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю, в регионе насчитывается более 7 тыс. общедоступных предприятий общественного питания на 375,5 тыс. посадочных мест. Обеспеченность посадочными местами в 2014–2015 гг. достигла показателя 70 мест на 1000 человек населения края.

Структура общедоступного общепита выглядит следующим образом: на долю ресторанов и баров приходится 11,5%, кафе – 47%, закусочных и столовых – 28,6%, доля других типов предприятий, таких как бистро, кофейни, кафетерии, магазины кулинарии составляет 12,8%. Подавляющее большинство – малые и микро-предприятия.

Из года в год прирастает и летняя сеть. В сезон открываются более 1,5 тыс. летних кафе на 93 тыс. посадочных мест. При этом обеспеченность посадочными местами в прибрежной курортной зоне увеличивается более чем на 60%.

Большинство вновь открываемых предприятий общественного питания являются одиночными (несетевыми). Тем не менее, рынок крупных городов края – Краснодара, Сочи, Армавира, Геленджика, Новороссийска – достаточно быстро привлек и продолжает пополняться сетевыми объектами, как правило, формата «фаст-фуд». Здесь присутствуют глобальные мировые сети «Subway», «McDonalds», «Baskin-Robbins», «KFC», «Sbarro», «Cinnabon», «Starbucks», «Papa Johns», которые развиваются наиболее активно. В общей сложности, франчайзинговая сеть предприятий общественного питания в крае в 2014 г. пополнилась 13 объектами. Рост числа франчайзингов обусловлен, в том числе, проведением массовых спортивных и культурных мероприятий в г. Сочи, на долю которого приходится более трети открывшихся предприятий.

В настоящее время в сфере общественного питания Краснодарского края занято около 57 тыс. человек. Для определения кадрового состава и уровня квалификации персонала

предприятий общественного питания, Департаментом потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края по данным, предоставленным муниципальными образованиями региона, был проведен анализ объектов общедоступного общепита с числом сотрудников 5 и более человек.

В результате анализа, по оперативной информации муниципалитетов в указанных предприятиях работают более 22 тыс. человек, из них 26% имеют высшее образование, 35% – среднее специальное образование, 16% – начальное профессиональное образование, 23% – не имеют профессионального образования.

Следовательно, учитывая то, что рынок услуг общественного питания постоянно расширяется, а краевой показатель обеспеченности населения посадочными местами на 1000 жителей в общедоступной сети составляет 70 единиц, можно сделать вывод о том, что отрасль испытывает острую нехватку квалифицированного персонала и целесообразно развивать соответствующие институты повышения квалификации и переподготовки кадров.

На протяжении последних пятнадцати лет отрасль имеет устойчивый положительный вектор развития. Оборот общественного питания Краснодарского края вырос с 2000 г. почти в 22 раза и достиг максимального значения в 65,6 млрд руб. в 2015 г. Следует отметить, что значительный скачок роста оборота предприятий общественного питания пришелся на 2014 г., главной причиной которого стало проведение XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр в г. Сочи, а затем и российского этапа «Гран-при Формулы-1». Помимо этого, положительной динамике развития отрасли общественного питания в регионе способствуют следующие факторы:

- достаточно большая плотность населения края;
- природно-климатический фактор, обеспечивающий приток в летний и зимний курортные сезоны порядка 14 млн отдыхающих;
- проведение массовых спортивно-событийных мероприятий международного уровня на постолимпийском пространстве;
- развитый АПК на территории Краснодарского края.

Учитывая актуальные статистические данные и отмеченные особенности развития можно сделать прогноз оборота отрасли общественного питания Краснодарского края на 2020 г. (см. рис.1).

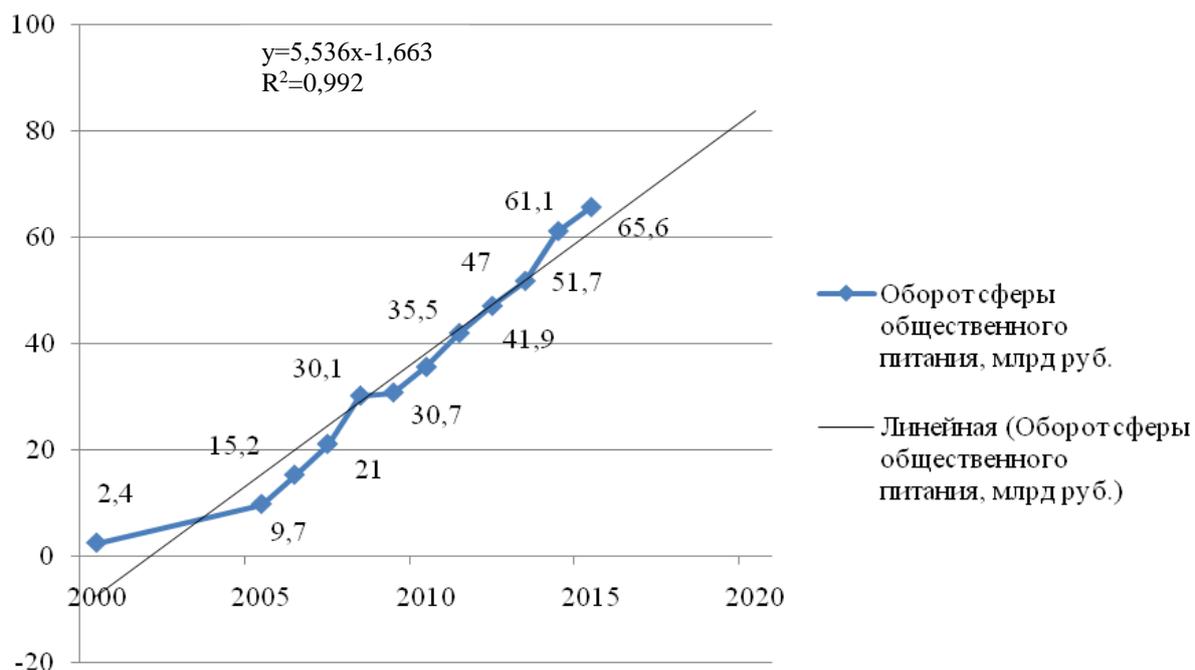


Рис. 1. Оборот сферы общественного питания Краснодарского края за 2000–2015 гг., млрд руб.

Для расчета данного прогноза используем формулу линии тренда, отраженную на графике:

$$y = 5,536x - 1,663 \quad (1),$$

где x – количество временных периодов, в нашем случае это 17, так как учитываются периоды с 2000 по 2020 гг., но у нас отсутствуют данные с 2001 по 2004 гг.

Значит в нашем случае, $y = 5,536 \times 17 - 1,663$;

$$y = 94,112 - 1,663;$$

$$y = 92,449.$$

Следовательно, прогноз оборота отрасли общественного питания Краснодарского края на 2020 г. – 92,5 млрд рублей, при этом стоит отметить, что коэффициент достоверности аппроксимации R^2 , показывающий соответствие трендовой модели исходным данным, лежит в диапазоне от 0 до 1, и чем ближе его значение к 1, тем достовернее и точнее модель описывает имеющиеся данные.

Осветив состояние рынка общественного питания Краснодарского края, перейдем к рассмотрению тенденций его развития. Итак, основной тенденцией развития отрасли на современном этапе является рост оборота в сегменте «быстрого питания» («fast food») – наиболее доступного по ценам – и различных демократичных форматов в среднем ценовом сегменте, посредством появления на рынке глобальных мировых сетей [5].

Как уже было упомянуто ранее, большинство вновь открываемых предприятий общественного питания в данных сегментах являются одиночными (несетевыми). Тем не

менее, рынок крупных городов края достаточно быстро привлек и продолжает пополняться сетевыми объектами. На сегодняшний день рестораны «быстрого питания» среднестатистический житель г. Краснодара посещает три-четыре раза в месяц, а среднестатистический житель Краснодарского края – один раз. Данный факт связан также с несколькими факторами: ритмом жизни, близостью к работе/учебе, легкой доступностью и, естественно, наличием ресторана.

Конкуренция на рынке ресторанов «быстрого питания» на сегодняшний день очень высока, однако, говорить о перенасыщении рынка пока нельзя. В ближайшее время на краснодарском рынке планируется запустить еще несколько крупных проектов с российским и мировым именами [6].

К перспективам развития данной тенденции относится появление и распространение в ближайшее время сетей здорового питания в рамках идеи «Quick&Casual», так как в последнее время появился спрос на питание легкой, здоровой и полезной едой. Этой концепции отведено промежуточное положение между предприятиями «быстрого питания» и традиционными кафе/ресторанами. В Краснодарском крае, как и в Российской Федерации в целом, для реализации этой политики здорового образа жизни необходимо вмешательство и помощь органов власти, например, по проведению соответствующих рекламных кампаний и поддержке общедоступных столовых [7].

Еще одна тенденция развития отрасли общественного питания Краснодарского края – формирование и развитие рынка кофеен и кафе-кондитерских, которые приобретают все большую популярность. В этой нише в крае работают такие известные мировые сети как «Starbucks» и «Dunkin' Donuts». Развиваются местные сети, например, в крупных городах края функционируют сети пекарен-кофеен «Патрик&Мари», «Хлебные истории», «Любо cafe», «Шоколадница» и кофейные киоски «ДИМ coffee», «Von Carruccino», «Чай Koff» и др.

Быстрое развитие кейтеринговых компаний, занимающихся исключительно обслуживанием торжеств, банкетов с предоставлением продукции кухни – еще одна тенденция развития отрасли. В г. Краснодаре данное направление представлено, например, ООО «Кубань Кейтеринг», «КейтерингБЮРО», «Академия праздника», «Bonjour Service Company», «Банкет-сервис», «Со вкусом» и др., однако и крупные рестораны города тоже стараются его развивать, например, сеть ресторанов «Madyar Collection», «Акварели», «Чо-Чо» и др. В других же городах края данная тенденция развивается аналогично.

К основным тенденциям развития индустрии общественного питания технологического характера можно отнести широкое применение безналичной оплаты, предоставление свободного доступа к высокоскоростному интернету и разработку

специализированных мобильных приложений (поиск ресторанов, заказ доставки блюд и напитков на дом, бронирование столика, просмотр отзывов и т.д.) [8]. Особенно активно эти тенденции внедряются в краевом и муниципальных центрах, на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края.

Оказание дополнительных услуг предприятиями общественного питания для повышения удовлетворенности потребителей – очередная тенденция развития отрасли края. Так, помимо основного перечня услуг, предприятия общественного питания начинают предлагать своим гостям дополнительные услуги, такие как кейтеринг, услуги шеф-повара на дому, организация досуга для детей, консультации по приготовлению блюд, проведение мастер-классов и дегустаций, «open kitchen», вызов такси, предоставление прессы и т. д.

Проанализировав состояние рынка общественного питания Краснодарского края, помимо позитивных аспектов развития, следует выделить основные проблемы, препятствующие полноценному развитию отрасли. К ним относятся:

- неравномерное распределение предприятий общественного питания по территории края;
- недостаточный уровень подготовки кадрового состава;
- практически полное отсутствие специализированных образовательных учреждений для подготовки обслуживающего персонала предприятий общественного питания (официантов, барменов, сомелье и т.д.);
- низкий уровень материально-технического оснащения большинства предприятий отрасли;
- низкий уровень сервиса на большинстве предприятий края (особенно в сельских местностях);
- высокая степень подобности предоставляемых услуг;
- недостаточная оснащенность предприятий отрасли для обслуживания лиц с ограниченными возможностями (особенно в сельской местности);
- отсутствие достаточной социальной поддержки предприятий отрасли, в том числе обслуживающих льготные категории граждан и др.

В результате, можно сделать вывод о том, что индустрия общественного питания Краснодарского края в настоящее время показывает положительную динамику и имеет большой потенциал развития основных инвестиционных направлений. У активно развивающейся сферы услуг общественного питания есть масса специфических преимуществ: экономия времени, возможность позиционирования потребителем купленных готовых сложных блюд как своих собственных и др. Однако имеются и сложности: текучесть персонала; недостаток профессиональных кадров; техническое несоответствие

многих помещений под размещение предприятий питания; необходимость в получении огромного количества согласований и разрешительной документации; зависимость от продуктовой инфляции и конъюнктуры рынка. Ликвидация данных препятствий позволит отрасли общественного питания стать одной из приоритетных в экономике Краснодарского края и достичь прогнозируемых показателей в будущем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алиева Ф. Б., Волкова Т. А., Карпова Ю. И., Ходыкина М. Ф. Непроизводственная сфера Краснодарского края // Научное обозрение. – 2015. – № 5. – С.160–165.
2. Алиева Ф. Б., Ходыкина М. Ф., Оконишникова Ю. Е., Волкова Т. А. Сфера общественного питания Краснодарского края: состояние, проблемы и тенденции развития // Естественные и технические науки. – 2016. – № 6. – С. 35–41.
3. Ситуация в отрасли [Электронный ресурс]: официальный сайт Департамента потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края. – Режим доступа: <http://www.dps-kk.ru/gosserv/NoReCa/>.
4. База данных «Краткосрочные экономические показатели Краснодарского края» [Электронный ресурс]: официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю. – Режим доступа: <http://www.krsdstat.ru/bgdfree/ind1103/IssWWW.exe/Stg/d000/i000010r.htm>.
5. Савруков Н. Т., Воронов Е. В., Казакова Т. И. Специфика ресурсного потенциала и тенденции развития предприятий общественного питания // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 4. – С. 300–302.
7. Анализ рынка общественного питания в Краснодарском крае [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.expertyug.ru>.
8. Сазонова З. Р. Современные особенности развития общественного питания // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2007. – № 39. – Т. 15. – С. 182–184.
9. Неганова В. Л., Чирков А. В. Состояние и тенденции развития рынка общественного питания региона // Экономика региона. – 2014. – № 1. – С. 132–146.

ФОЛОМЕЙКИНА Л. Н., ХОХЛОВА Е. Э.

**АУДИТ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫХ ЗОН НА ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЯХ¹**

Аннотация. В статье рассматривается использование земель в пределах г. Саранска по отдельным категориям, видам собственности и целевому назначению. Проводится аудит землепользования, выделяются особенности использования земель, проблемы и перспективы преобразования городских территорий. Особое внимание уделяется изучению процесса трансформации производственных территорий и перехода земель промышленности в категорию земель общественно-деловой застройки.

Ключевые слова: аудит землепользования, город, категория земель, Саранск, производственная территория, общественно-деловая зона, землепользователь, трансформация, проблема, рациональное землепользование.

FOLOMEIKINA L. N., KHOKHLOVA E. E.

**AUDIT OF LAND USE AND FORMATION
OF PUBLIC BUSINESS ZONES ON URBAN AREAS**

Abstract. The article considers the use of lands within the city of Saransk in accord with their categories, types of ownership and purpose. The study presents an audit of land use, reveals special features of land use, discusses problems and prospects of urban areas transformation. The authors focus on the transformation of industrial areas and their further transferring in the category of lands for public and business development.

Keywords: audit of land use, city, land category, Saransk, industrial area, public business zone, land user, transformation, problem, rational land use.

Бурный процесс урбанизации в последнее время является причиной острого дефицита свободных земель в городах. В связи с этим большую актуальность приобретает проблема регулирования рационального землепользования в пределах городских территорий. В городах ощущается постоянная необходимость строительства жилья, прокладки дорог и инженерных коммуникаций [1; 3; 4]. Исходя из этого, существующие ограничения на использование собственности порой вызывают массу конфликтов интересов. Вот почему большое значение имеет изучение землепользования городов, а именно проведения аудита на уровне муниципальных образований. Одной из важнейших задач является формирование

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526 А).

информационной базы для землевладельцев города по использованию земель для городских нужд.

Проблемы землепользования присущи и для г. Саранска, поэтому в данный момент необходимо сопоставить их с имеющимися нормами и требованиями как того требует аудит землепользования, выявить основные тенденции (как положительные, так и отрицательные) и разработать направления совершенствования землепользования.

Саранск расположен по обе стороны реки Инсар (бассейн Волги), площадь города – 71,5 км², а также территория пригорода, прилегающая к нему. Зоны, в которых сосредоточены основные функции города, такие как «труд», «жилье», «отдых», занимают в генеральном плане города примерно 40%, обслуживающие территории (участки внешнего транспорта и зоны общего пользования) занимают около 20%, 40% земель – территории, включенные в городскую черту на различных исторических стадиях формирования города, которые возможно рассматривать как зоны перспективной застройки [2].

В состав земель Саранска входят земли, подразделяющиеся по целевому назначению:

- земли общего пользования, жилой и другой городской застройки;
- земли инженерной инфраструктуры и коммуникации;
- земли сельскохозяйственного назначения и другие угодья, земли временного сельскохозяйственного использования;
- земли с особым режимом использования, в том числе земли природоохранного, оздоровительного, рекреационного и историко-культурного назначения, земли лесного фонда, земли водного фонда;
- земли запаса и иные земельные участки.

Во владении, собственности и пользовании города Саранска могут находиться земельные участки за пределами города, но приобретенные для реализации городских целей. Если рассматривать землепользователей города по видам собственности, то следует отметить, что большая часть земель находится в собственности государственной и муниципальной (около 70%), далее – в собственности граждан (13%), в аренде (7%) и т. д. [2].

Так, на территории Саранска осуществляются следующие виды пользования земельными участками: собственность; постоянное (бессрочное) пользование; пожизненно наследуемое владение; аренда; безвозмездное срочное пользование; право ограниченного пользования чужим земельным участком (сервитут). Большая часть участков находится в аренде и собственности муниципалитета.

Структура использования земель г. Саранска выглядит следующим образом: самые значимые зоны по территории – зоны многоэтажной застройки и общего пользования, не

малый процент составляют земли промышленности и лесопарковые земли (см. рис. 1) [цит. по 2].

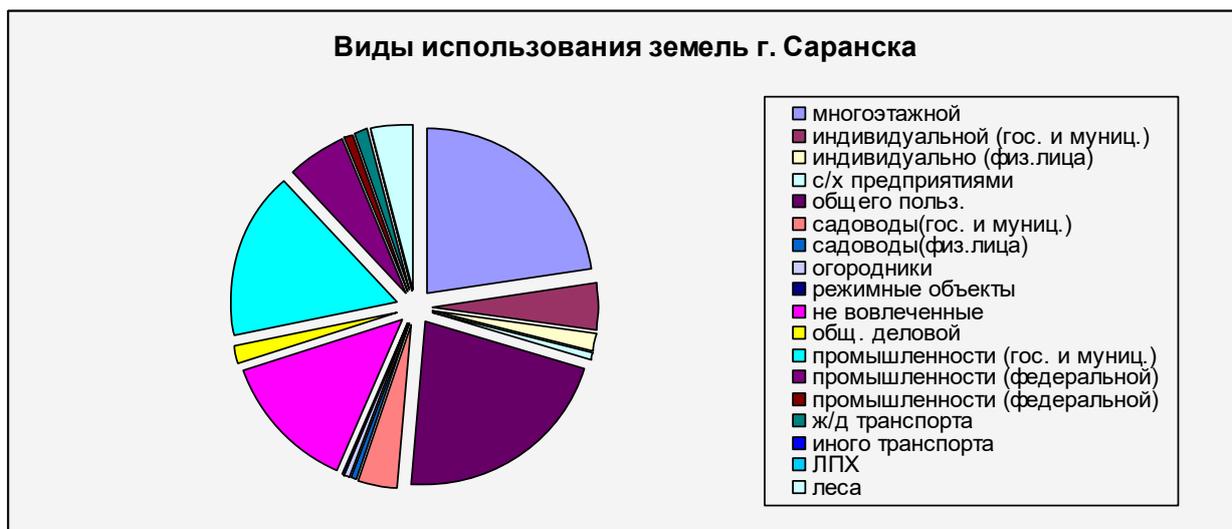


Рис. 1. Структура использования земель г. Саранска с учетом видов собственности.

Участки из земель, находящихся в муниципальной и государственной собственности города Саранска, распределяются гражданам в собственность за плату. Предоставление земельных участков в собственность юридическим лицам и гражданам может быть бесплатным в случаях, предусмотренных Земельным кодексом РФ, а также федеральными законами и региональными законами Республики Мордовии. Такие земли имеются в следующей структуре (см. рис.2) [2].

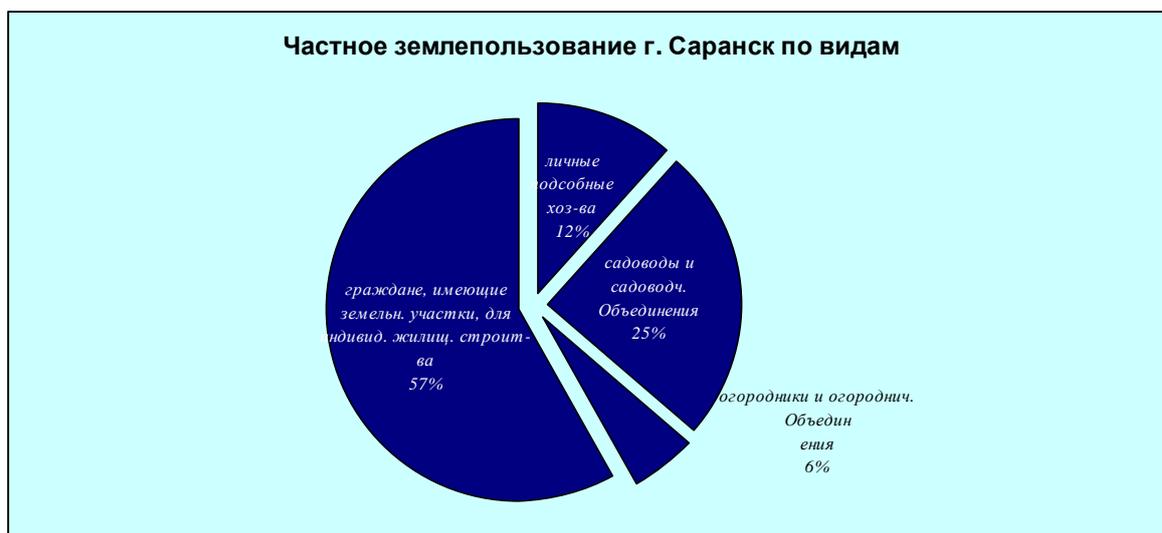


Рис. 2. Структура частного землепользования г. Саранска.

Для города Саранска с учетом прилегающих к нему дополнительных земель пригородных поселков, характерно наличие сельскохозяйственных земель (см. рис.3), которые в свою очередь имеют следующую структуру: земли пашни – около 60%,

многолетние насаждения – 17%, пастбища – 15%, и лишь незначительный процент – сенокосы [2].

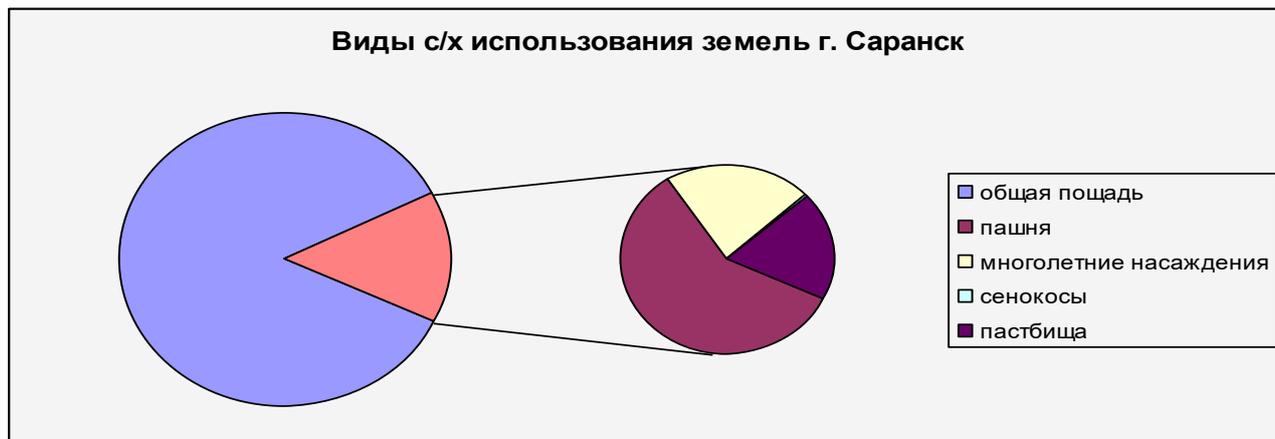


Рис. 3. Структура земель сельскохозяйственного назначения в пределах г. Саранска.

в рамках участия в Международном кубке УЕФА для города характерны и масштабные стройки, которые задействовали ранее не востребуемые земли, что привело к изменению структуры землепользования. Так, увеличение количества земель под общественно-деловую застройку, а именно данные виды земель будут заняты под строительство спортивных объектов, приведет и к развитию инфраструктуры, и транспорта [3; 8].

Значительно расширяется зона многоэтажной застройки города, причем здесь задействованы ранее не востребуемые земли, например, большие участки земель на Химмаше, в пределах поселков Луховка и Ялга и др.

Необходимо отметить, что землепользование г. Саранска в последнее десятилетие претерпевает значительную трансформацию и характеризуется следующими особенностями:

- увеличением многоэтажной застройки и сокращением индивидуальной застройки в центральной части города и её спальных районах;
- увеличением земель общественно-деловой застройки в связи с повышением коммерческой активности города;
- ростом числа частных конфликтов землевладельцев, связанных с отстаиванием личных интересов и своих прав как частных землепользователей;
- переходом земель из одной категории в другую, в этой связи возникает ряд проблем, связанных с соблюдением экологических требований, правил их оформления и, соответственно, вытекающих отсюда обязанностей землепользователей;
- значительным ростом индивидуального строительства и ростом фермерских хозяйств в пригородной зоне (в большей степени на территории Октябрьского района);

- нарушением требований по сохранению и восстановлению плодородного слоя почвы в период строительства и ввода в эксплуатации строительных объектов;
- захлаплением земель, которое присуще в основном пригородной части, оврагов.

Проблемы землепользования г. Саранска связаны в основном с ростом и расширением города, его реконструкцией и перепрофилированием. Проблемы землепользования города должны решаться первоочередным образом, так как это приведет к упорядочиванию всех других видов хозяйственной деятельности.

Важным направлением землепользования считается сохранение плодородного слоя грунта при всех видах землепользования и хозяйственной деятельности. Снятие плодородного слоя при строительстве и его дальнейшее использование, складирование не всегда идет в г. Саранске по правилам, так, например, при строительстве небольших объектов эти нормы часто не соблюдаются.

Строительство новых жилых районов и увеличение земель многоэтажной застройки, должно сопровождаться нормативным обеспечением данных районов зелеными насаждениями, что в принципе учитывается лишь отчасти. Озеленение новых жилых районов ограничивается иногда лишь клумбами. Захлапление земель города типично для категории земель под индивидуальной жилой застройкой и оврагами, часто располагающимися в зоне такой застройки [9; 11; 12].

С каждым годом в г. Саранске всё чаще в судебном порядке рассматриваются дела по земельным вопросам. Связаны они с нарушением прав в результате несанкционированного использования земель чаще в зоне индивидуальной застройки, когда нарушаются границы межевания, что в результате может привести к пожарной опасности, а порой и к прямой угрозе жизни [5-7; 10; 12].

В городе Саранске начинает чётко прослеживаться тенденция реорганизации промышленных объектов, перехода категории земель промышленности в зону общественно-деловой застройки. Наиболее яркими примерами являются перепрофилирование зданий СИС-ЭВС, расположенного в центральной части города, инструментального и опытного заводов. Здание предприятия СИС-ЭВС, расположенное по ул. Титова 10, достаточно удачно вписалось в культурный ландшафт города и в настоящее время в результате перепрофилирования выполняет функцию делового и торгового центра. В здании разместились офисы и магазины. Здание изначально было оборудовано большой автостоянкой, что оказалось очень ценным для многофункционального делового центра, где большой поток автотранспортных средств.

Значительная площадь земель промышленности перешла в категорию земель общественно-деловой застройки по проекту «Реконструкции здания главного корпуса с

бытовыми помещениями испытательной станции и других зданий, и сооружений ЗАО «Саранский опытный завод» под торговый комплекс (расположен по адресу г. Саранск, ул. Гагарина, 99а). На данный момент реконструирована в соответствии с проектом лишь часть завода, где успешно работают торговые комплексы, и в одном из зданий расположился филиал немецкой фирмы по продаже техники. Оставшиеся основные фонды используются как складские помещения, сдаваемые в аренду, причём практически неблагоустроенные, т.е. их реконструкция по проекту ещё не произведена. Следует отметить, что такой вид промышленного объекта, утратившего свои функции в селитебном районе города, создаёт «эстетический дисбаланс» и вписывается не лучшим образом в культурный ландшафт города [9; 10-13].

Анализ проектов реорганизации позволил предложить следующие направления перепрофилирования промышленных объектов и земель промышленности, утративших в городе свою функцию, с учётом использования не только основных зданий предприятий, но и их санитарно-защитной зоны, если таковая имеется. Так, сам промышленный объект может иметь следующие варианты перепрофилирования: деловой центр, торговый дом, спортивный клуб, культурно-развлекательный центр. При этом, соответственно, земли промышленности переходят в категорию земель общественно-деловой застройки, а его санитарно-защитная зона может быть благоустроена как аллея для культурного отдыха или минипарк с обустройством детских площадок, то есть превратиться в земли общественного пользования и лесопарковых зон. Такое перепрофилирование сделает культурный ландшафт города более привлекательным для горожан.

Реорганизация производственных площадок в городе Саранске осуществляется на основе замены старых производственных территорий на новые, выполняющие жилую, торговую, офисную, рекреационную, инженерную, складскую, транспортную функции.

Анализ наиболее типичных для г. Саранска проектов реорганизации производственных территорий позволяет определить следующие проблемы:

- существующие подходы к землепользованию не имеют взаимосвязи с мероприятиями, направленными на развитие транспортной и инженерной инфраструктуры, не отвечают требованиям экологической реабилитации реорганизуемых территорий;

- не имеются комплексные реорганизационные проекты районов, позволяющие решать задачи развития городских территорий на долгосрочную перспективу, а также связывать отдельно участки в единое городское общественное пространство;

- размещение спортивно-развлекательных, офисных центров, рекреационных объектов на бывших производственных территориях должно отвечать стратегическим целям

развития города как культурно-образовательного центра, важным задачам расширения объектов социальной инфраструктуры [1; 3; 8].

Сложившийся в г. Саранск подход к строительству крупных масштабных объектов приводит к существенному увеличению плотности застройки и как следствие концентрации транспортных потоков [3; 4; 5; 8]. Это не соответствует существующим направлениям его пространственного развития. Для реорганизации могут быть предложены земельные участки предприятий, не отвечающих стратегическим задачам развития города, а также предприятий, которые препятствуют развитию транспортной и инженерной инфраструктуры общегородского уровня [1; 6; 10; 12].

Следует отметить, что заброшенные производственные территории в городе Саранске обладают различной площадью и характером застройки, степенью экологического загрязнения. Направления реорганизации и новая специализация данных земель также значительно дифференцированы, поэтому механизмы реорганизации должны подбираться индивидуально для каждого конкретного проекта.

Среди перспективных направлений реорганизации производственных территорий в г. Саранске выделим:

1) реконструкция невостребованных производственных зданий, имеющих архитектурную ценность, возможность размещения в них объектов «творческой индустрии»;

2) размещение новых жилых комплексов на эстетически привлекательных ландшафтах, территориях, с общественными открытыми пространствами, объектами торговой и социальной и инфраструктуры и т. п.;

4) формирование системы объектов коммунальной и инженерной инфраструктуры районного и общегородского уровня, которая будет отвечать современным (инновационным) требованиям к используемым технологиям и их внешнему облику;

5) вынос офисных центров на производственные территории, находящиеся на городской периферии, дополнение их гостиницами, конгресс-залами и выставочными центрами.

Таким образом, по результатам аудита землепользования в городе существенными инструментами оптимизации рационального землепользования являются:

- долгосрочное территориальное и социально-экономическое планирование;
- зонирование территорий;
- налоговые льготы и инвестиции, ограниченные определенными общественными и социальными видами деятельности;
- введение механизма возврата бюджетных расходов в ряде случаев нерационального землепользования;

- введение механизма принудительного изъятия нерационально и неэффективно используемых участков земли в пользу региональных властей;
- жесткая система отбора участков, первостепенных для государственной поддержки, путем прямого бюджетного инвестирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Логинова Н. Н., Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Экистическая и транспортная системы в структуре региональной экономики // Государственная служба. – 2013. – № 6. – С. 32-35.
2. Справка Кадастровой палаты Республики Мордовии по землепользованию г. Саранска за 2014 год. – 34 с.
3. Семина И. А. Развитие транспортной инфраструктуры г. Саранска при реализации столичных функций // Регионология. – 2015. – № 1(90). – С. 57-66.
4. Семина И. А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона // Проблемы региональной экологии. – 2008. – № 4. – С. 126–133.
5. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Проблемы развития и функционирования дорожной сети в территориальных природно-хозяйственных системах // Проблемы региональной экологии. – 2006. – № 1. – С. 28-35.
6. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н. Пространственный анализ в региональном исследовании транспорта с использованием гис-технологий // Географический вестник. – 2009. – № 2. – С. 58-67.
7. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Сущность и характерные черты понятия «транспортная инфраструктура» // Сборник научных трудов Sworld. – 2012. – Т. 35. – № 3. – С. 41-45.
8. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Транспортный фактор регионального развития // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации: материалы Международной научно-практической конференции. – Курск: Курск. гос. ун-т., 2014. – С. 345-350.
9. Фоломейкина Л. Н. Рынок экологических товаров и услуг региона // Регионология. – 2014. – № 1 (86). – С. 147-154.
10. Фоломейкина Л. Н. Территориальные особенности воздействия автомобильного транспорта Республики Мордовия на окружающую среду: автореферат дис. ... канд. географ. наук / Ростовский государственный университет. – Ростов-на-Дону, 2004. – 24 с.

11. Фоломейкина Л. Н. Формирование экономико-географического образа территории финно-угорского пространства (на примере Кочкуровского района Республики Мордовия) // Финно-угорский мир. – 2014. – № 3 (20). – С. 103-107.
12. Фоломейкина Л. Н. Экономико-географическое исследование воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду региона (на примере Республики Мордовия) // Вестник Мордовского университета. – 2008. – № 1. – С. 88- 92.