

УДК 911.3

В. И. БЛАНУЦА

Институт географии СО РАН, г. Иркутск

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ: ОБОБЩЕНИЕ КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ УСТАНОВОК И ГЕНЕРАЦИЯ НОВЫХ СМЫСЛОВ

Концепция экономико-географического положения, сформулированная Н. Н. Баранским в 1929 г., является отличительной чертой российской районной школы общественной географии. За 85 лет данная концепция несколько изменилась, что дало основание подвести предварительные итоги и наметить перспективы дальнейшего развития. В связи с этим была проанализирована эволюция взглядов на сущность экономико-географического положения. Выявлены три стадии развития концепции — классическая (1929–1973 гг.), количественная (1974–2003 гг.) и полифункциональная (с 2004 г.). Перечислены основные проблемы оценки экономико-географического положения. Определены три основных подхода к оценке экономико-географического положения — объектный (расположение относительно значимых объектов), сетевой (взаиморасположение сетей) и потоковый (степень вовлечения в системообразующие потоки). Анализ возможностей перехода от доминирующего в настоящее время объектного подхода ко второму и третьему подходам позволил идентифицировать пять новых смыслов экономико-географического положения. Согласно этим смыслам, экономико-географическое положение трактуется как интеграционный потенциал, вектор, положение относительно процессов, положение магистралей и дрейфующих центров. Приведен пример оценки соседского экономико-географического положения государств Евразии в ноябре 2014 г. Установлено, что наибольшим интеграционным потенциалом в Евразии обладают Россия, Китай и Украина. Приведены результаты оценки экономико-географического положения почтовых трактов Сибири (по состоянию на декабрь 1786 г.) с учетом их соседского, перевалочного и транзитного значения. Дана оценка приближения процесса открытия вспомогательных почтовых пунктов к некоторым железнодорожным станциям Иркутской губернии. Представлен вариант оценки экономико-географического положения как векторной величины. Показана возможность использования значений экономико-географического положения для определения общего направления реформатирования региональных почтовых сетей.

Ключевые слова: экономико-географическое положение, сетевой подход, интеграционный потенциал, Сибирь, Евразия.

The concept of economic-geographical location as formulated by N. N. Baranskii in 1929 is a distinguishing feature of the Russian regionalization school of social geography. Over the course of 85 years this concept has changed somewhat thus giving grounds to preliminarily examine and summarize the results obtained and to look into the future developments. In pursuing these aims, an analysis was made of the evolution of the views concerning the essence of economic-geographical location. Three evolution stages of the concept are identified, namely: classical (1929–1973), quantitative (1974–2003), and polyfunctional (since 2004). An outline is given of the main problems of assessing the economic-geographical location. Three main approaches to assessing the economic-geographical location are defined: the object-oriented approach (position relative to meaningful objects), the network approach (positional relationship of networks), and the stream-oriented approach (the degree of involvement in system-forming flows). By analyzing the possibilities for switchover from the currently dominant approach to the second and third approaches, it was possible to identify five new meanings of economic-geographical location. According to these meanings, economic-geographical location is treated as an integration potential, a vector, the location relative to the processes, and the location of trunk roads and drifting centers. An example of assessing the neighborly economic-geographical location of Eurasian states for November 2014 is given. It is found that the highest integration potential in Eurasia corresponds to Russia, China and Ukraine. Presented are the results from assessing the economic-geographical location of post roads of Siberia (as of December 1786), with consideration for their neighborly, trans-shipment and transit significance. An assessment is made of the process of opening auxiliary postal points at several railroad stations of Irkutsk Guberniya (Governorate). An alternative assessment of the economic-geographical location as a vector quantity is provided. A possibility of employing the values of economic-geographical location in determining the general direction of regional postal network reformatting is shown.

Keywords: economic-geographical location, network approach, integration potential, Siberia, Eurasia.

ВВЕДЕНИЕ

Экономико-географическое положение (ЭГП) стало одним из основных понятий социально-экономической (общественной) географии и при перечислении всех понятий упоминается, как правило, первым [1]. Первостепенное значение ЭГП (как и экономического районирования) — отличительная черта отечественной районной школы. В западноевропейских и североамериканских экономико-географических научных школах данное понятие почти не используется. При этом важно подчеркнуть, что

приоритет в формулировке концепции экономико-географического положения принадлежит выдающемуся советскому географу Н. Н. Баранскому [2]. В мае 2014 г. исполнилось 85 лет с момента его выступления с докладом об экономико-географическом положении, что послужило поводом для осмысления пройденного пути и определения перспективных направлений развития теории.

Для этого предлагается кратко напомнить исходные установки концепции и на основе их обобщения идентифицировать стадии развития, перечислить основные проблемы, выявить возможные подходы к пониманию сущности ЭГП и отметить изменение инструментария. Перспективы развития, по нашему мнению, могут быть связаны с уяснением новых смыслов экономико-географического положения. К таковым относятся трактовка ЭГП как интеграционного потенциала, оценка ЭГП магистралей, определение положения объекта относительно пространственно-временных процессов, представление ЭГП в виде вектора и анализ положения дрейфующего центра.

ЭВОЛЮЦИЯ ВЗГЛЯДОВ НА СУЩНОСТЬ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Исходные установки. Н. Н. Баранский определил ЭГП как «отношение какого-либо места, района или города к вне его лежащим данностям, имеющим то или иное экономическое значение» [2, с. 129]. Для правильного понимания этого феномена весьма важно, что «экономико-географическое положение мы должны учитывать широко, имея в виду не одну только экономику, но и политику, стратегию и культуру» [2, с. 138].

Широкий взгляд на сущность ЭГП позволил, например, интерпретировать его как специфический ресурс [3], нематериальный актив [4], свойство структурированной территории [5], индикатор роли объекта в перспективном развертывании территориальных систем и важнейшее условие познания тенденций процесса районообразования [6]. В свою очередь, А. Г. Топчиев [7] считает концепцию ЭГП первым опытом трактовки системных явлений в географии и первоначальным осмыслением фундаментальной роли топологических свойств географических объектов.

В качестве географических объектов, характеризующихся конкретным положением, выступают любые точечные, линейные и площадные социально-экономические образования. Более того, ЭГП можно определить и для «пустых», не имеющих социально-экономического наполнения, точек на неосвоенной территории [8].

Каждый объект может иметь микро-, мезо- и макроположение [2, 9]. Например, крупный город располагает определенным экономико-географическим положением относительно близлежащих поселений, соседних регионов (страны в целом) и сопредельных стран (мира в целом). Такое положение объекта может анализироваться с общих и частных позиций. В первом случае речь идет об интегральном экономико-географическом положении, а во втором — о частных ЭГП. К частным видам относятся, например, производственно-географическое [9], транспортно-географическое [8, 10, 11], геополитическое [5, 12], геокриминогенное [13] и почтово-географическое [14] положение. На сегодня доминирующий подход к членению ЭГП — деление на интегральные и частные виды. Впрочем, Е. Е. Лейзерович [15] предлагает ограничиться инновационным ЭГП, соседским ЭГП и транспортно-географическим положением.

Стадии развития. Эволюционное изменение системы взглядов на сущность экономико-географического положения можно отобразить в виде нескольких последовательных стадий (этапов). В качестве условных границ этапов выбраны годы публикации новых представлений об ЭГП. В 85-летней истории развития рассматриваемой концепции было два методологических поворота — количественный и полифункциональный. Первый из них произошел в 1974 г., когда была опубликована статья А. Г. Топчиева [16]. Предпринимавшиеся до этого отдельные попытки количественной оценки ЭГП получили математическое обоснование, что заставило проводить все последующие исследования с учетом необходимости как можно более точного измерения ЭГП (см., например, [10, 11, 14, 17]).

Полифункциональный поворот, под которым подразумевается переход от понимания ЭГП как исключительно положения относительно значимых объектов к иному, более широкому смыслу, ожидался в 1972 г., после выхода в свет статьи К. П. Космачёва о взаимообогащении понятий «экономико-географическое положение» и «инфраструктура» [18]. Однако предложение более широкого взгляда на сущность ЭГП не получило поддержки других исследователей, и потому собственно мировоззренческий поворот не произошел. Переломный момент наступил только в 2004 г., когда были опубликованы статьи Л. А. Безрукова [19] и А. Н. Пилясова [4], за которыми последовали другие работы по расширенной трактовке ЭГП [5, 13, 14, 20, 21].

Таким образом, развитие анализируемой концепции можно представить в виде перехода от классической стадии (1929–1973 гг.) к количественной (1974–2003 гг.) и далее к полифункциональной (с 2004 г.). Такое членение не означает, что в рамках двух последних периодов выполняемые работы опирались исключительно на количественные методы или расширенную трактовку ЭГП. Наоборот, каждая стадия вносила свой вклад в методологию. Это проявлялось в сочетании содержательных характеристик ЭГП с количественными измерениями на второй стадии и поиском нового понимания сути экономико-географического положения с применением качественно-количественных оценок на третьей стадии.

Проблемы. Перечислить все затруднения, связанные с определением экономико-географического положения, в рамках одной статьи не представляется возможным. Поэтому отметим только наиболее существенные проблемы. Так, например, А. Г. Топчиев [7] отмечает, что узловая методологическая проблема рассматриваемой концепции — количественный анализ ЭГП. В свою очередь, В. Е. Шувалов [22] недостатками концепции считает слабую методическую разработанность, статичность, неполный учет внешнеэкономических сфер деятельности, сложности с оценкой ЭГП площадных и линейных объектов, отсутствие интеграции частных видов в единое целое. Сюда же следует отнести такие важные проблемы, как отсутствие общей теории экономико-географического положения, непонимание «нулевой величины» ЭГП, неясности с верхним пределом ЭГП, необходимость расширения трактовки понятия «положение» и незнание «характерного времени» ЭГП [14].

Подходы. Обобщение опыта оценки экономико-географического положения разных объектов и поиск способов решения имеющихся проблем позволили прийти к выводу, что возможны как минимум три методологических подхода к определению ЭГП: 1) объектный (ЭГП как расположение относительно значимых объектов); 2) сетевой (ЭГП как взаиморасположение сетей); 3) потоковый (ЭГП как степень вовлечения в системообразующие потоки).

Почти все проведенные исследования по проблематике экономико-географического положения выполнены в рамках первого подхода. Отмеченные выше стадии развития концепции ЭГП — это эволюционный путь, осуществленный также в рамках объектного подхода. Однако расширение представления об экономико-географическом положении на третьей стадии способствовало постановке вопроса о возможности существования еще по крайней мере двух подходов.

В настоящий момент сетевой и потоковый подходы не имеют ни развернутого методологического обоснования, ни многочисленных методических разработок. Поэтому трудно сказать, получится ли при их использовании решить перечисленные выше проблемы, также относящиеся к объектному подходу. Целесообразно лишь отметить, что следует отличать сетевой подход от известных алгоритмов сетевого анализа. В первом случае ЭГП трактуется как взаиморасположение сетей, а во втором — как фиксирование положения отдельных узлов сети, что соответствует объектному подходу. К настоящему времени имеется только один пример использования сетевого подхода, связанный с определением почтово-географического положения поселений [14], что недостаточно для оценки всех эвристических возможностей идентификации взаиморасположения сетей. Вместе с тем осмысление потенциальных возможностей второго и третьего подходов позволяет генерировать новые смыслы ЭГП.

Инструментарий. В соответствии с изменениями взглядов на сущность экономико-географического положения происходила и трансформация методического аппарата. На первой стадии преобладал метод сравнительно-географического анализа [23], на второй — метод потенциалов и анализ графов [16, 17], на третьей — эвристические алгоритмы как попытка синтеза методик первых двух стадий [14, 19, 20, 24]. Почти весь этот инструментарий использовался в рамках объектного подхода. Переход ко второму и третьему подходам потребует конструирования новых алгоритмов. Не исключено, что за основу могут быть взяты исследования по кластеризации сетей [25] и оптимизации потоков на графах [26].

НОВЫЕ СМЫСЛЫ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ

ЭГП как интеграционный потенциал. Экономико-географическое положение всегда несет некоторую информацию о возможности дальнейшего развития объекта, т. е. о его потенциале. Однако в большинстве работ производится оценка относительной (по сравнению с другими объектами) благоприятности положения объекта вместо анализа собственно потенциала как меры достижения максимального (предельного) значения ЭГП. Такая ситуация связана с отсутствием методологического обоснования абсолютной величины экономико-географического положения. Несмотря на это, в ходе отдельных узкоспециализированных исследований такой предел может быть обнаружен.

Что касается интеграционного потенциала, то под ним понимается возможность объекта объединяться с соседями в структуры тесного социально-экономического взаимодействия (кластеры, агломерации, районы, ассоциации, блоки, союзы и др.). Проблематика интеграции/дезинтеграции социально-экономических объектов сложна и многогранна [3, 27–30], поэтому возможны различные способы анализа интеграционного потенциала. Воспользуемся одним из них — оценкой соседского ЭГП. Чем больше у объекта географических соседей, тем больше различных вариантов объединения и, следовательно, тем выше потенциал. При этом целесообразно различать соседей первого (с ними у анализируемого объекта есть общая граница), второго (соседи соседей анализируемого объекта) и следующих порядков. Количество всех соседей соответствует максимуму ЭГП, т. е. такой гипотетической ситуации, когда один объект граничит сразу со всеми остальными объектами и имеет максимально возможное число вариантов слияния.

Рассмотрим особенности определения значения соседского ЭГП и его перевод в интеграционный потенциал на примере государств Евразии. Объединение стран в разные союзы (ассоциации) наиболее эффективно при установлении между ними тесного взаимодействия через сухопутные, морские, воздушные и информационные (в основном волоконно-оптические) линии связи. Остановимся только на сухопутном взаимодействии, которое возможно при наличии границы между государствами (объектами). Это исключает из дальнейшего анализа островные страны. В итоге остается 86 территорий, включая непризнанные и частично признанные государства (Абхазия, Южная Осетия, Нагорный Карабах, Приднестровская Молдавская Республика, Республика Сербская, Косово и Палестина). В этот список не вошли другие самоуправляемые территории, которые не приобрели атрибуты государства до 1 ноября 2014 г.

На материке каждая страна имеет 85 соседей, распределенных между разными порядками соседства (от пяти до десяти порядков). Так, например, Российская Федерация (с учетом Калининградской области) непосредственно граничит с 16 государствами, которые, в свою очередь, имеют 24 соседа (российские соседи 2-го порядка), за которыми следуют 18 (3-го), 17 (4-го) и 10 (5-го порядка) государств (табл. 1).

Таблица 1

Соседское экономико-географическое положение государств Евразии, интеграционный потенциал которых не менее 25 % (2014 г.)

Государство	Количество соседей разного порядка								Экономико-географическое положение	Потенциал, %
	1-го	2-го	3-го	4-го	5-го	6-го	7-го	8-го		
Россия	16	24	18	17	10	0	0	0	32,25	37,9
Китай	13	20	13	17	18	4	0	0	29,63	34,9
Украина	8	20	32	11	7	7	0	0	28,03	33,0
Польша	7	23	26	16	6	7	0	0	27,59	32,5
Грузия	6	18	29	22	6	4	0	0	25,50	30,0
Турция	7	17	28	15	10	6	2	0	25,22	29,7
Иран	8	13	30	16	9	6	3	0	24,80	29,2
Венгрия	7	17	22	21	10	7	1	0	24,48	28,8
Казахстан	5	23	17	17	19	4	0	0	24,19	28,5
Азербайджан	5	19	24	22	11	4	0	0	24,06	28,3
Беларусь	5	18	28	18	9	7	0	0	24,03	28,3
Афганистан	7	16	20	19	15	5	3	0	23,52	27,7
Германия	9	12	20	18	10	8	7	1	23,24	27,3
Румыния	5	16	22	27	12	2	1	0	22,70	26,7
КНДР	3	23	18	15	17	9	0	0	22,22	26,1
Сербия	10	7	14	28	20	4	1	1	21,90	25,8
Литва	4	15	28	16	15	7	0	0	21,66	25,5
Монголия	2	23	19	15	17	9	0	0	21,47	25,3
Индия	7	13	18	15	17	12	3	0	21,36	25,1
Словакия	5	13	26	21	7	6	7	0	21,36	25,1
Ирак	6	16	13	24	10	9	6	1	21,26	25,0

Чтобы учесть возможное затухание интенсивности взаимодействия по мере удаления от объекта, была принята шкала поправочных коэффициентов, основанная на уменьшении в два раза значимости каждого последующего порядка соседства: 1,0 — для соседей 1-го, 0,5 — для 2-го, 0,25 — для 3-го порядка и т. д. Умножение количества соседей определенного порядка на коэффициент для этого порядка и последующее суммирование полученных значений позволили оценить соседское ЭГП (см. табл. 1). К примеру, ЭГП России = $16 \cdot 1,0 + 24 \cdot 0,5 + 18 \cdot 0,25 + 17 \cdot 0,125 + 10 \cdot 0,0625 = 32,25$, или 37,9 % ($32,25 : 85 \cdot 100$). Это именно интеграционный потенциал, так как не учитывались имеющиеся политические барьеры на пути объединения государств.

По данному примеру важно подчеркнуть, что, несмотря на условность введенных поправочных коэффициентов, имеется некоторый общий порядок значимости государств в зависимости от их расположения в Евразии. Для проверки этой гипотезы были приняты существенно отличающиеся поправочные коэффициенты (1,0 — для соседей 1-го порядка, 0,9 — для 2-го, 0,8 — для соседей 3-го порядка и т. д.), которые чрезмерно завышали значимость дальних соседей (два соседа шестого порядка приравнивались к одному соседу первого порядка). Сравнение оценок соседского ЭГП государств Евразии, полученных при двух разных поправочных коэффициентах (занижающих и завышающих значимость дальних соседей), показало отсутствие принципиальных различий между двумя рядами ранжирования государств по интеграционному потенциалу (коэффициент ранговой корреляции Спирмена $r_s = 0,967$).

ЭГП магистралей. Существующий опыт оценки экономико-географического положения связан с объектами (поселениями, районами, странами), которые можно представить в виде точек (вершин графа). При этом линейные объекты (автодороги, железнодорожные магистрали, судоходные реки, авиалинии и др.), фиксируемые на графе в виде ребер, оказались вне соответствующего анализа, так как неизвестно, как именно оценивать их ЭГП [22]. Однако нет каких-либо методологических препятствий для представления магистрали в виде точки (в рамках объектного подхода), элемента линейно-узловой структуры (в сетевом подходе) или канала (в потоковом подходе). Поэтому можно предложить как минимум три способа оценки, позволяющих вычислить «соседское», «перевалочное» и «транзитное» ЭГП линейных объектов. Особенности расчетов продемонстрируем на примере почтовых трактов Сибири 1786 г. [31].

В соответствии с предложенной выше методикой анализа соседского ЭГП было подсчитано и переведено в итоговые значения количество соседей разного порядка для каждого из двенадцати почтовых трактов Сибири. Полученные результаты (рис. 1) позволили выделить тракт Ачинск–Нижнеудинск как занимающий наиболее благоприятное положение в рассматриваемой сети (ЭГП = 5,38, или 48,9 % потенциала; максимум ЭГП составлял 11 ед.), а тракт Охотск–Петропавловская гавань (ЭГП = 2,31, или 21,0 %) оценить как линейный объект с наименее благоприятным положением.

Под «перевалочным» экономико-географическим положением понимается общее количество узлов обработки корреспонденции (почтовых учреждений) на кратчайших маршрутах от одного тракта ко всем остальным трактам. Исходя из этого, наиболее благоприятную позицию займет тот тракт, у которого меньше всего узлов (перевалочных пунктов) на множестве маршрутов. Иначе говоря, лучшее положение будет у тракта, наименее удаленного от других трактов сети. В нашем примере (см. рис. 1) такое положение занял тракт Ачинск–Нижнеудинск (ЭГП = 27, или 70,9 %; потенциал ЭГП = $(S_{\max} - S_i) : (S_{\max} - S_{\min}) \cdot 100$, где S_i — количество узлов на кратчайших маршрутах от i -го тракта ко всем остальным трактам, $S_{\max} = 66$ и $S_{\min} = 11$). Поскольку рассматриваемая почтовая сеть была древовидной, т. е. без циклов, то кратчайший маршрут соответствовал единственному маршруту (например, между трактами Тюмень–Тобольск и Охотск–Петропавловск единственный маршрут проходил через восемь поселений; см. рис. 1).

«Транзитное» ЭГП тракта — это суммарное число кратчайших маршрутов между всеми узлами сети, проходящих по данному тракту. Чем в большее количество маршрутов входит рассматриваемый тракт, тем более значимое положение он занимает. В почтовой сети Сибири 1786 г. большая часть маршрутов проходила по тракту Ачинск–Нижнеудинск (ЭГП = 42, или 53,9 %; максимум ЭГП составил 78 ед.). В трех вариантах оценки ЭГП априори допускалась равнозначность как всех трактов между собой, так и всех узлов. В случае же придания каждому тракту и узлу определенного количественного «веса» (например, по объему пересылаемой и обрабатываемой корреспонденции) итоговые значения экономико-географического положения будут другими.

ЭГП относительно процессов. Если общественная география призвана изучать пространственно-временное развертывание социально-экономических явлений, то ЭГП любого объекта — это отношение

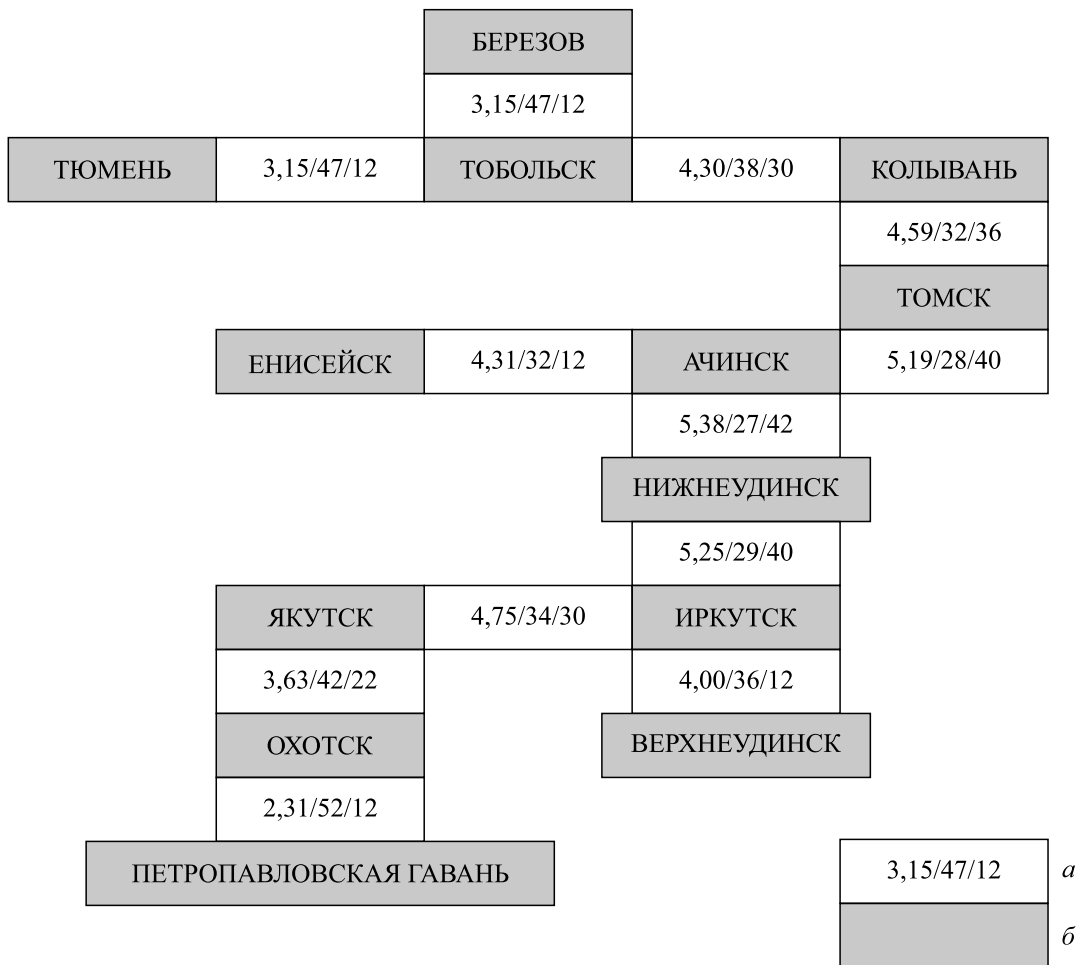


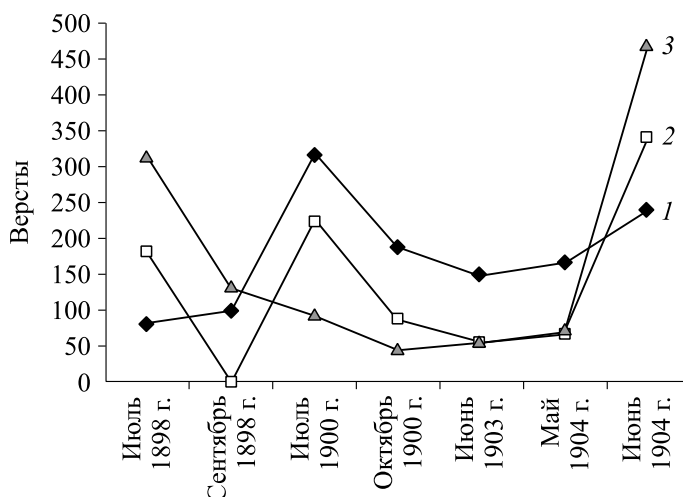
Рис. 1. Почтовые тракты Сибири и варианты оценки их экономико-географического положения (по состоянию на 31 декабря 1786 г.).

a — почтовый тракт с количественной оценкой его «соседского»/«перевалочного»/«транзитного» экономико-географического положения; *б* — конечный пункт тракта (поселение).

к значимым процессам. Однако существующая практика анализа экономико-географического положения свидетельствует об ином: оценивается, как правило, положение статичного объекта относительно других, не изменяющихся объектов. При этом подразумевается, что имеет место некоторый процесс (процессы), но для удобства исследования берется только его фиксированный временной срез. Исправить сложившуюся ситуацию можно как минимум тремя путями: посредством определения ЭГП в разные моменты времени, через оценку положения статичного объекта относительно динамичных явлений, с помощью идентификации отношения изменяющегося объекта к значимым процессам (в более широком смысле можно говорить об экономико-географическом положении одного процесса относительно других процессов).

Второй путь проиллюстрируем определением положения поселения относительно процесса открытия вспомогательных почтовых пунктов на железнодорожных станциях Иркутской губернии в июле 1898 г. — июне 1904 г. Не вдаваясь в подробности данного процесса [32], отметим лишь, что он имел волновой характер. Это привело к хронологической концентрации открытия почтовых пунктов в семи месяцах разных лет. В данном случае положение каждого поселения оценивалось через расстояние (в верстах) до ближайшей станции, охваченной очередной инновационной волной. На примере станций Кимильтей, Головинская и Суховская видно (рис. 2), как рассматриваемый процесс то приближался, то удалялся, и в итоге затронул одну станцию (оцениваемое расстояние равно нулю), а другие миновал.

Рис. 2. Приближение к поселениям Кимильтей (1), Головинская (2) и Суховская (3) процесса открытия вспомогательных почтовых пунктов на железнодорожных станциях Транссиба в пределах Иркутской губернии в июле 1898 г. – июне 1904 г.



ЭГП как вектор. Определение экономико-географического положения объекта в разные моменты времени позволяет получить темпоральный (временной) ряд, на основе которого выявляется некоторый вектор изменения ЭГП. Конечно, можно ограничиться только перечислением разновременных значений ЭГП. Однако затем (особенно в случае длинного временного ряда) эту информацию все равно придется обобщать, чтобы за случайными флуктуациями увидеть устойчивую тенденцию. Поэтому для усиления познания географических процессов целесообразно придать экономико-географическому положению новый смысл, заключающийся в переходе от общепринятых скалярных значений к векторной величине. Тогда, например, вместо ЭГП = 42 появятся ЭГП = A2, ЭГП = a₁₋₃⁺b₄c₅⁺ или другие обозначения тренда в зависимости от используемых подходов [33]. Что касается интерпретации полученных оценок, то на смену формулировке, к примеру, «неблагоприятное положение» должны прийти «постоянное ухудшение неблагоприятного положения», «стабильное неблагоприятное положение», «стремительный выход из неблагоприятного положения» и другие вербальные характеристики тренда.

На основе пионерной почтовой сети Сибири, объединившей 13 поселений (см. рис. 1), проанализировано изменение почтово-географического положения (ПГП) каждого поселения (алгоритм измерения изложен в [14]). Для оценки пройденного пути значения ПГП зафиксированы в семь ключевых моментов времени (ситуация в эти годы рассматривалась на 31 декабря; табл. 2). Эти временные ряды

Таблица 2

Изменение почтово-географического положения некоторых сибирских поселений в 1786–1916 гг.

Поселение	Почтово-географическое положение по годам						
	1786	1800	1830	1858	1880	1902	1916
Тюмень	0,163	0,469	0,385	0,548	0,479	0,215	0,322
Тобольск	0,610	0,596	0,489	0,234	0,258	0,161	0,270
Березов	0,196	0,097	0,075	0,069	0,124	0,090	0,083
Колывань	0,301	0,133	0,215	0,259	0,269	0,147	0,019
Томск	0,249	0,345	0,418	0,492	0,467	0,066	0,052
Ачинск	0,695	0,233	0,143	0,196	0,138	0,113	0,135
Енисейск	0,162	0,088	0,143	0,125	0,098	0,056	0,066
Нижнеудинск	0,281	0,146	0,107	0,098	0,137	0,044	0,025
Иркутск	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,886
Верхнеудинск (ныне Улан-Удэ)	0,160	0,291	0,225	0,243	0,249	0,100	0,087
Якутск	0,415	0,190	0,156	0,466	0,374	0,426	0,373
Охотск	0,489	0,343	0,394	–	0,185	–	0,127
Петропавловская гавань (ныне Петропавловск-Камчатский)	0,359	0,257	0,065	0,058	–	0,030	0,430

Примечание. Прочерк — в поселении не было почтового учреждения и, соответственно, отсутствовало ПГП на конкретную дату.

обработаны с помощью скользящей средней [33], а полученные средние значения соотнесены с наиболее благоприятным ($\text{ПГП} > 0,5$), благоприятным ($0,25 < \text{ПГП} \leq 0,5$) и неблагоприятным ($\text{ПГП} \leq 0,25$) положением. В итоге анализируемые поселения распределились между шестью трендами: стабильное наиболее благоприятное ПГП (Иркутск), улучшение благоприятного положения (Якутск), пульсирующее благоприятное ПГП (Тюмень), ухудшение благоприятного (Тобольск, Томск), улучшение неблагоприятного (Петропавловская гавань) и ухудшение неблагоприятного ПГП (Березов, Кольвань, Ачинск, Енисейск, Нижнеудинск, Верхнеудинск, Охотск). Ухудшение положения было связано с уменьшением размеров сети, формируемой поселением, на фоне роста соседних сетей. К примеру, Ачинск, в 1786 г. уступавший по благоприятности ПГП только Иркутску, к 1916 г. значительно ухудшил свое положение за счет бурного роста Красноярской и Ново-Николаевской (Новосибирской) почтовых сетей.

ЭГП дрейфующего центра. Если общепринятая точка зрения заключается в необходимости изучения экономико-географического положения фиксированного в пространстве и во времени объекта (города, региона, страны), то новым смыслом может стать анализ положения объекта-функции. Имеются в виду социально-экономические и административно-политические функции. Одна из них — центральность (главный узел сети, ядро района, столица страны и др.). При рассмотрении как можно более длинного периода времени эту функцию выполняют разные объекты (как частный случай — один объект). Изучение перехода (дрейфа) функции от одного объекта к другому позволит не только сравнить динамику ЭГП разных объектов, но и через смещение центра понять ход становления системы (сети, района, страны).

Путем изучения процесса развертывания почтовой сети Сибири в 1782–1916 гг. [14, 31–33] удалось выявить дрейфующие центры магистральных сетей и на основе анализа их смещения установить направленность сетевых процессов на разных территориях. В западной части исследуемой территории первоначально доминировал губернский город Тобольск. Превышение (см. табл. 2) ПГП Тобольска над ПГП Тюмени составляло 0,447 (в 1786 г.), 0,127 (1800 г.) и 0,104 (1830 г.). С 1858 г. более выгодное положение стал занимать уездный город Тюмень. Следующий переход центра магистральной сети к областному городу Омску произошел в 1902 г. Таким образом, в западной части Сибири смещение центра доминирующей сети происходило по субмеридиональному маршруту Тобольск–Тюмень–Омск. Что касается центрального пространства, то оно перераспределялось между двумя-тремя крупнейшими сетями в субширотном направлении. В восточной части первоначально доминировала Иркутская магистральная почтовая сеть, а затем от нее стали отделяться сети меньшего размера в Забайкальской (с 1858 г.), Амурской и Приморской (с 1902 г.) областях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Концепция экономико-географического положения, впервые сформулированная Н. Н. Баранским, постоянно расширялась за счет выявления дополнительных видов ЭГП, использования новых методов, формулирования иных интерпретаций полученных результатов и поиска нестандартных сфер применения. Критическое осмысление такого расширения знания позволило идентифицировать три стадии развития концепции — классическую, количественную и полифункциональную — и наметить переход от общепринятого объектного подхода, при котором анализируется положение относительно значимых объектов, к сетевому (ЭГП как взаиморасположение сетей) и потоковому (ЭГП как степень вовлечения в системообразующие потоки) подходам. Данный переход открыл возможность генерации новых смыслов экономико-географического положения. Определены теоретические контуры и методический аппарат реализации пяти идей: ЭГП как интеграционный потенциал, положение магистралей, ЭГП относительно процессов, положение как вектор и ЭГП дрейфующего центра.

Выявленные смыслы не исчерпывают эвристический потенциал концепции экономико-географического положения. Наиболее существенный методологический прорыв, по мнению автора, ожидается в будущем при изучении положения одного географического процесса (а не сети, точечного, линейного или площадного объекта) относительно других. Это позволит подойти к пониманию пространственно-временного «столкновения» (взаимопроникновения, коэволюции) сетевых (объектоформирующих) и сетеразрушающих процессов, механизма пространственной «аритмии», импульсов (волн) регионального развития, особого «поведения» социально-экономических систем у административных и государственных границ. Все это осуществимо путем нового осмысления экономико-географического положения, которое предстоит реализовать в методологическом плане, а затем апробировать на конкретных примерах с целью уточнения исходных концептуальных установок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Тархов С. А.** Социально-экономическая география: ее сущность, предмет изучения и методы // Регион. исследования. — 2013. — № 3. — С. 9–13.
2. **Баранский Н. Н.** Экономико-географическое положение // Избр. тр. Становление экономической географии. — М.: Мысль, 1980. — С. 128–159.
3. **Каракин В. П.** Экономико-географическое положение СВА как условие интеграционных процессов // Дальний Восток России: плюсы и минусы экономической интеграции: Материалы междунар. науч. конф., 25–26 нояб. 2003 г. — Хабаровск: РИОТип, 2004. — С. 133–138.
4. **Пилясов А. Н.** Переинтерпретация старых понятий экономической географии (на примере потенциалов и активов) // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2004. — № 2. — С. 16–26.
5. **Бакланов П. Я., Романов М. Г.** Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России. — Владивосток: Дальнаука, 2009. — 168 с.
6. **Космачёв К. П.** Географическая экспертиза (методологические аспекты). — Новосибирск: Наука, 1981. — 109 с.
7. **Топчиев А. Г.** Концепция экономико-географического положения: методологические и методические аспекты // Природно-хозяйственные комплексы Восточной Сибири. — Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1983. — С. 3–11.
8. **Ракита С. А.** Количественная оценка транспортно-географического положения районов Азиатского Севера: методика и результаты картографирования // Новые типы карт. Методы их создания. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1983. — С. 116–129.
9. **Маергойз И. М.** Задачи изучения экономико-географического положения // Маергойз И. М. Территориальная структура хозяйства. — Новосибирск: Наука, 1986. — С. 51–64.
10. **Бугроменко В. Н.** Транспорт в территориальных системах. — М.: Наука, 1987. — 112 с.
11. **Безруков Л. А., Дашпилов Ц. Б.** Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природ. ресурсы. — 2010. — № 4. — С. 5–13.
12. **Колосов В. А., Галкина Т. А.** Опыт количественного анализа геополитического положения России // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2001. — № 4. — С. 81–86.
13. **Бадов А. Д.** Геокриминогенное положение как фактор преступности // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2009. — № 2. — С. 48–56.
14. **Блануца В. И.** Почтово-географическое положение: понятие, алгоритм измерения (на примере почтовой сети Сибири начала XX века) // География и природ. ресурсы. — 2010. — № 4. — С. 14–22.
15. **Лейзерович Е. Е.** Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2006. — № 1. — С. 9–14.
16. **Топчиев А. Г.** Формализованный анализ и оценка транспортно-географического положения городов // Вестн. МГУ. Сер. 5. География. — 1974. — № 4. — С. 47–54.
17. **Праги У. Р.** О мерах экономико-географического положения // Изв. ВГО. — 1981. — Т. 119, вып. 1. — С. 38–43.
18. **Космачёв К. П.** Инфраструктура и экономико-географическое положение (поиск путей взаимного обогащения понятий) // Докл. Ин-та географии Сибири и Дальнего Востока. — Иркутск, 1972. — Вып. 33. — С. 3–9.
19. **Безруков Л. А.** Транспортно-географическая континентальность России: понятие, оценка, динамика // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2004. — № 5. — С. 15–25.
20. **Крылов П. М.** К вопросу о трактовке и использовании категории транспортно-географического положения во внегородском территориальном планировании // Разнообразие как фактор и условие территориального развития. — М.: Эслан, 2014. — Ч. 1, гл. 1–3. — С. 125–137.
21. **Бакланов П. Я.** Экономико-географическое положение как важнейшее географическое свойство структурированной территории // Географическое положение и территориальные структуры: памяти И. М. Маергойза. — М.: Новый хронограф, 2012. — С. 391–402.
22. **Шувалов В. Е.** Концептуальные проблемы развития отечественной районной школы социально-экономической географии // Вестн. МГУ. Сер. 5. География. — 2005. — № 1. — С. 13–25.
23. **Маергойз И. М.** Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестн. МГУ. Сер. 5. География. — 1974. — № 4. — С. 3–10.
24. **Безруков Л. А.** Экономико-географическое положение Сибири в России и мире // География и природ. ресурсы. — 2014. — № 3. — С. 5–15.
25. **Schaeffer S. E.** Graph clustering // Computer Sci. Rev. — 2007. — Vol. 1, N 1. — P. 27–64.
26. **Offner C. D.** Notes on graph algorithms used in optimizing compilers. — Boston: Univ. of Massachusetts, 2013. — 96 p.
27. **Кирабаев Т.** Теоретические подходы к исследованию процессов регионализации и региональной интеграции // Междунар. жизнь. — 2014. — № 11. — С. 73–94.
28. **Петров Н. В., Трейвиш А. И.** Региональный сепаратизм и дезинтеграция России (опыт оценки различных категорий риска) // Россия и СНГ: дезинтеграционные и интеграционные процессы. — М.: Изд-во Ин-та географии РАН, 1995. — С. 25–38.

29. **Савченко И. А.** Многоэтническое сообщество в поисках маршрута интеграции. — М.: РИОР; ИНФРА-М, 2012. — 189 с.
30. **Ткаченко Г. Г.** Экономико-географическое положение как фактор интеграции субъектов Дальнего Востока России со странами Северо-Восточной Азии // Регион. исследования. — 2014. — № 3. — С. 42–50.
31. **Блануца В. И.** Почтовое освоение Сибири в досоветский период // География и природ. ресурсы. — 2014. — № 3. — С. 171–180.
32. **Блануца В. И.** Диффузия почтовых нововведений в досоветской Сибири // География и природ. ресурсы. — 2012. — № 4. — С. 30–39.
33. **Блануца В. И.** Типология региональных почтовых сетей досоветской Сибири // Регион. исследования. — 2014. — № 3. — С. 143–150.

Поступила в редакцию 16 февраля 2015 г.
